



Санкт-Петербургский морской форум

18 апреля 2019

Презентации докладов



СОДЕРЖАНИЕ

От редакции.....	4
В. Н. Щербак ПЕРСПЕКТИВЫ И ТЕНДЕНЦИИ ЦИФРОВИЗАЦИИ МОРСКОЙ ЛОГИСТИКИ.....	5
А. Л. Кузнецов ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ МОРСКОЙ ЛОГИСТИКИ.....	12
А. А. Нараевский, А. А. Бобраков СОВРЕМЕННЫЕ ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ.....	32
Р. В. Горин СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕНДЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА.....	39
А. В. Кириченко ПЕРСПЕКТИВЫ И ТЕХНОЛОГИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СМП.....	48
А. С. Карчёмов ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СУДОХОДСТВА ПО СМП: НАЦИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНТЕРЕСЫ.....	71
Axel Voës МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ.....	77
В. Н. Щабельский ОСОБЕННОСТИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ СНАБЖЕНИЯ В РАЙОНЫ АРКТИКИ И КРАЙНЕГО СЕВЕРА.....	83
В. П. Махонько МЕТОД КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ НА ПОДВОДЯЩИХ К МОРСКИМ ПОРТАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ.....	91
Ю. Д. Кравец, А. З. Джиоев ОРГАНИЗАЦИЯ ПОГРУЗОЧНО- РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ В УСЛОВИЯХ АРКТИКИ И КРАЙНЕГО СЕВЕРА.....	97
Ю. Д. Кравец ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КАНАТНОЙ ДОРОГИ ВО ВНЕПОРТОВЫХ УСЛОВИЯХ.....	101
А.-М. А. Кирса РЕНОВАЦИЯ И КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ.....	105
А. Е. Панфилов ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ.....	116
С. В. Котенев РАЗВИТИЕ КРУИЗНОГО И ПАРОМНОГО СУДОХОДСТВА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ НА КРУГЛОГОДИЧНОЙ ОСНОВЕ. ОПЫТ ПАРОМНОГО ОПЕРАТОРА МОВУ SPL.....	132
Lauri Railas ДОСУДЕБНЫЕ СПОСОБЫ УРЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКИХ СПОРОВ В ФИНЛЯНДИИ.....	142
Н. Г. Маркалова СУДЕБНО-АРБИТРАЖНАЯ ПРАКТИКА ВЗЫСКАНИЯ ПРОЦЕНТОВ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ЧУЖИМИ ДЕНЕЖНЫМИ СРЕДСТВАМИ: СПОСОБЫ ДОКАЗЫВАНИЯ....	147

Д. Л. Давыденко ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРИВЕДЕНИЯ В ИСПОЛНЕНИЕ РЕШЕНИЙ МОРСКОЙ АРБИТРАЖНОЙ КОМИССИИ ПРИ ТПП РФ.....	153
Ю. И. Балакин ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА В МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ.....	160
Р. В. Кашицкая, А. И. Берсенов, А. С. Мишин ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СУХИХ ПОРТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	168
И. А. Русинов, Д. А. Киринос АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ РЫНКА БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА ПОСЛЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ИМО НА РАЗРЕШЕННОЕ СОДЕРЖАНИЕ СЕРЫ.....	172
И. В. Русинов АНАЛИЗ ПЕРВИЧНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРИ ВНЕДРЕНИИ БЛОКЧЕЙН-РЕШЕНИЙ В РАБОТУ МОРСКИХ ЛИНИЙ, ПОРТОВ И ТЕРМИНАЛОВ.....	177
А. С. Скаридов АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО И МОРСКОГО ПРАВА.....	188
Я. Е. Бразовская АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АРКТИЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА.....	193
Д. В. Карачёв ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ ПРАВ И ЦИФРОВЫХ АКТИВОВ: ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ.....	199
Е. Д. Лельхова ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКИХ ОБЪЕКТОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ РАЗВЕДКИ РЕСУРСОВ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА.....	206
Т. Б. Мордвинова ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ РАЗРАБОТКИ МОРСКИХ РЕСУРСОВ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ КАК ОСНОВА ФОРМИРОВАНИЯ АРКТИЧЕСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА.....	213
М. А. Скаридова ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РАЗРАБОТКИ МОРСКИХ МИНЕРАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ.....	218
Ю. С. Цветкова АКТУАЛИЗАЦИЯ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОРСКИХ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ.....	227

ОТ РЕДАКЦИИ

18 апреля 2019 г. в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова состоялся уже традиционный Санкт-Петербургский морской форум, собравший более 130 представителей отечественных и зарубежных транспортных и юридических компаний, ВУЗов, исследовательских и государственных учреждений. Форум инициирован ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова» и Морской арбитражной комиссией при Торгово-промышленной палате Российской Федерации при поддержке ТПП РФ, Российской палаты судоходства и Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга.

Соорганизаторы Морского форума: Юридическая фирма REMEDY и Адвокатское бюро ДУМЛЕР И ПАРТНЕРЫ.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова много лет готовит юристов по профилю «Правовое обеспечение деятельности водного транспорта», что делает научно-практические мероприятия с участием как представителей ВУЗа, так и практикующих морских юристов, безусловно, взаимно интересными.

В качестве яркого начала Форума выступило торжественное открытие отделения Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ в Санкт-Петербурге — первое в стране региональное отделение правомерно обоснуется в «морской столице».

Участников Форума тепло поздравили ректор ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова» проф. С. О. Барышников, вице-президент Торгово-промышленной палаты Российской Федерации В. В. Чубаров и президент Торгово-промышленной палаты Санкт-Петербурга Ю. Н. Бурчаков.

В ходе Форума был подробно обсуждён ряд актуальных проблем, касающихся технологических, экономических и правовых аспектов цифровизации морской логистики, перспектив и технологий использования Севморпути, влияния санкций на морской бизнес, развития круизного туризма в Санкт-Петербурге и урегулирования морских споров.

Рабочие языки Форума – русский, английский. Материалы публикуются в авторской редакции.

ПЕРСПЕКТИВЫ И ТЕНДЕНЦИИ ЦИФРОВИЗАЦИИ МОРСКОЙ ЛОГИСТИКИ

Презентация доклада:

ПОНЯТИЕ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Развитие интернет-технологий и снижение стоимости доступа в глобальную сеть — основа информационной (цифровой) революции

» **Цифровая экономика — это экономика, основанная на новых методах генерирования, обработки, хранения, передачи данных, а также цифровых компьютерных технологиях**

Александра Энговатова — кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики инноваций экономического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова



ПЛЮСЫ И МИНУСЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ



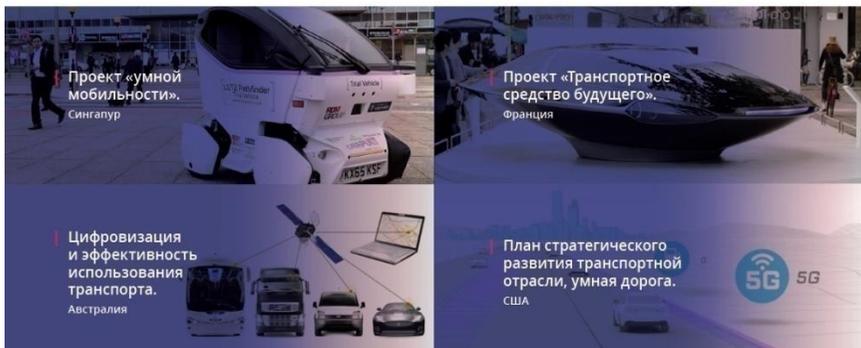
- ✓ Рост производительности труда
- ✓ Повышение конкурентоспособности компаний
- ✓ Снижение издержек производства
- ✓ Создание новых рабочих мест
- ✓ Преодоление бедности и социального неравенства



- ✗ Риск киберугроз
- ✗ «Цифровое рабство»
- ✗ Рост безработицы на рынке труда
- ✗ «Цифровой разрыв»

ЗАРУБЕЖНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Цифровизация меняет среду, создает новое пространство



ЗАРУБЕЖНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Инновационные проекты

- Плавающие тоннели в Норвегии
- Медицинские дроны-курьеры и проект умного города в Израиле



ПЕРСПЕКТИВЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ В РОССИИ

По уровню цифровизации сильнее всего от стран ЕС отстают важнейшие для России отрасли — добывающая, обрабатывающая промышленность и транспорт

Разница в уровне цифровизации между Россией и Европой



McKinsey: «Цифровая Россия: новая реальность»

ПЕРСПЕКТИВЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ В РОССИИ

» Россия имеет неплохие перспективы занять лидирующие позиции в рейтинге развития цифровой экономики.

Digital Evolution Index 2017

The Digital Evolution Index 2017

Uncovering the world's digital economies

When DEI score is ranked alongside momentum we see that pace of advancement is crucial and stand out markets or the 'digital elites' demonstrate the sweet spot of progress and future growth.

Stand out



Visit www.standout.com to learn more

Hong Kong is a Special Administrative Region of China

ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА В РОССИИ

Предпосылки цифровизации транспортной отрасли РФ

1. Хозяйствующие субъекты обмениваются товарами, которые должны перемещаться между географическими пунктами;
2. На транспортном пространстве страны действуют транспортные компании, борющиеся за грузы в измерении своего вида транспорта или с альтернативными видами транспорта;
3. Разнообразие клиентов и грузов, специфика требований пользователей и провайдеров услуг, функциональные возможности и различия в уровне капитализаций, сложность действующих правил и ограничений, различия ведомственных интересов, нестыковки законодательной базы есть основа роста транспортных издержек и низкого качества системных логистических услуг.



ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА В РОССИИ

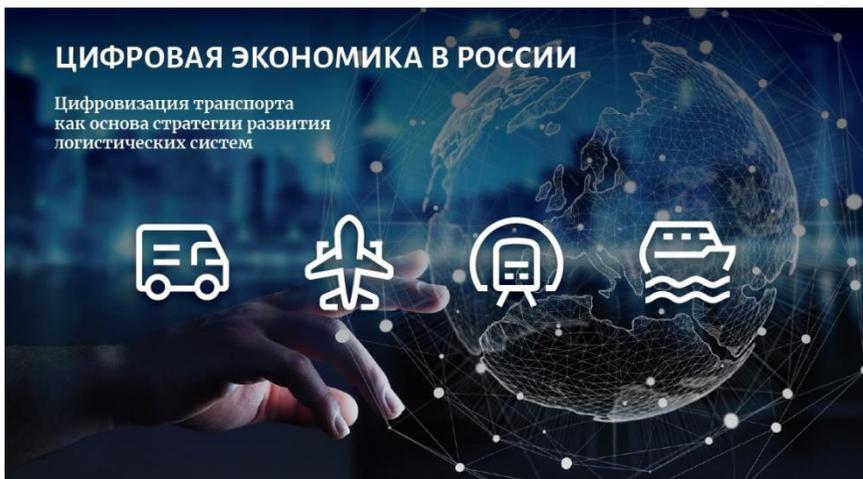
Первичные шаги в области цифровизации транспорта

1. Анализ грузовой базы внешней и внутренней торговли;
2. Классификация грузов по транспортно-технологическим свойствам;
3. Анализ конфигурации, структуры и загрузки всех инфраструктурных подсистем по видам транспорта;
4. Изучение технологических и транспортных проблем преобразования грузопотоков;
5. Выявление проблемы стыковки документооборота между отдельными видами транспорта и преобразовании грузопотоков;
6. Разработка архитектуры и структуры единой информационной системы.



ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА В РОССИИ

Цифровизация транспорта
как основа стратегии развития
логистических систем

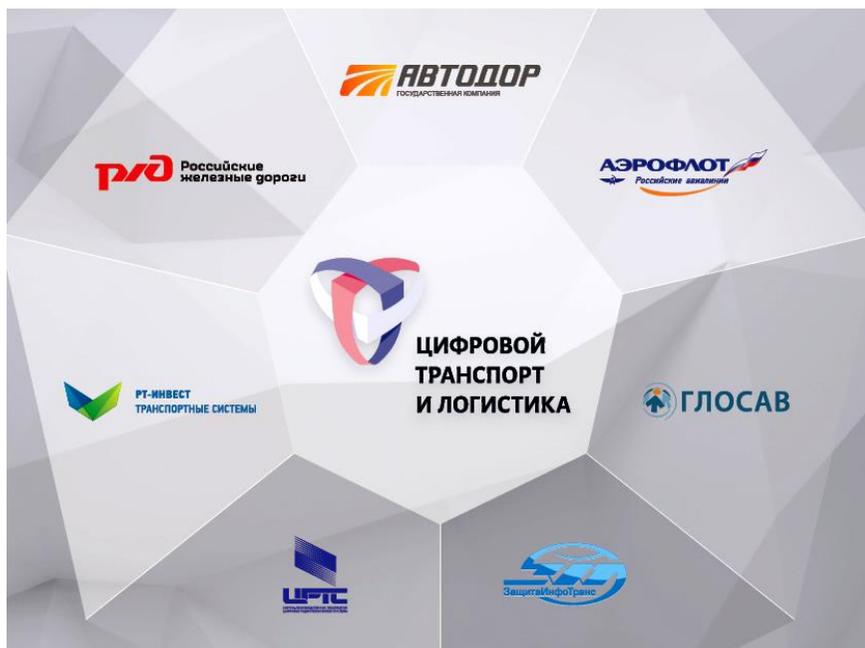


ПЕРСПЕКТИВЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ В РОССИИ

Источники прироста ВВП России к 2025 году за счёт цифровизации



к 2025 году цифровизация может обеспечить от 19 до 34% роста ВВП
McKinsey: «Цифровая Россия: новая реальность»



ЦИФРОВАЯ ПЛАТФОРМА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



Многофункциональное бортовое устройство «Платоя»



Система контроля



ЦАФА П
Ространснадзора



Обмен данными —
ФНС, ФТС, МВД



Сеть обслуживания



ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ



ПЕРЕВОЗКА ОТХОДОВ



ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ



Датчик пассажиропотока
и онлайн продажа билетов



Онлайн
тахограф



LPWAN датчики
разгрузка, температура, удар



Видеорегистратор

ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР — ЭЛЕКТРОННАЯ НАВИГАЦИОННАЯ ПЛОМБА



СДЕЛАНА
В РОССИИ

Преимущества

- ✓ Интеграция с ФТС России
- ✓ Интеграция с системой «Платон»
- ✓ Межсистемный обмен с Китаем — гео-данными ГЛОНАСС БЕЙДОУ
- ✓ Первая в мире по уровню защиты информации

Успешные испытания

- ✓ Эксперимент ФТС России с Кавказстаном
- ✓ ЖД маршруты Москва-Владивосток и Ангарск-Сымоленск



Эффекты

- ✓ Автоматизация административных процедур
- ✓ Цифровая документооборота
- ✓ Безопасность грузов
- ✓ Прозрачность перевозки
- ✓ Скорость доставки



+



=



д-р техн. н., проф. А. Л. Кузнецов,
профессор кафедры Портов и грузовых терминалов
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова»

ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ МОРСКОЙ ЛОГИСТИКИ

Презентация доклада:







**tempora mutantur et
nos mutamur in illis**

ЦИФРОВИЗАЦИЯ - ?

«...иметь не одно значение — значит не иметь ни одного значения; если же у слов нет значений, тогда утрачена всякая возможность рассуждать друг с другом, а в действительности — и с самим собой; ибо невозможно ничего мыслить, если не мыслить что-нибудь одно».

Аристотель

ОСНОВНОЙ ВОПРОС ФИЛОСОФИИ:

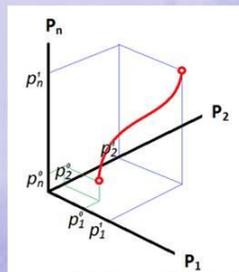
- **«Что первично, сознание или материя?»**
- **Старшие поколения забыли ответ, младшие поколения перестали интересоваться вопросом**

ОСНОВНОЙ ВОПРОС ФИЛОСОФИИ - ОТВЕТ

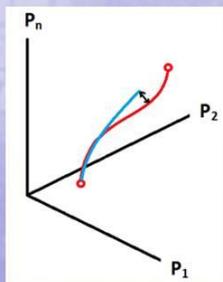
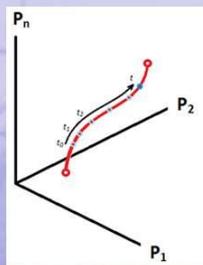
- В отношении не мира вообще, а транспорта сознание первично
- Лишь сформировав представление, можно принимать решения
- Обратное имеет место, но с плачевным итогом

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

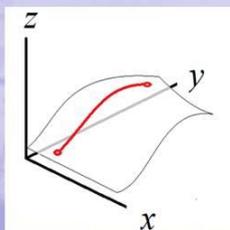
- Движение в пространстве параметров



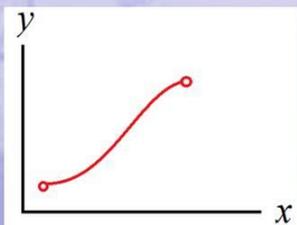
ТРАЕКТОРИЯ И УПРАВЛЕНИЕ



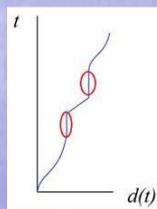
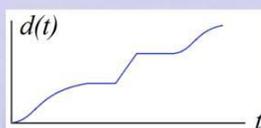
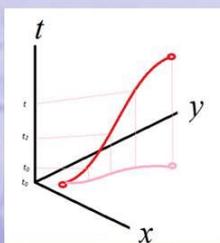
ПРОЕКТИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТИРОВКИ



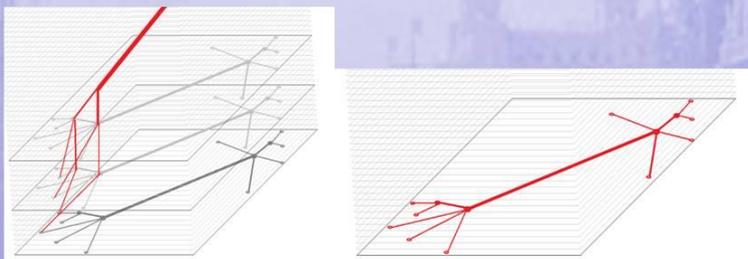
ТРАНСПОРТИРОВКА ПО ПОВЕРХНОСТИ



ТРАНСПОРТИРОВКА ВО ВРЕМЕНИ



ТРАНСПОРТИРОВКА И ПЕРЕМЕЩЕНИЕ



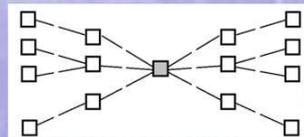
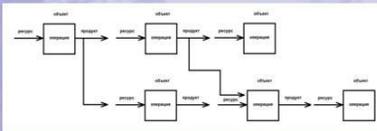
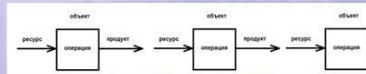
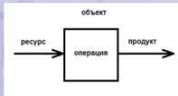
МАТЕРИАЛЬНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

- Геометрическое расстояние
- Транспортное расстояние
- Расстояние в пространстве-времени
- Логистическое расстояние

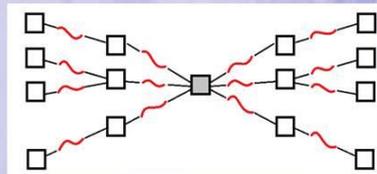
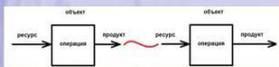


ЛОГИСТИКА

Проектирование и управление сложными глобальными цепями поставки



ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

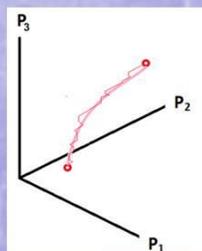


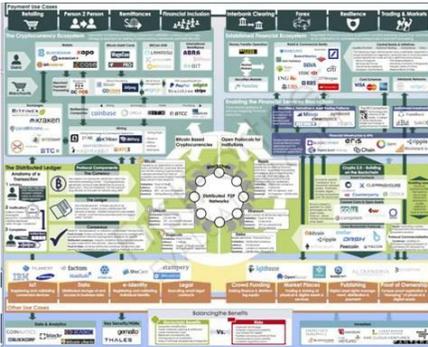
ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

- Проектирование и управление сложными транспортными цепями доставки грузов
- Увязка материальной транспортировки с «нематериальной» средой реализации
- Постановка цели, определение социальной значимости, регулирование обществом, контроль и пр.
- Сопряжение с финансовыми потоками сопровождающих перемещение грузов

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

- Материальное измерение
- Информационное измерение
- Финансовое измерение

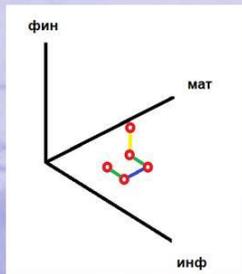




Транзакции

**Атомарные единицы процесса,
вызывающие переход из состояния в
состояние**

Транзакция в транспортно- логистическом пространстве



Работа логистической цепи

- Процесс перехода из начального в конечное состояние как последовательность транзакций, инициируемых в одном из «измерений»
- Транзакция в одном измерении запускает транзакцию в другом измерении
- Изображающая точка смещается по траектории процесса отдельными отрезками, параллельными осям

Роль цифровизации

- Качество транспортного процесса есть скорость продвижения вдоль траектории
- Эта скорость обуславливается средой, в которой происходит синхронизация транзакций отдельных подпространств
- Механизм цифровизации является новой средой, которая ускоряет продвижение по планируемой траектории

ЕЦТЛС

- компьютеры и электронные средства передачи данных, методы работы с большими массивами данных, интернет и пр. формирует единую цифровую транспортно-логистическую среду
-

Электронные площадки

- ЕЦТЛС позволяет создавать эффективные и общедоступные площадки для всех участников транспортной индустрии
- площадки, или цифровые платформы, позволяют не только повысить эффективность работы, но и управлять ходом ее развития в интересах общества

Df

- **Цифровая платформа транспорта - совокупность технических, алгоритмических, информационных, административных, организационных средств и технологий их использования для осуществление целенаправленных пространственно-временных перемещений людей и материальных объектов, при котором сопутствующее обращение информации и финансовых средств производится посредством цифровых технологий, обеспечивающих хранение, передачу, распределение, тиражирование, обработку, защиту и воспроизведение информации**

Назначение:

- **Цифровая среда служит для постановки целей, поиска средств их достижения, формирования заданной структуры процессов транспортировки, синхронизации отдельных составляющих этого процесса, контроля за ходом их выполнения, установления ограничений, формирования стимулов и приоритетов, сбора статистики и долгосрочного планирования**

Технология блок-чейн

- **блокчейн - выстроенная по определённым правилам непрерывная последовательная цепочка блоков информации**
- **распределенную электронную запись, совместно используемый всеми сетевыми серверами**
- **фиксирует транзакции в виде зашифрованных блоков постоянным и проверяемым способом**

Технология блок-чейн

- **каждая запись есть уникальный цифровой объект, который хранится на множестве серверов сети файлообменников, которая постоянно проверяет и обеспечивает соответствие каждой копии своему эквиваленту**
- **как только запись в блоке сформировано, внести в неё изменение очень сложно**

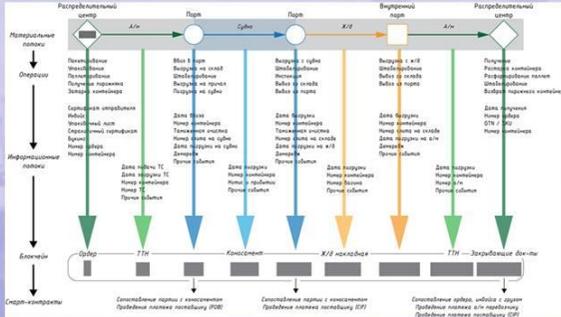
Технология блок-чейн

- по сути является технологией бухгалтерской отчетности и способом упрощения транзакций, позволяющим поддерживать категории собственности и прав пользования
- предоставляет возможность использования и передачи подобных объектов с максимальной безопасностью

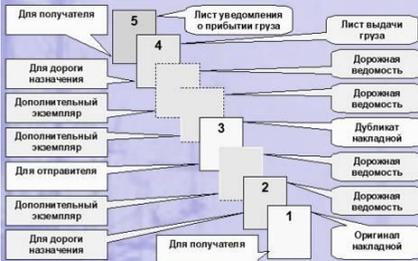
Технология блок-чейн

- не требует центрального регулирующего органа («расчетной палаты», банка) для одобрения и регистрации любых транзакций.
- избавляет от посредников в системе транзакций без потери ее целостности
- доверие (соответствие ожидаемым нормам) от посредников переносится на систему

Цифровой интермодализм



Традиционные грузовые документы и их распределение



Порядок, очередность и адресатские экземпляры грузовых документов

<p>Этап 1 (Дата отправки)</p> <p>Копия 1 (Дата отправки)</p> <p>Копия 2 (Дата отправки)</p> <p>Копия 3 (Дата отправки)</p> <p>Копия 4 (Дата отправки)</p> <p>Копия 5 (Дата отправки)</p>	<p>Этап 2 (Дата отправки)</p> <p>Копия 1 (Дата отправки)</p> <p>Копия 2 (Дата отправки)</p> <p>Копия 3 (Дата отправки)</p> <p>Копия 4 (Дата отправки)</p> <p>Копия 5 (Дата отправки)</p>	<p>Этап 3 (Дата отправки)</p> <p>Копия 1 (Дата отправки)</p> <p>Копия 2 (Дата отправки)</p> <p>Копия 3 (Дата отправки)</p> <p>Копия 4 (Дата отправки)</p> <p>Копия 5 (Дата отправки)</p>
--	--	--

Квази блок чейн?

- **унификации грузовой и коммерческой информации введением «электронного паспорта перевозки» – формируемого зарегистрированным на платформе грузоотправителем, или отечественной стороной международного договора купли-продажи**

- **Паспорт должен содержать существенные условия договора перевозки – наименование груза (оригинальное, преysкурантное и соответствующее товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности), вид транспорта, начальный и конечный пункты перевозки, сроки выполнения перевозки, стоимость и др.**

- В иные ГПД необходимо лишь добавить ссылку на оригинальный номер электронного паспорта перевозки – сквозного, действующего от начального до конечного пункта и не изменяющегося при смене вида транспорта и перевозчика

- Появляется возможность восстановления по номеру электронного паспорта перевозки всей её истории, последовательности грузовых и коммерческих операций
- Паспорт может служить первичным документом, формирующим статистику перевозок по различным критериям

- Появляется возможность объективного контроля грузонапряжённости отдельных транспортных направлений и узлов
- Становится доступной для анализа динамика стоимостей перевозок

Спасибо за внимание!

- Кузнецов Александр Львович
- thunder1950@yandex.ru

■ д.т.н., проф., профессор кафедры портов и грузовых терминалов Государственного университета морского и речного транспорта имени адмирала С.О. Макарова

■

А. А. Нараевский,
директор по коммерческому развитию ООО «Маэрск»,
А. А. Бобраков,
директор по продажам ООО «Маэрск»

СОВРЕМЕННЫЕ ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Презентация доклада:



СОДЕРЖАНИЕ

- Что такое цифровизация?
- Цифровизация в мировой экономике;
- Успешная цифровизация на транспорте;
- Процесс цифровизации в морских перевозках;
- Примеры цифровизации в МАЭРСК и перспективы для отрасли.

ЧТО ТАКОЕ ЦИФРОВИЗАЦИЯ?

- "...Цифровая трансформация (цифровизация, диджитализация) – изменение формы бизнеса в условиях цифровой реальности на основе данных. Цифровая трансформация – прежде всего, означает новые бизнес-процессы, организационные структуры, положения, регламенты, новую ответственность за данные, новые ролевые модели. Ключевой процесс цифровой трансформации – стратегическое управление данными...."
- "...Цифровизация – применение прорывных технологий, трансформирующих операционные процессы и бизнес модели за счет замещения или дополнения человека на базе использования продвинутой аналитики, искусственного интеллекта, мобильных и носимых устройств, роботизации и интеграционных технологических платформ..."



ЦИФРОВИЗАЦИЯ ПО ОТРАСЛЯМ



Источник: Boston Consulting Group

Полная цифровая трансформация отрасли

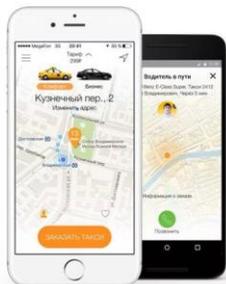
Цифровизация значительно повлияла на отрасли,

Цифровизация в отдельных сегментах отраслей либо среди небольшого числа игроков.



НАИБОЛЕЕ УСПЕШНЫЕ ПРИМЕРЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ В ПЕРЕВОЗКАХ

5



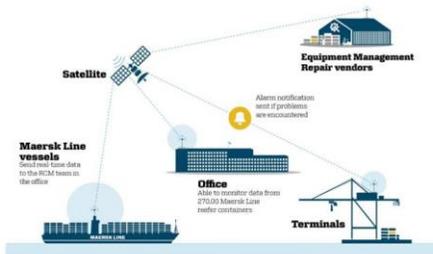
Москва — Санкт-Петербург Цены на месяц Только прямые рейсы

Рейс	15 апр. понедельник 803 NOK	16 апр. вторник 803 NOK	17 апр. среда 803 NOK	18 апр. четверг 803 NOK	19 апр. пятница 803 NOK	20 апр. суббота 803 NOK	21 апр. воскресенье 803 NOK	Рейсы >
БИЛЕТ -	ПРИВЕТ -	ПЕРЕВОЗКА -	РЕСО -	В ПУТИ -	ИТАКЖЕ ЦЕНА -			
07:00	08:00 A - LED	10:25	✈️ МАКСИМ	911 6022	Авиа А718	1 ч 25 мин	503 NOK	Выборить ПКВ
08:40	09:40 A - LED	11:05	✈️ МАКСИМ	911 6012	Авиа А718	1 ч 25 мин	503 NOK	Выборить ПКВ
09:50	10:50 A - LED	11:15	✈️ МАКСИМ	911 6016	Авиа А718	1 ч 25 мин	503 NOK	Выборить ПКВ



НАПРАВЛЕНИЯ ЦИФРОВИЗАЦИИ В КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ MAERSK

5

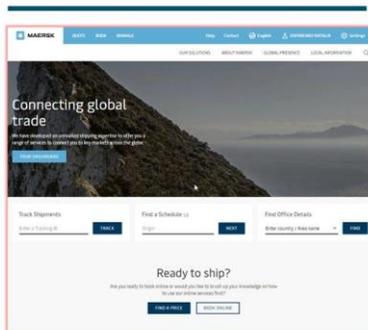


Удаленный контроль перевозки грузов:

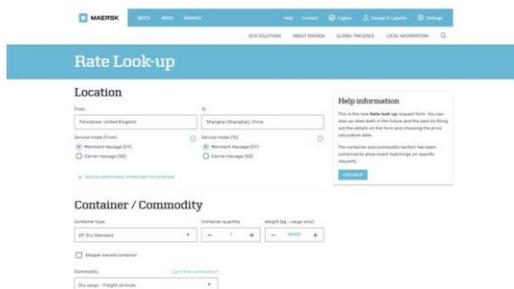
- Информация о местонахождении и состоянии груза;
- Online доступ для клиентов;
- Снижение рисков задержки и повреждения груза.



Пример отслеживания RCM данных



НАПРАВЛЕНИЯ ЦИФРОВИЗАЦИИ В КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ MAERSK

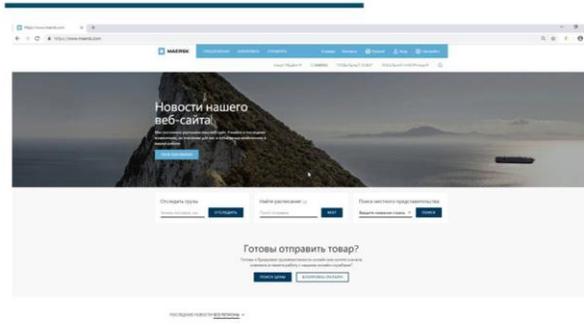


Получение ставок и заказ перевозок online:

- Мгновенное получение ставок фрахта;
- Удаленное размещение букингов;
- Контроль наполняемости судов и автоматизированное ценообразование.



Пример получения мгновенной ставки фрахта



ПЛАТФОРМА TRADELENS ЦИФРОВИЗАЦИЯ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ СДЕЛОК

Открытая и независимая платформа цепочки поставок, способная трансформировать отрасль



Единая экосистема

Объединяет всех участников цепочки поставок, на платформе на базе блокчейна с безопасным доступом и системой идентификации.

Обмен достоверной информацией

Обеспечивает непрерывное, безопасное совместное использование информации о цепочке поставок в режиме реального времени, доступной для всех участников.

Тесное сотрудничество и максимальное доверие.

Позволяет оцифровывать и автоматизировать бизнес-процессы между организациями, обеспечивая безопасные, проверенные и необратимые транзакции



ПЕРСПЕКТИВЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ ДЛЯ ОТРАСЛИ

Общий целевой рынок >US\$700 миллиардов – объем мирового 3PL рынка;

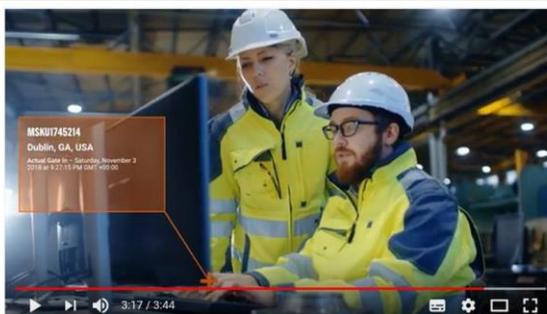
Общий потенциал >US\$7 триллионов – объем годовых расходов на перевозки и логистику.

Потенциал экономии времени - 101 час – требуется в среднем на получение ценового предложения от посредника.

Потенциал экономии расходов - US\$2,3 триллионов складских запасов в год только в США. Возможность их сокращения даст экономию в расходах на логистику до **US\$500 миллиардов в год.**



ЦИФРОВИЗАЦИЯ В ДЕЙСТВИИ!



СПАСИБО!



Р. В. Горин,
заместитель начальника Октябрьской железной дороги
по территориальному управлению

СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕНДЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Презентация доклада:



Заместитель начальника Октябрьской железной дороги
по территориальному управлению
Горин Роман Валерьевич



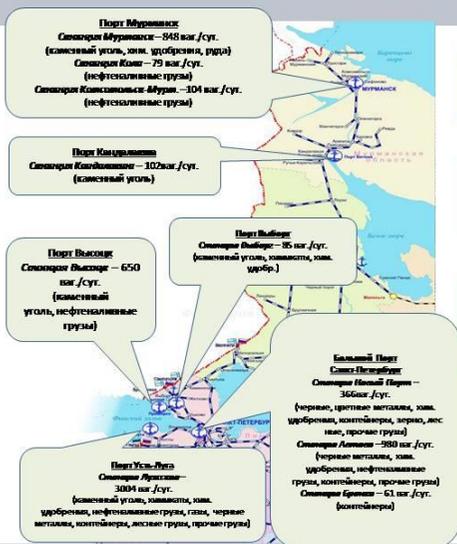
Ключевые бизнес-блоки развития холдинга «РЖД»



2



Припортовые станции Октябрьской железной дороги



Октябрьская дорога обеспечивает до 40% экспортных перевозок сети ОАО РЖД

В 2018 году железной дорогой завезено в порты 148 млн. тн. грузов

Октябрьская дорога обслуживает 40 операторов морских терминалов в 6 портах Северо-запада через 10 припортовых станций

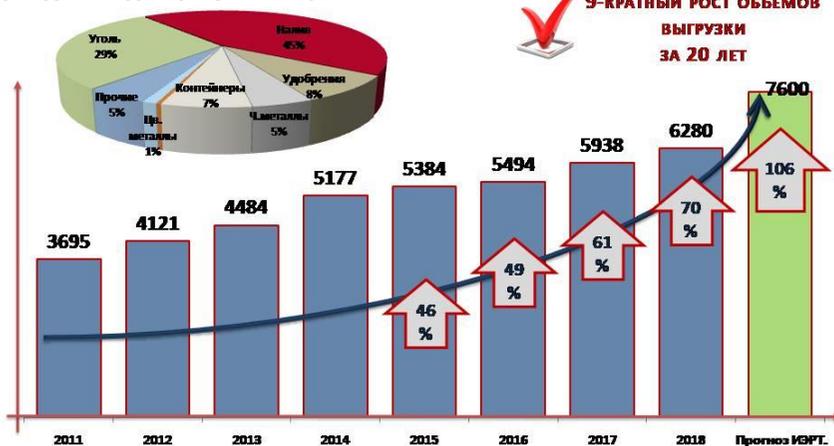
Выгрузка припортовых станций за 12 месяцев 2018 года составляет 6280 ваг/сут., это 68% всей выгрузки Октябрьской дороги

3



Динамика выгрузки на припортовых станциях ОЖД, ваг. ср./сут.

Доли грузов в выгрузке припортовых станций



4



Основные направления и методы совершенствования



5



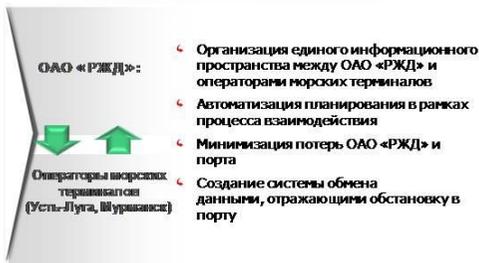
Внедрение комплекса задач по управлению подводом поездов, следующих в адрес припортовых станций

ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ:

- » Ручное планирование;
- » Отсутствие единого информационного пространства
- » Стыковые потери, возникающие при несогласованности действий участников перевозочного процесса



БУДУЩЕЕ:



РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ



ОПЕРАТОРЫ МОРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ

ЗАДАЧА: ВЫРАБОТКА ОБЩЕЙ СТРАТЕГИИ, ПОЗВОЛЯЮЩЕЙ СОБРАТИТЬ ИСХОДЯЩИЕ В ОРГАНИЗАЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ УЧАСТНИКОВ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

6



Функции логистического центра

- ✓ Краткосрочное и долгосрочное планирование завоза экспортных грузов в адрес морских портов Северо-Западного региона
- ✓ Анализ дестабилизирующих факторов влияния на продвижение экспортного грузопотока
- ✓ Анализ и формирование статистической отчетности по объемам выгрузки в морских портах
- ✓ Планирование отправления контейнерных поездов в соответствии с существующим графиком движения
- ✓ Анализ работы пограничных переходов с сопредельными государствами
- ✓ Анализ ритмичности отгрузки станциями сети дорог и разработка предложений по оптимизации объемов отгрузки



7



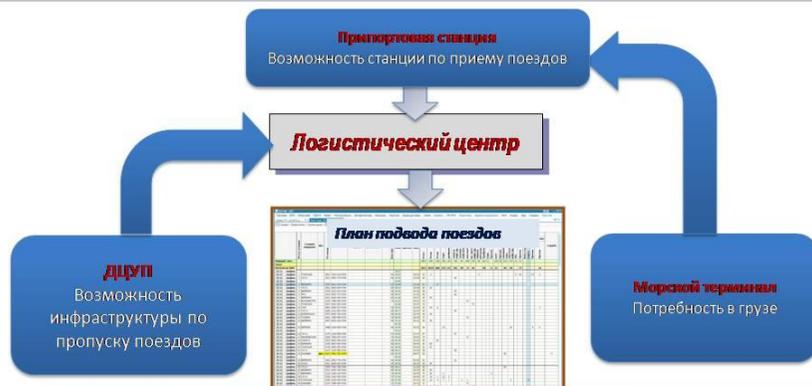
Модель логистического управления



8

ржд

Планирование подвода поездов на припортовые станции на Октябрьской ж.д.



В настоящее время план подвода поездов формируется диспетчером логистического центра на базе программы АСУ «Местной работы» исходя из потребностей терминала и возможностей инфраструктуры по пропуску поездов

9

ржд

Развитие информационных технологий



- Обеспечение электронного документооборота, в том числе предоставление электронных



- Информационное обслуживание на базе единой электронной площадки.
- Развитие IT-технологий



10



Предоставляемые дополнительные услуги на припортовой станции



Размещение груженых и порожних грузовых вагонов в пути следования на железнодорожных путях общего пользования



Формирование отправительских маршрутов из вагонов нескольких отправителей на путях общего пользования



Формированием составов на путях общего пользования припортовой станции

Услуги, связанные с формированием составов на путях общего пользования припортовой станции



Заключены договора на услуги, связанные с формированием составов на путях станций:

- ✓ формирование групп вагонов по характеристикам груза и судовым партиям;
- ✓ формирование порожних составов, не предусмотренных планом формирования;
- ✓ подбор и формирование технических порожних маршрутов длиной 57, 71 у.в.

Договор позволяет:

- Увеличить выгрузку за счет полной загрузки фронтов и, исходя из формирования подач по роду груза
- Уменьшить оборот собственного вагона
- Обеспечить полную загрузку фронтов при погрузке грузов на путях грузоотправителя

11



Договор на оказание услуги по размещению груженых и (или) порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования (в перевозочном процессе)

Предоставление морским терминалам сервиса по использованию инфраструктуры ОАО «РЖД» в формате договоров на оказание услуги по размещению груженых и (или) порожних грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования.

Цель: минимизировать потери от логистических сбоев и максимизировать объемы погрузки и накопления готовой продукции, отправляемой в адрес портов Северо-Запада, для формирования судовых партий.

- 
- позволяет забрать от клиента погруженные объемы продукции и освободить прирельсовые склады
 - позволяет морским портам не перегружать собственную инфраструктуру при сбоях в логистике
 - полностью исключает риск, связанный с просрочкой в адрес портов Октябрьской железной дороги

12



Проблемные вопросы

-  **Отсутствие ритмичного подвода поездов на припортовые станции (в т.ч. с учетом выполняемых работ по ремонту инфраструктуры, номенклатуры груза, графика судозаходов)**
-  **Отсутствие достаточной глубины планирования погрузки и подвода поездов в адреса морских терминалов**
-  **Отсутствие единого информационного пространства между ОАО «РЖД» и операторами морских терминалов**

13



Меры по повышению эффективности взаимодействия с морскими портами и терминалами

1

Отгрузка груза по графику с учетом пропускных, перерабатывающих способностей жд. линий, станций и терминалов, а также выполняемых работ по содержанию инфраструктуры

2

Перераспределение груза внутри одного грузового узла (порта) между грузополучателями с целью равномерной загрузки терминалов

3

Предоставление дополнительных услуг на договорной основе по подбору вагонов, в т.ч. по родам груза, а также порожнего подвижного состава по станции назначения, собственнику вагонов, грузополучателю

4

Создание единой информационной платформы в системе «Дорога – Порт»; развитие транспортно-логистического сервиса.

Планирование подвода поездов с глубиной не менее двух суток

14



Транспортно-логистический сервис



15



Современные тренды.
Развитие транспортно-логистического сервиса до уровня 4 PL



Спасибо за внимание!

д-р техн. н., проф. А. В. Кириченко,
директор Института международного транспортного менеджмента
ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова»

ПЕРСПЕКТИВЫ И ТЕХНОЛОГИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СМП

Презентация доклада:

**Перспективы и технологии
использования СМП**

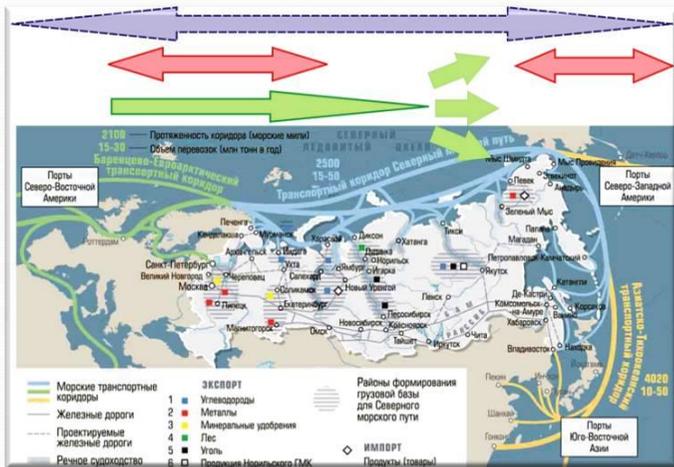
Кириченко А. В., д-р техн. н., проф.

Санкт-Петербургский
морской форум

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
ИМЕНИ АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА

Дифференциация трёх основных компонентов морских перевозок в Арктике:

- 1) транзитные (в том числе кросс-трейдинг);
- 2) экспортно-импортные, в основном связанные с мировой торговлей;
- 3) каботажные (внутренние морехозяйственные) – в основном определяемые внутренними государственными (в том числе социальными) потребностями.



Классификация морских перевозок в Арктической зоне Российской Федерации:

- экспортно-импортные многономенклатурных грузов из портов общего назначения;
- экспортные массовых грузов из северных портов и портопунктов;
- снабженческие регулярные в северные порты, портопункты и гидросооружения;
- снабженческие экспедиционные в портопункты, на необорудованный берег;
- снабженческие строительные в портопункты;
- снабженческие строительные на необорудованный берег и сооружения (гидротехнические, гидрометеорологические, навигационные, шельфовые);
- экспедиционные, в том числе по экологическому мониторингу и очистке;
- транспортные транзитные;
- пассажирские транспортные;
- пассажирские круизные и пр.



Классификация морских портов в Арктической зоне Российской Федерации:

- **базовые коммерческие порты**, осуществляющие обычную коммерческую грузоперевалку каботажных, экспортно-импортных грузов, а также обеспечивающие перевалку грузов, необходимых для жизнедеятельности районов Арктики и Крайнего Севера;



Мурманский морской торговый порт

Бакарица, погрузочно-разгрузочный район ОАО "Архангельский морской торговый порт"



Классификация морских портов в Арктической зоне Российской Федерации:

- **порты для осуществления северного завоза**, расположенные в местностях, где отсутствуют сухопутные коммуникации, в основном обеспечивающие только перевалку грузов, необходимых для жизнедеятельности обслуживаемых территорий;



Анадырский морской порт

Классификация морских портов в Арктической зоне Российской Федерации:

- **односторонние сырьевые порты для вывоза леса и полезных ископаемых Севера России;**



Порт Харасавэй

Классификация морских портов в Арктической зоне Российской Федерации

- **двусторонние сырьевые порты, снабжающие промышленные предприятия и осуществляющие вывоз продукции (сырья, полуфабрикатов) ;**



Морской порт
Дудинка

Классификация морских портов в Арктической зоне Российской Федерации

- точечные рейдовые причалы;



Варандейский терминал –
стационарный морской
ледостойкий отгрузочный причал

Морская ледостойкая
стационарная
платформа
«Приразломная»

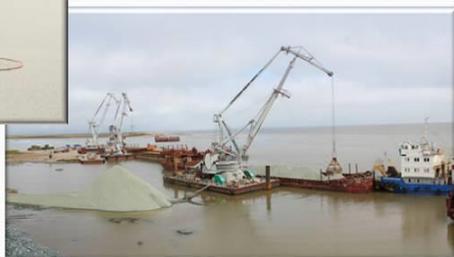


Классификация морских портов в Арктической зоне Российской Федерации:

- строящиеся порты;



Порт Сабетта



Классификация морских портов в Арктической зоне Российской Федерации:

- пункты внепортовой обработки судов.



Харасавэй: выгрузка на ледовый причал



Остров Котельный

12.

Укрупненные номенклатуры перевозимых грузов

- генеральные грузы (в том числе ГСМ в таре);
- массовые грузы («балк» – насыпные и наливные грузы);
- унифицированные грузы («необалк» – пакеты, накатные грузы);
- контейнеризированные грузы.



Схема примерных вариантов оптимальных трасс плавания по СМП

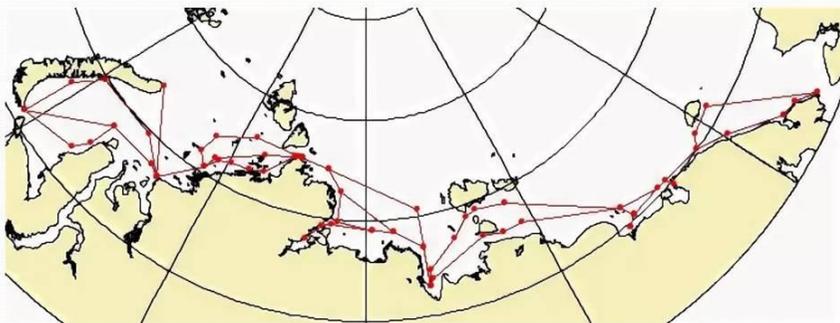
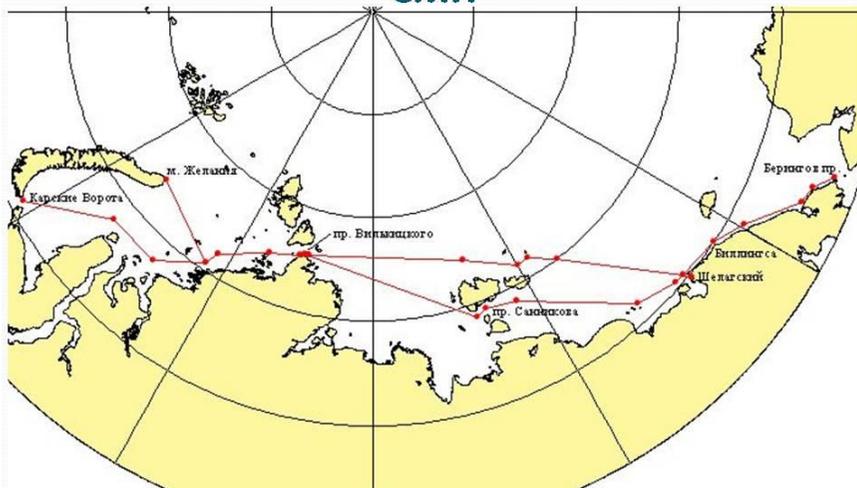
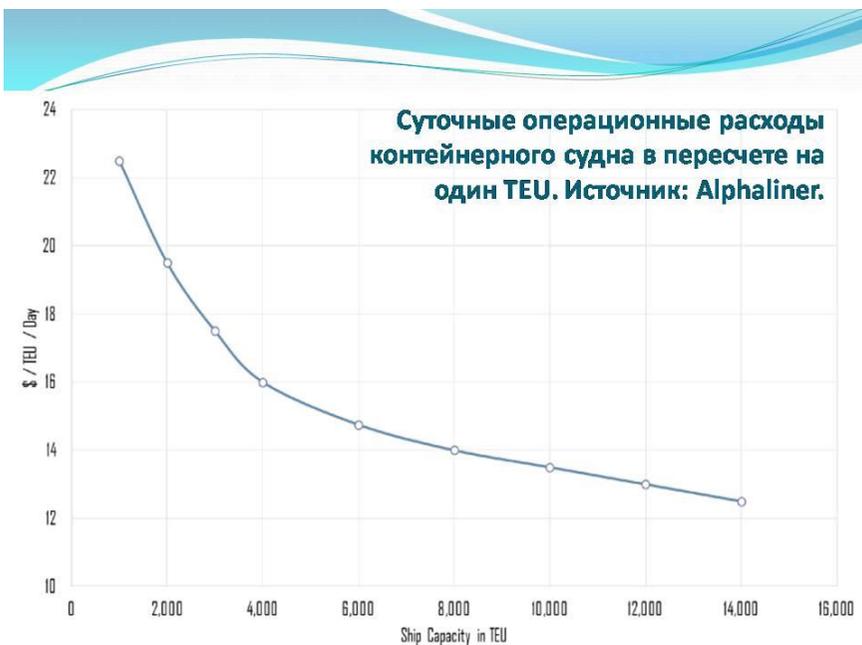


Схема транзитных путей плавания по трассе СМП

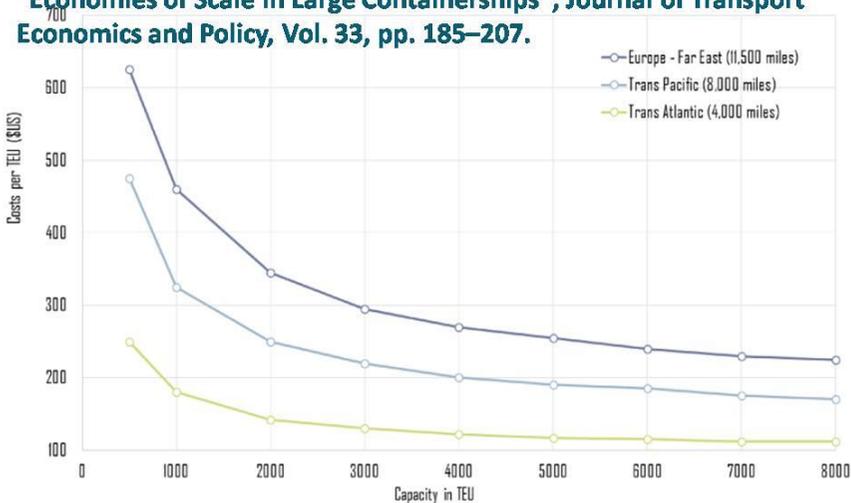


Результаты факторного анализа конкурентоспособности океанских грузовых линий

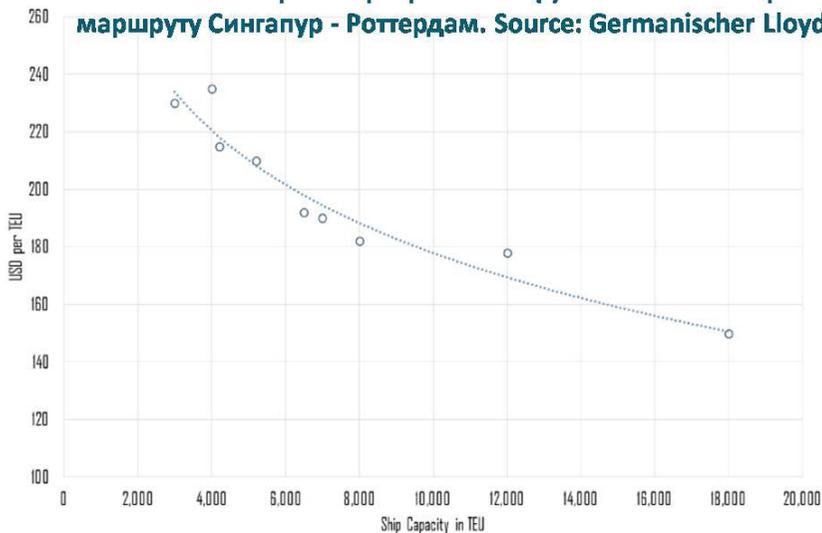


Стоимость слота (TEU) на разных маршрутах и для судов разной вместимости. Источник: Cullinane, K. and M. Khanna (2000)

"Economies of Scale in Large Containerships", Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 33, pp. 185–207.



Стоимость транспортировки 20-футового контейнера по маршруту Сингапур - Роттердам. Source: Germanischer Lloyd.

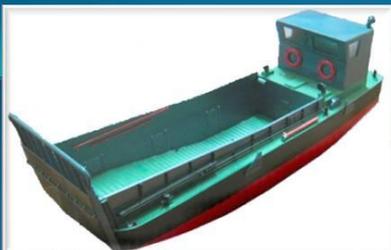


Традиционная технология морских перевозок в Арктике использует универсальные суда с грузоподъемными средствами



Применение «маргинальных» технологий выгрузки судна-снабженца во внепортовых условиях («северный завоз»)





Применение «маргинальных» технологий выгрузки судна-снабженца во внепортовых условиях («северный завоз»)



Транспортер ПТС для отвоза груза к месту постоянного хранения

Временное складирование грузов в надприливной полосе пляжа

Сходни для движения грузчиков

Трактор ДТ-75 – используется как швартовное устройство

«Технологическая схема» производства разгрузочных работ



Перегрузка «из кузова в кузов»



Использование в качестве рейдовых воздушных средств вертолётов

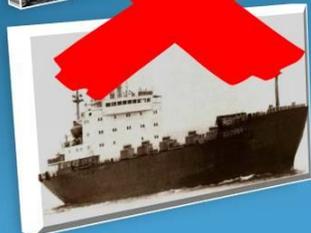


Погрузка металлолома (бочек из-под ГСМ) на т/х «Михаил Сомов» вертолётom МИ-8, остров Врангеля, 2011 г.

Выгрузка социально-бытового блока вертолётom Ми-26, остров Котельный, 2014 г.



Эволюция типов морских судов: необратимые изменения



брейк-балк → необалк



- Поступательное развитие технологии морских перевозок привело к скачкообразному переходу на новую систему транспортировки – контейнеры
- Изменился облик генерального груза
- Конвенциональные (универсальные) суда для перевозки груза утратили эффективность и начали стремительно уходить со сцены
- На смену пришли новые суда, требующие иные технологии обработки в портах и во внепортовых условиях, и иное оборудование
- Все вместе полностью изменило общий облик транспортной индустрии

Контейнерная технология вывоза металлолома, сентябрь 2016 г.



- Доказанная эффективность новой системы заставила искать возможность ее использования для снабженческих морских перевозок, в том числе, в формате «экспедиционного завоза» в отдаленные районы Арктики и Крайнего Севера
- Эффективность обработки груза в портах оказалась недостижимой на необорудованных побережьях
- Решением этой проблемы стало создание средств внепортовой обработки специализированных судов, включая и ячеистые контейнеровозы
- Оборудование для контейнерных грузов делится на фронтальное и тыловое

Мобильное фронтальное контейнерное оборудование



Мобильное тыловое контейнерное оборудование



Контейнерный автопогрузчик для пересеченной местности (Rough Terrain Container Handler, RTCH) Армии США



Выгрузка контейнеров на амфибные рейдовые средства с использованием полупогружного судна USNS Montford Point (T-ESD-1)



MV Mary Arctica выгрузка на побережье Восточной Антарктиды sunset





MV Mary Arctica выгрузка на побережье Восточной Антарктиды svget



MV Mary Arctica выгрузка на побережье Восточной Антарктиды svget



- Иное решение, позволяющее еще больше повысить эффективность перевозок, дает лихтерная транспортная система
- Лихтеры, или баржи, являются следующим шагом в системе унифицированных грузовых единиц
- Лихтеры являются более укрупненными единицами по сравнению с контейнерами, и могут включать последние
- Как следствие, лихтеровозная система является расширением и развитием контейнерной

В качестве грузов лихтера могут выступать:

- генеральные и массовые грузы
- контейнеры международного стандарта (в трюме и на крышках грузового трюма)
- подвижная техника (на крышках грузового трюма)
- трубы и пакетируемые лесоматериалы (в трюмах и на крышках грузового трюма)

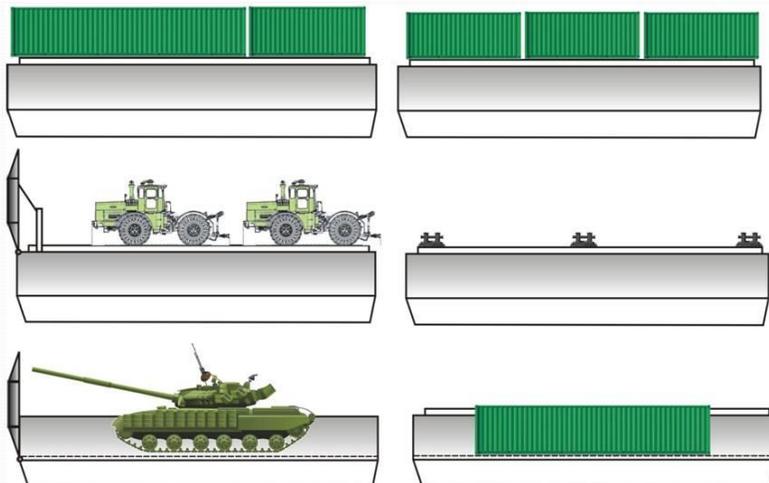


Лихтеровозные системы доказали свою эффективность. В США они составляют одну из главных компонент. В Арктике лихтеровозные системы отсутствуют. Исключение составляет уникальная сверхмощная система, основанная на ледокольном атомном лихтеровозном судне «Северный морской путь».



Варианты специализации модулей стандарта ЛЭШ

площадки, аппаратные площадки, понтоно-причальные, аппаратные трюмные, трюмные



Состав транспортно-технологической системы



Состав транспортно-технологической системы:

- ледокольно-транспортное судно (лихтеровоз) с ядерной силовой установкой, оборудованное дополнительными кранами;

- специализированные модули стандарта ЛЭШ - погонно-причальные; трюмные; площадки;

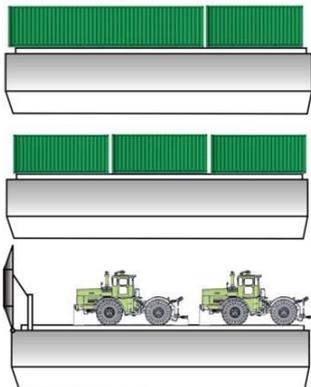
- аппаратные трюмные; аппаратные площадки;

- транспортно-буксирные аппаратные баржи (ТБАП) ("Танкист");

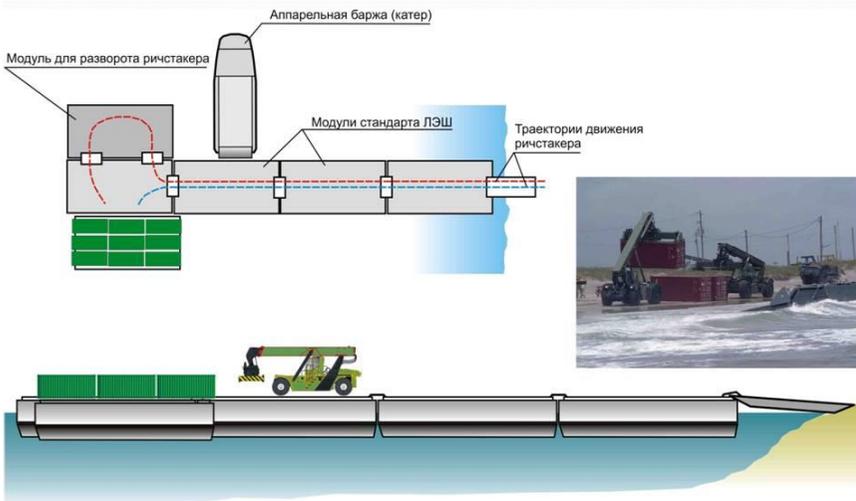
- полевые контейнерные погрузчики (ричстаеры).

Порядок работы у необорудованного побережья:

1. Выгрузка ричстаеров в ТБАП-ах.
2. Выгрузка погонно-причальных модулей (ППМ).
3. Наведение ТБАП-ами плавпричала.
4. Выгрузка грузеых специализированных модулей, их буксировка к плавпричалу и берегу ТБАП-ами, разгрузка ричстаерами и своим ходом.
5. Отвоз ричстаеров ТБАП-ами на ледокольно-транспортное судно.
6. Отвоз погонно-причальных модулей и их погрузка на судно.



Основные элементы и компоновка лихтерной транспортно-технологической системы для работы на необорудованном побережье



Перечень вопросов, требующих дальнейшего изучения в связи с реализацией предложенного варианта:

- формирование требований к структуре и показателям работы контейнерной транспортно-технологической схемы и арктическому логистическому комплексу, включающему последнюю в качестве компоненты;
- оценка требуемых ресурсов и разработка программы создания транспортно-технологической схемы и арктического логистического комплекса Российской Федерации;
- обоснование облика, типов и численности парка специализированного перегрузочного оборудования в соответствии с сформулированной доктриной использования;
- разработка технологий производства перегрузочных работ в необорудованных пунктах.
- формирование централизованной и распределенных систем управления логистическими цепями различных уровней;
- разработка имитационных моделей, критериев и алгоритмов оптимизации по этим критериям интегрированных систем материально-технического и транспортного обеспечения, основанной на контейнеризации;
- составление перечня необходимых мероприятий и оценка финансовых затрат на их реализацию.

Спасибо за внимание!



А. С. Карчёмов,
старший юрист Санкт-Петербургского Адвокатского Бюро
«Егоров, Пугинский, Афанасьев и Партнеры»

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СУДОХОДСТВА ПО СМП: НАЦИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНТЕРЕСЫ

Презентация доклада:



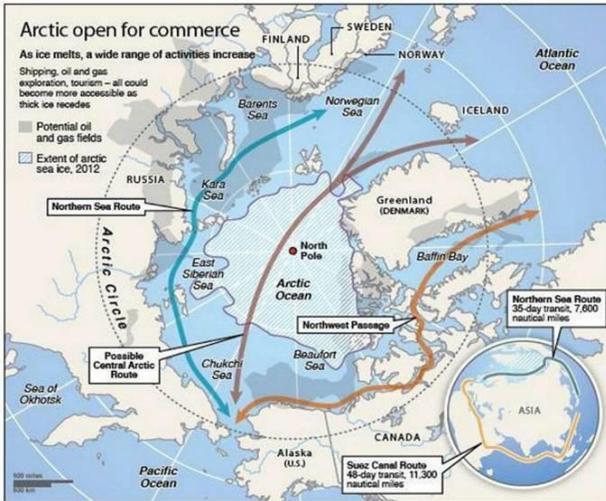
Правовое регулирование судоходства по СМП: национальные и международные интересы

Алексей Карчёмов,
старший юрист АБ «Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры»

25.04.2019

©Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры

Арктические воды



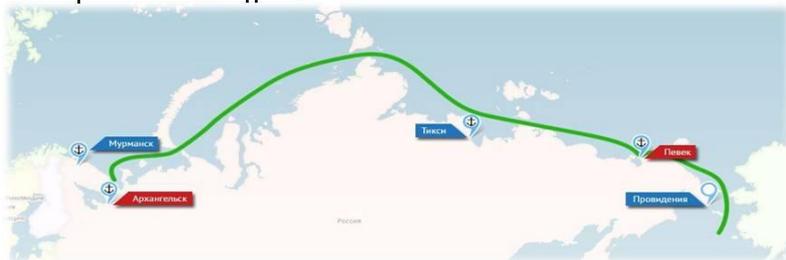
©Егоров, Пугинский, Арабаковский и партнеры

Правовое регулирование судоходства по СМТЕ: национальные и международные интересы | 4

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.

П. 1 ст. 58 Конвенции :

«... в исключительной экономической зоне все государства, как прибрежные, так и не имеющие выхода к морю, пользуются ... свободами судоходства и пролетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другими правомерными с точки зрения международного права видами использования моря, относящимися к таким свободам...»



©Егоров, Пугинский, Арабаковский и партнеры

Правовое регулирование судоходства по СМТЕ: национальные и международные интересы | 5

Статья 234 «Покрытые льдом районы»

Прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. В таких законах и правилах должным образом принимаются во внимание судоходство и защита и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных.



©Егоров, Путинский, Афанасьев и партнеры

Правовое регулирование судоходства по СМП: национальные и международные интересы | 6



Япония

- Доступ к углеводородным ресурсам;
- Использование морских биоресурсов;
- Доступ к СМП для обеспечения транспортировки своих внешнеторговых грузов;
- Противодействие планам Китая оставить под своей контроль ключевые транспортные потоки между Европой и Азией

©Егоров, Путинский, Афанасьев и партнеры



Китай

- Заинтересованность в богатых природных ресурсах;
- Использование СМП для перевозки до 20% своих внешнеторговых грузов;
- Обеспечение проводки своих судов при помощи обходных ледоколов и выработка новой ценовой политики;
- Создание совместной компании по управлению СМП

Правовое регулирование судоходства по СМП: национальные и международные интересы | 7



Южная Корея

- Продвижение международного сотрудничества;
- Проведение научных исследований;
- Освоение Арктики для последующего развития бизнеса;
- Создание необходимой инфраструктуры
- Получение новых заказов на строительство ледоколов и расширение мощностей

США

- Разработана стратегия присутствия и «стратегические национальные интересы»
- Сохранение свободы судоходства и прохода по проливу Арктическому региону
- Повышение информированности и присутствия в регионе
- Развитие будущей энергетической безопасности
- Развитие структуры попутных сям и гражданской инфраструктуры в Арктике
- Острая готовность к построению новых судор (7 тысяч, 3 миллиарда долларов)

Канада

- Постройка арктических патрульных кораблей
- Развитие газоэнергетических ресурсов
- Обеспечение водородного флота (7 тысяч, 2 млрд долларов, 5 миллиардов USD)
- Бюджет 3,5 млрд USD

Дания

- Развитие глобальной судоходности в Арктике (по интересам судоходных компаний, судоходных компаний, судоходных компаний и других участников рынка)
- Обеспечение экономического роста Гренландии, защита населения и прибрежных островов
- Содействие стабильному и безопасному развитию судоходства в Арктике
- Ледовый флот (использование двух Голландия) (4 тысяч, 0,4 миллиарда долларов)

©Егоров, Путинский, Афанасьев и партнеры

Россия

- Самый большой по численности флот ледоколов (46 тысяч, 11 в процессе, 4 миллиарда долларов)

- Активное строительство новых объектов в Арктике (защита и полевые заправочные, глубоководные порты, радиолокационные станции (РЛО), сеть коммуникационных станций и т.д.)
- Акцент на создание высокотехнологичных, универсальных и многоцелевых ледоколов для работы в сложных географических и гидрометеорологических условиях
- Максимальное взаимодействие и разработка новых мер государственной поддержки судоходства
- Развитие гражданского судоходства и судоходства

- Внедрение международного права на перевозку и хранение углеводородов и минеральных ресурсов (включая международные нормы, запрещение доступа к зарубежному финансированию из иностранных источников)
- Постройка сверхмощного ледокола «Ледур» для круглогодичной навигации СМП

Правовое регулирование судоходства по СМП: национальные и международные интересы | 8

1 Введение запрета на использование мазута в арктических водах

Ответственный комитет ИМО: Комитет по защите морской среды (МЕРС)

1 Введение правил / рекомендаций по безопасной эксплуатации в полярных водах судов, не подпадающих под требования Конвенции SOLAS (Полярный кодекс – вторая фаза)

Ответственный комитет ИМО: Комитет по безопасности на море (MSC)

- I Исключительное право судов, плавающих под российским флагом, осуществлять морские перевозки нефти, природного газа (в том числе в сжиженном состоянии), газового конденсата и угля, добытых на территории Российской Федерации и (или) на территории, находящейся под юрисдикцией Российской Федерации, в том числе на континентальном шельфе Российской Федерации, и погруженных на суда в акватории Северного морского пути, до первого пункта выгрузки или перегрузки (*статья 4 Кодекса торгового мореплавания РФ*);
- I Оговорки к исключительному праву;
- I Смягчение требований к ледовым классам судов.

СПАСИБО
ЗА ВНИМАНИЕ!

191186, Россия,
Санкт-Петербург,
Невский пр., 24, офис 132
Тел.: +7 (812) 322 96 81
Факс: +7 (812) 322 96 82
www.epam.ru



Алексей Карчёмов
Старший юрист, адвокат
alexey.karchimov@epam.ru

dr. Axel Boës,
партнер юридической компании Koch Duken Boës, Гамбург

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Презентация доклада:



1. Обзор действующих санкций против России и Ирана и их сфера применения
2. Реакция Евросоюза на экстратерриториальные санкции США
3. Выбор для европейских и (российских) компаний
4. Требуемые меры для соблюдения санкций

1. Обзор действующих санкций Санкции против России

Европейские Санкции

1. Постановление Совета No 269/2014 от 17. марта 2014 (с поправками)

→ *Запрет предпринимательской деятельности, блокировка активов и собственности, запрет на въезд (в списке 170 физические лица и 44 организации и предприятия, включая порты Севастополя и Керча)*

2. Постановление Совета No 692/2014 от 23. июня 2014 (с поправками)

→ *Запрет импорта товаров из Крыма*

3. Постановление Совета No 833/2014 от 31 июля 2014 г.

→ *Ограничение на экспорт и импорт оружия и товаров двойного назначения*

→ *Ограничение на экспорт оборудования для добычи нефти*

→ *финансовые санкции*

Европейские санкции ограничивают только действия юридических и физических лиц, с местом проживания или бизнесом в Европе

1. Обзор действующих санкций

Санкции против России

Американские Санкции

1. В начале (2014) президентские указы, похожие на европейские санкции
 2. С 2017, санкции не на базе указов, а на базе закона «Countering America's Adversaries Through Sanctions Act»,
 - список физических и юридических лиц, активы которых заморожено, в списке в 2 раза больше лиц чем в европейском списке, также включает родственников этих лиц
 - угроза запрета на инвестиции в России и финансирование государственных проектов
 - запрета на финансирование энергопроектов, если срок платежа больше 60 дней
 - запрет на выдачу российским банкам кредитов с сроком более 14 дней
- Американские санкции распространяются на американские физ- и юрлица и на иностранные лица, которые заключают «существенные сделки» с лицами, которые включены в санкционный список

4

1. Обзор действующих санкций

Санкции против Ирана

- Запрет на экспорт в Иран атомной, ракетной, значительной части военной продукции, запрет в нефтегазовую и нефтехимическую промышленность Ирана, любые контакты с банками, страховыми компаниями, финансовые транзакции и сотрудничество с морским флотом Ирана
- Санкции Евросоюза в значительной степени отменены (в последствии Женевской ядерной сделки)
- Американские санкции вступили снова в силу в 2018 году

В итоге: Бизнес с Ираном запрещён американцами, только по разрешению можно торговать медикаментами и медицинским оборудованием. США требует уважение их санкции так же от иностранных компаний, в том числе от банков, в связи с этим отключили иранские банки от международной межбанковской системы SWIFT.

5

2. Реакция Евросоюза на экстратерриториальные санкции

С 2017 г. действует „Countering America's Adversaries Through Sanctions Act“

- США принимает свои санкции также против иностранных лиц
 - Возможны денежные штрафы (высокие штрафы банкам за нарушение американских санкций), или (редко) тюремное заключение
 - И в практике, самый важный: избежание переводов в долларах США

Евросоюз опубликовал «blocking regulation»

- Соблюдение американских санкций противоречит европейским правилам
 - Судебные и арбитражные решения на базе американских санкций не исполняют в Европе
 - Наказания за соблюдение американских санкций (например в Германии, штрафы до 30.000 евро)
 - Но: предприятия свободно решают с кем они хотят торговаться

6

3. Реакция Евросоюза на экстратерриториальные санкции

- **INSTEX „Instrument in Support of Trade Exchanges “** – инструмент обхода американских санкций, для сохранения торгово-экономических отношений с Ираном
- Цель: не допустить попадания европейских компаний под антииранские санкции США
- Германия, Франция, Великобритания – учредители компании
- Место нахождения – Париж
- Евросоюз поддерживает инициативу
- В будущем эта система должна быть открытой и для других стран

7

3. Выбор для европейских (и российских) компаний: Жить под американскими санкциями или отказаться от бизнеса с США?

Есть ли выбор?

1. Вариант: Соблюдать только «свои» санкции

Риск: - от Евросоюза нет, Евросоюз не требует соблюдение санкций от иностранных лиц, у которых нет бизнеса в Евросоюзе

- от США риск от платежей в долларах, запрет на въезд в Америку, штрафы

→ только возможно, если нет никакого бизнеса с Америкой

2. Вариант: Соблюдать «свои» и американские санкции

Риск: - Нарушение «blocking regulation» и (в Германии) штраф до 30 000 евро

- потеря бизнеса

→ В итоге, большинство компаний решили соблюдать американские санкции



4. Требуемые меры для соблюдения санкций

Меры соблюдения:

- Проверка деловых партнёров в санкционных списках, то есть никаких платежей частным лицам, которые находятся в „жестких“ санкционных списках
- Проверка товаров нахождение под санкциями
- Создание документированной системы с четкой подотчетностью и независимым сотрудником по вопросам соблюдения
- Регулярное и документированное обучение всех сотрудников для выявления риска нарушений санкций
- Сотрудник по вопросам соблюдения должен отчитываться непосредственно перед начальством

→ Если эти меры будут приняты, то в случае случайного нарушения санкций, штрафы будут ниже или будут отменены



6. Выводы

- Санкции продолжают мешать нашему бизнесу, нет прямых санкций на морской транспорт, но чем меньше торговля, тем меньше транспорта
- Компании должны делать выбор, бизнес с США или бизнес с Россией и Ираном
- Немало (маленькие) немецкие компании сделали этот выбор в пользу бизнесом с Россией и (в меньшем количестве) с Ираном
- Для российского бизнеса в принципе есть возможности, особенно это связано с Ираном, если нет интереса делать бизнес с США

10

Kontakt

Koch/Duken Boës Rechtsanwälte
Colonnaden 21
20354 Hamburg
Tel. 040-30 70 90 70
Fax 040-30 70 90 717

Dr. Axel Boës
Rechtsanwalt
Mobil +49 152 31723894
a.boes@kdb.legal

11

канд. воен. н., с.н.с. В. Н. Щабельский,
Военная академия материально-технического обеспечения
имени генерала армии А. В. Хрулева

ОСОБЕННОСТИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ СНАБЖЕНИЯ В РАЙОНЫ АРКТИКИ И КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Презентация доклада:



**ВОЕННАЯ АКАДЕМИЯ МАТЕРИАЛЬНО-
ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ
имени генерала армии А.В. Хрулёва**



«ОСОБЕННОСТИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ СНАБЖЕНИЯ В РАЙОНЫ АРКТИКИ И КРАЙНЕГО СЕВЕРА»

**Доцент кафедры военных сообщений
кандидат военных наук, старший научный сотрудник
Щабельский В.Н.**



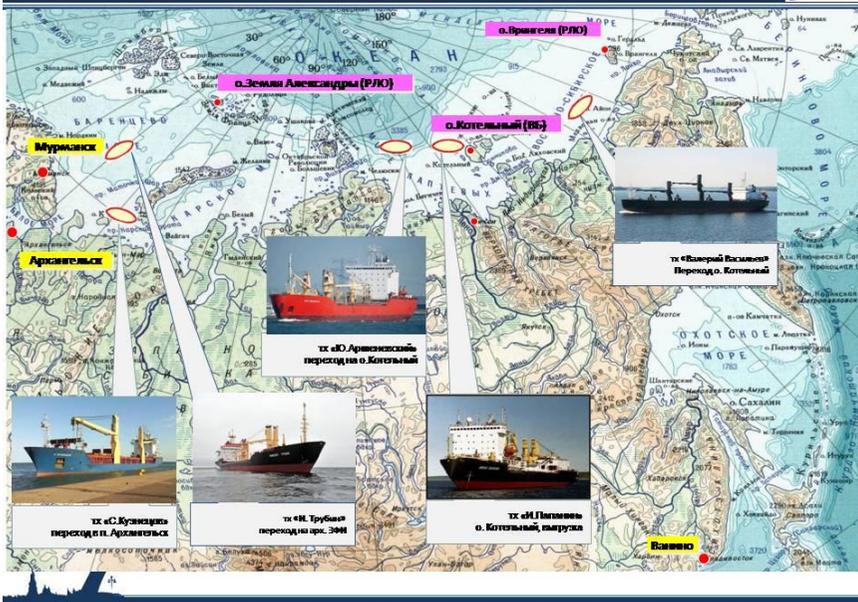
о. Котельный



о. Земля Александры



СУДА ПРИВЛЕКАЕМЫЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК В ИНТЕРЕСАХ МО РФ В АРКТИКЕ



СУДА АРКТИЧЕСКОГО ПЛАВАНИЯ



Длина : м	166,3
Ширина : м	22,96
Осадка: м	10,6
Грузоподъемность, т	8000
Грузоподъемные средства, т	4 *25
Скорость, узлов	17

т/х «Иван Паганини»

т/х «Юрий Аршеневский»

Длина : м	176,8
Ширина : м	24,5
Осадка: м	10,6
Грузоподъемность, т	15648
Грузоподъемные средства, т	4 *40
Скорость, узлов	17





Главные размеры и элементы	Баржа «Славянка», пр. 20150
Длина габаритная, м	21,95
Ширина габаритная, м	5,82
Высота борта, м	1,56
Осадка средняя в полном грузу, м	1,10
Грузоподъемность, т	40
Скорость, узлов	9,85



ВЫГРУЗКА ИНЖЕНЕРНОЙ ТЕХНИКИ





ВЫГРУЗКА ГРУЗОВ СНАБЖЕНИЯ С ПОМОЩЬЮ ВЕРТОЛЁТА





Наименование	Ед. изм.	ТАП-30	ТАП-150	ТАП-700
Водоизмещение	т	30	150	700-750
Осадка	м	0,75	1,8	2,6
Скорости:	по суше	км/час	80	100
	по воде		100	170
	по льду,		100	170
снегу				200
Дальность	км	120	480	1500
Экипаж	чел.	3	3	4
Грузоподъемность	т	10	60	300
Мореходность (высота волны)	м	1,0	1,5	2,5
Размеры грузовой палубы	м	12,0 x 7,0	24,0 x 13,0	40,0 x 22,0

Выгрузка грузов снабжения на ледовый припай



ПЕРВЫЙ ЭТАП - 2015 – 2020 ГОДЫ

Определение состава судов вспомогательного флота, способного решать сегодняшние и перспективные задачи МТО.

Реализации Концепции развития вспомогательного флота на период до 2020 года, в части строительства многофункциональных судов, способных комплексно решать задачи материально-технического обеспечения.

ВТОРОЙ ЭТАП - 2020 – 2030 ГОДЫ

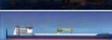
Завершение обновления судового состава вспомогательного флота

К 2030 году доли современных судов в составе вспомогательного флота должна составить 100%.

ТРЕТИЙ ЭТАП - 2030 – 2050 ГОДЫ

Плановая замена судов, выслуживших нормативные сроки службы, без снижения количественных и качественных показателей судового состава.

Характеристики судов вспомогательного флота

		Район плавания	Подобный класс	Класс готовности/сроки	Возможность перевозки контейнеров	Назначение ПТУ	Устойчивость к воздействию плавучих льдов	Вертикальная палуба	Назначение быстроразъемных средств
Корабль комплексного обслуживания		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(200)	+	+
Мировой транспортно-вооруженный (ракетонос)		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(20)	+	+
Мировой транспортно-вооруженный (универсальный)		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(20)	+	+
Многофункциональное судно тылового обеспечения		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(50)	+	+
Универсальный морской транспорт		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(200)	+	+
Универсальный морской танкер		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(50)	+	+
Малый морской танкер		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(20)	+	+
Кабельное судно		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(50)	+	+
Мировой буксир		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(20)	+	+
Ледокол		неогр	Icebreaker r6	Auf1	+	+	+(50)	+	+
Универсальное судно поддержки физических войск и разведывательное		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(20)	+	+
Патрульный корвет		неогр	Arc4	Auf1	+	+	+(200)	+	+

**Предназначение:**

- Погрузка, хранение, доставка грузов на палубе и в контейнерах.

- Буксировка кораблей и судов в океанской и морской зонах;

- Выполнение задач поиско-спасательного обеспечения

Действительна:

- площадь грузовой палубы – более 700 квадратных метров;

- возможность перевозки грузов в 20-ти и 40-ка футовых контейнерах в 2 яруса (пятьдесят 20-ти и двадцать пять 40-ка футовых), наличие универсального крепления контейнеров;

- два офшорных крана, грузоподъемностью 50 тонн каждый;

Основные ТТХ:

Район плавания – неограниченный.

Класс судна: КМ Атс4 [2] АУТ1 Главные размерения:

длина наибольшая, м.....	90,0;
ширина наибольшая, м.....	22,0;
осадка наибольшая, м.....	8,65;
водоизмещение полное, т.....	9000;
дальность плавания, миль.....	5000;
автономность, сут.....	60;
скорость, уз.....	18;
действит судна.....	3650;
срок службы, лет.....	35;
экипаж, чел.....	27;

КОРАБЛЬ КОМПЛЕКСНОГО СНАБЖЕНИЯ

**Основные ТТХ:**

Район плавания – неограниченный.

Класс судна: КМ Атс4 [1] Ап1 Главные размерения:

длина наибольшая, м.....	около 210;
ширина наибольшая, м.....	около 25,0;
осадка наибольшая, м.....	около 8,0;
водоизмещение полное, т.....	около 25000;
дальность плавания, миль.....	около 10000;
автономность (по запасам провизии), сут.....	около 90;
скорость, уз.....	не менее 18;
действит судна при осадке 7 м., т.....	около 6000;
экипаж, чел.....	70;
специперсонал, чел.....	200;

МЕТОД КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ НА ПОДВОДЯЩИХ К МОРСКИМ ПОРТАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ

Наряду с существующими современными проблемами в организации эксплуатационной работы железных дорог не менее значимой, по ее негативному влиянию на перевозочный процесс, является проблема недостаточности уровня развития технической базы инфраструктуры железнодорожного транспорта. Существующие в настоящее время исследования указывают на то, что протяженность «узких мест» на сети железных дорог Российской Федерации в настоящее время составляет около 12 % эксплуатационной протяженности железных дорог, а по прогнозным оценкам к 2020 году она может составить до 19 тыс. км [1]. При этом значительное количество «узких мест» расположено на подводящих к морским портам железнодорожных направлениях. Так, практика показывает, что недостаточный уровень производственных мощностей железнодорожных участков, прилегающих к таким крупнейшим морским портам, как Санкт-Петербург, Мурманск, Новороссийск, Владивосток, Восточный, Ванино, может проявляться в значительном скоплении вагонов, возникновении «пробок» в перевозочном процессе, и вследствие этого невозможности ни подавать вагоны в порты под выгрузку, ни выводить порожний подвижной состав [2]. Следует отметить, что при значительных объемах обслуживаемых поездопотоков наличие такого рода «узких мест» может привести не только к увеличению сроков перевозок, но даже к дезорганизации перевозочного процесса как непосредственно в морских портах, так и на целых полигонах сети железных дорог.

Таким образом, в современных условиях в качестве одной из основных задач, стоящих перед органами управления на железнодорожном транспорте, выступает повышение эффективности использования имеющейся технической базы подводящих к морским портам железнодорожных направлений. Одним из основных направлений решения этой задачи является оценка их эксплуатационной работы. На основе определения прогнозных значений показателей эксплуатационной работы представляется возможным оперативное реагирование на любые изменения обстановки, заключающееся в своевременном проведении регулировочных мероприятий, которые направлены на выполнение плановых объемов перевозок. Для обеспечения возможности приведения в соответствие прогнозных и плановых параметров поездо-, вагонопотоков

предлагается метод комплексной оценки эксплуатационной работы на элементах железнодорожных направлений, подводящих к морским портам.

В качестве теоретической основы предлагаемого метода выступает закон сохранения целостности объекта. Он гласит: «Всегда есть устойчивая, повторяющаяся связь свойств объекта и свойств его действия при фиксированном предназначении, которое характеризуется требуемым значением показателя эффективности». Этот закон описывается на основе уравнения синтеза облика системы и способов её применения, обоснованного в рамках аксиоматической теории синтеза облика системы и способов её применения [3].

Сущность метода комплексной оценки эксплуатационной работы заключается в конкретизации уравнения синтеза облика системы и способов её применения применительно к подводящему к морскому порту железнодорожному направлению. При этом конкретизация осуществляется за счёт преобразования базовой зависимости к конечноразностной схеме применительно к перевозочному процессу на этом железнодорожном направлении:

$$I_l^k(T) = \int_{t_n}^{t_k} K_l(t) \cdot p_l^k(t) \cdot \lambda_{lном}^k(t) dt, \quad (1)$$

где k – вид транспортного потока (поездо-, вагонопотока) (ТП);

l – элемент железнодорожного направления, $l=1, 2, \dots, L$;

t_n, t_k – время начала, окончания периода, за который осуществляется оценка эксплуатационной работы;

K_l – обобщённый коэффициент соответствия производственных мощностей l -го элемента железнодорожного направления интенсивности поступления ТП, ед;

I_l^k – показатель эффективности функционирования железнодорожного направления по обслуживанию k -го ТП;

p_l^k – вероятность обслуживания k -го ТП на l -м элементе железнодорожного направления;

$\lambda_{l\text{пост}}^k$ – интенсивность поступления ТП на l -й элемент железнодорожного направления.

Обобщённый коэффициент K_l (1) формируется на основе частных коэффициентов, характеризующих уровень соответствия технической базы l -го элемента железнодорожного направления потребной интенсивности обслуживания k -го ТП:

$$K_l(t, t_k) = \prod_{g=1}^G K_{lg}(t, t_k), \quad (2)$$

где g – признак, характеризующий вид производственной мощности элемента железнодорожного направления.

Частные коэффициенты соответствия элементов определяются как отношения имеющихся производственных мощностей к потребным, определяемым исходя из текущих интенсивностей поступления ТП:

а) для железнодорожных станций выгрузки:

$$K_E(t) = \frac{E(t)}{E_{в.номп}(t)}, \quad (3)$$

$$K_N(t) = \frac{N(t)}{N_{номп}(t)}, \quad (4)$$

$$E_{в.номп}(t) = \sum_{k_s} \lambda_{в.номп}^{k_s}(t), \quad (5)$$

$$N_{номп}(t) = \sum_k \lambda_{номп}^k(t), \quad (6)$$

б) для железнодорожных участков движения поездов:

$$K_N(t) = \frac{N(t)}{N_{номп}(t)}, \quad (7)$$

в) для технических станций:

$$K_N(t) = \frac{N(t)}{N_{номп}(t)}, \quad (8)$$

$$N_{номп}(t) = \sum_{k_{np}} \lambda_{номп}^{k_{np}}(t), \quad (9)$$

$$K_P(t) = \frac{P(t)}{P_{номп}(t)}, \quad (10)$$

$$P_{номп}(t) = \sum_{k_{np}} \lambda_{номп}^{k_{np}}(t), \quad (11)$$

где E – выгрузочная способность железнодорожной станции;

$E_{в.потр}$ – потребная выгрузочная способность железнодорожной станции;

N – пропускная способность железнодорожного участка базирования станции выгрузки, железнодорожного участка движения поездов, технической станции;

$N_{\text{нотр}}$ – потребная пропускная способность железнодорожного участка базирования станции выгрузки, железнодорожного участка движения поездов, технической станции;

P – перерабатывающая способность технической станции;

$P_{\text{нотр}}$ – потребная перерабатывающая способность технической станции;

$\lambda_{\text{н.план}}^{k_s}$ – планируемая интенсивность погрузки k -го поездопотока (определяется исходя из данных мониторингового контроля перевозочного процесса);

$\lambda_{\text{в.пост}}^{k_s}$ – интенсивность поступления под выгрузку k -го поездопотока (определяется исходя из данных мониторингового контроля перевозочного процесса);

$\lambda_{\text{пост}}^k$ – интенсивность поступления k -го транспортного потока (определяется исходя из данных мониторингового контроля перевозочного процесса);

$\lambda_{\text{пост}}^{k_{\text{нр}}}$ – интенсивность поступления k -го транспортного потока под пропуск на техническую станцию (определяется исходя из данных мониторингового контроля перевозочного процесса);

$\lambda_{\text{пост}}^{k_{\text{пер}}}$ – интенсивность поступления k -го транспортного потока под переработку на техническую станцию (определяется исходя из данных мониторингового контроля перевозочного процесса).

Определение вероятности обслуживания транспортного потока p_i^k осуществляется на основе специального математического аппарата, с учётом установленной органами управления приоритетности обслуживания поездопотоков, вагонопотоков на железнодорожном направлении.

В рамках предлагаемого метода оценки первоначально решается задача оптимального управления [4] при $K_i(t) = 1$. При этом имеется вектор-функция управления, характеризуемая таким элементом как интенсивности поступления транспортных потоков на l -й элемент железнодорожного направления (λ_l^k), и вектор-функция траектории развития системы, характеризуемая таким элементом, как вероятность обслуживания транспортных потоков p_l^k . Пара этих двух вектор-функций представляют собой управляемый процесс. Задача оптимального управления сводится к обоснованию оптимального управляемого процесса, то есть к определению подозрительных на оптимальность значений λ_l^{*k} и p_l^{*k} .

Переход от значений интенсивностей поступления транспортных потоков, определённых применительно к нормальным условиям эксплуатационной работы ($K_l(t) = 1$), к значениям отвечающим условиям изменяющейся обстановки ($K_l(t) < 1$) осуществляется на основе следующей зависимости:

$$\Delta\lambda_l^{*k}(t) = \frac{\Delta K_l(t)\lambda_l^{*k}(t)}{1 - \Delta K_l(t)}. \quad (12)$$

Зависимость (12) определяет необходимый уровень увеличения интенсивности поступления транспортных потоков для компенсации изменения коэффициентов соответствия элементов железнодорожного направления (K_l).

Разработанный метод позволяет оценивать эффективность функционирования элементов железнодорожного направления в различных условиях транспортной обстановки. При этом:

1. Оценивание требует:

типизировать возможные изменения технической базы железнодорожного направления;

типизировать возможные изменения интенсивностей погрузки, поступления и выгрузки различных транспортных потоков;

установить уровни снижения интенсивностей обслуживания транспортных потоков по типам возможных изменений технической базы и интенсивностей погрузки, поступления и выгрузки различных транспортных потоков.

2. Оценивание предполагает:

формализацию процесса обслуживания транспортных потоков в рамках теории нестационарных потоков Пуассона по показательному закону с переменной интенсивностью;

разработку аналитической модели оптимального управления транспортными потоками на железнодорожном направлении;

обоснование требуемого значения показателя эффективности функционирования железнодорожного направления.

3. Оценивание позволяет:

обосновать требуемые интенсивности поступления транспортных потоков;

обосновать механизмы реализации требуемых интенсивностей поступления транспортных потоков.

Теоретическая значимость разработанного метода комплексной оценки эксплуатационной работы состоит в развитии положений теории эксплуатации в области оценки производственных мощностей, прогнозирования интенсивностей поступления транспортных потоков на же-

лезнодорожные участки и станции при оперативном управлении перевозочным процессом. Его научная новизна состоит в том, что, в отличие от традиционных подходов, предложенный логико-математический аппарат позволяет учитывать специфику работы железных дорог в ходе расчётов производственных мощностей железнодорожных участков и станций, а также формализует процесс определения требований к мероприятиям по предупреждению снижения эффективности функционирования железнодорожного направления. Практическая значимость метода состоит в возможности объективной, взаимосвязанной оценки производственных мощностей элементов железнодорожного направления при различных вариантах технологических условий их эксплуатационной работы. Это определяет возможность использования метода на таких уровнях управления как ОАО РЖД, Филиал ОАО РЖД – Управление железной дороги” при обосновании мероприятий по регулированию перевозочного процесса в динамично изменяющихся условиях транспортной обстановки.

Литература:

1. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Распоряжение правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р.

2. Близок порток, да не загрузишь. Узкие места на железнодорожных подъездах к портам Дальнего Востока – одна из главных проблем морских хабов. [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://vgudok.com/>, 21.02.2019].

3. Бурлов В. Г. Основа конструктивных начал методологии осознания окружающей действительности – Закон сохранения целостности. Труды СПбГПУ. Фундаментальные исследования в технических университетах. Материалы VII Всероссийской конференции по проблемам науки и высшей школы. 20–21 июня 2003 г. Санкт-Петербург. Том 2. Часть I. – СПб.: СПбГПУ – С. 165–176.

4. Барбаумов В. Е., Ермаков В. И., Кривенцова Н. Н. и др. Справочник по математике для экономистов. – М.: Высшая школа, 1987. – 336 с.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ В УСЛОВИЯХ АРКТИКИ И КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Для Российской Федерации морские перевозки имеют важнейшее значение как в обеспечении внутрисударственных перевозок, особенно в регионах, где морской транспорт является безальтернативным видом транспорта, так и во внешнеэкономической деятельности. Решающей продолжает оставаться роль морских перевозок для жизнеобеспечения районов Крайнего Севера и Дальнего Востока.

В практике ледового плавания в высокоширотных районах все большее распространение получает выгрузка судов через припай. Такой способ разгрузки судов давно применяется в Антарктиде, последние десять лет активно стал применяться в Арктике. Технология выгрузки грузов через припай была, отработана в ходе зимне-весенних морских операций в районе Ямальского полуострова в конце 1970-х годов, когда стало очевидным преимущество этого способа разгрузки судов. Ранее в этом районе суда выгружались летом на открытом рейде за несколько миль от берега, использовалась сложная технология разгрузки судов с помощью различных плавсредств – барж, плашкоутов и т. п. Неблагоприятные природно-географические условия – мелководье, низкие болотистые или крутые обрывистые берега, волнение, дрейф льда, а, также необходимость вторичной перегрузки у береговой черты снижали эффективность, грузовых операций. Выгрузка грузов через припай по условиям работы фактически приближалась к выгрузке в порту: с помощью судовых стрел груз перемещался непосредственно на автомобиль и доставлялся к месту назначения. Темпы выгрузки возросли в 2,0–2,5 раза, увеличилась сохранность перевозимых грузов. Однако выгрузка грузов через припай породила специфические проблемы, которые необходимо учитывать при планировании перевозок.

Накоплен значительный опыт грузовых работ на льдах берегового припая. В настоящее время можно дать ряд рекомендаций по обеспечению безопасности при погрузо-разгрузочных работах на припайный лед (рис.1).

Рассмотрим каждое из этих мероприятий более подробно.

Место для постановки судна под выгрузку, как правило, выбирается заранее: гидрологи, проводят работы по изысканию площадок для выгрузки, намечают трассы ледовых дороги выдают необходимые рекомендации для их оборудования.

Особое внимание должно уделяться оборудованию переездов через трещины.



Рис. 1 – Основные мероприятия, обеспечивающие безопасное проведение ледовых операций

Во время стоянки судна у ледового припая гидрологи систематически производят промер толщины льда в районе разгрузки и по трассам ледовых дорог. Руководитель работ на припае должен иметь четкое представление о допустимых нагрузках и времени нахождения грузов на льду в зависимости от гидрометеоусловий.

Расчет допустимых нагрузок на лед и принятие решения о возможности движения через трещины зависит от ряда факторов. Квалифицированно обобщить эти факторы и рассчитать допустимые нагрузки может специалист, имеющий определенный опыт и необходимые инструменты. В случае большого объема работ по исследованию льда на припае создается оперативная группа, в которую входят несколько гидрологов.

Перед началом выгрузки на припай составляется план работ на весь период ледовых операций. В нем подробно оговариваются обязанности и ответственность отдельных руководителей. В плане следует предусматривать меры безопасности с учетом конкретных условий выгрузки и определить необходимое оборудование для обеспечения разгрузочных и транспортных работ.

Практика показывает, что организация всех подготовительных, разгрузочных, транспортных и обеспечивающих работ на припае, ответственность за их выполнение и за обеспечение безопасности участвующих в них людей должна быть сконцентрирована у одного человека - руководителя работ на припае. Ему должна оперативно подчиняться вся береговая и транспортная служба.

Для руководства процессом разгрузки судна, транспортировки грузов по припаю, а также разгрузки транспортных средств на береговой базе назначаются специальные ответственные лица, которые в своей производственной деятельности подчинены руководителю работ. Последний принимает решение о возможности производства разгрузочных и транспортных работ и постоянно контролирует их выполнение.

Оперативности решения всех возникающих между судном и берегом вопросов способствует постоянно действующая двухсторонняя телефонная или радиосвязь, которая должна быть задействована с приходом судна. Связь закрывается только с разрешения руководителя работ на припае после того, как все люди и транспортные средства вернутся на берег после окончания выгрузки.

Успех разгрузки во многом зависит от работы транспорта, ритмичности подачи его под погрузку и соблюдения мер безопасности при движении по ледовым дорогам. Несоблюдение этих требований приводит к простоям рабочих. Назначается ответственный за работу транспорта, который организует и следит за движением его от борта судна до берега и обратно. Безопасности движения транспорта по ледовым дорогам придается большое значение. Нередко транспортные средства едут по одной дороге в оба конца, при этом во время разъездов расстояние между ними сокращается до нескольких метров.

Еще большую опасность представляют случаи, когда в пределах площадки выгрузки скапливается большое количество транспортных средств, стоящих рядом друг с другом вблизи от борта судна. Не говоря уже о возможных тяжелых последствиях подобной стоянки, такое расположение мешает транспорту маневрировать для въезда или выезда с погрузочной площадки. В этих случаях водители вынуждены проезжать с грузом параллельно борту в непосредственной близости от погрузочных площадок, на которых стоят груженные транспортные средства, и подвергать себя и своих товарищей опасности оказаться подо льдом.

Особое внимание следует уделять вопросу доставки личного состава, обеспечивающего выгрузку, к борту судна. Во многих пунктах выгрузки кратчайшие расстояния от места стоянки судна до берега измеряются километрами. Не всегда кратчайшее расстояние является удобным для прокладки дорог и безопасным для движения. В некоторых случаях действительный путь увеличивается в 2–3 раза, поэтому возможность перехода людей через лед пешком исключается.

Для перевозки людей по припаю применяются специально оборудованные автомашины или гусеничные тягачи, имеющие открытый кузов, из которого обеспечен быстрый выход людей в случае необходимости. Безопасная перевозка людей может быть достигнута только при условии, что толщина льда вдвое превышает предел безопасности для конкретной массы транспортного средства с людьми. Перед каждой

сменной производится инструктаж водителей по особенностям движения на ледовых дорогах и маневрирования у борта судна.

При низких отрицательных температурах воздуха судно легко вмерзает в лед. Руководителям необходимо четко контролировать распределение весовых нагрузок на судне в процессе разгрузки, чтобы не допустить внезапного крена. Это может привести к облому кромок припая у борта судна, появлению трещин, задержке грузовых работ или вызвать подвижку груза, его срыв с грузовых устройств и в конечном счете к возможным тяжелым травмам членов экипажа или грузчиков, находящихся вблизи. В случае тонкого непрочного припая работы на нем обычно начинаются с сооружения у борта судна, под грузоподъемными устройствами специальных площадок. Эти площадки обеспечивают прочность ледяного покрова у борта судна.

Время, затрачиваемое на разгрузку, а также обеспечение безопасности лиц, работающих как на судне, так и у борта на площадке выгрузки, во многом зависят от того, насколько тщательно продуман весь процесс разгрузки, как расставлены люди и какие предусмотрены дополнительные приспособления, обеспечивающие эффективность и безопасность выполнения разгрузочных работ. Все эти вопросы необходимо учесть при выработке технологического плана разгрузки. Такой план разрабатывается командованием воинской части и капитаном судна и взаимоувязывается. Нельзя допускать выгрузку и складирование груза на припай, так как это может привести к его разрушению и, кроме того, в случае возникновения внезапного крена и появления трещин на льду этот груз может быть утоплен. Для предупреждения возможности разрушения припая в непосредственной близости от борта судна транспортные средства после их разгрузки должны немедленно выезжать за пределы площадки выгрузки, чтобы не создавать дополнительных нагрузок на лед.

Особенно внимательно следует относиться к тяжеловесным грузам. Допустимые нагрузки на лед должны определяться для каждого отдельного тяжеловеса.

В заключение необходимо отметить, что обеспечение должной организации работ при выгрузке на припай, сокращение сроков разгрузки судов и, в целом, экономия государственных средств могут быть достигнуты при выполнении следующих основных условий: четком планировании организации работ как всего периода ледовых операций, так и для каждого отдельного судна; едином, централизованном руководстве всеми работами на припай; квалифицированном гидрометеорологическом обеспечении всех этапов ледовой операции; неукоснительном выполнении всех мер, обеспечивающих безопасность людей, занятых в грузовых и транспортных операциях на припай.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КАНАТНОЙ ДОРОГИ ВО ВНЕПОРТОВЫХ УСЛОВИЯХ

Передача людей и грузов в море с одного объекта на другой является одной из наиболее сложных грузовых операций. Проведение ее с помощью обычных палубных кранов и грузовых стрел в условиях волнения моря сопряжено с опасностью повреждения судов и грузов, а также нанесения травм людям. Это обуславливает необходимость разработки специальных грузопередающих устройств для судов и кораблей, выполняющих подобные операции.

Одним из направлений совершенствования перевозок войск морским транспортом является повышение темпов их проведения, что достигается путем внедрения механизированных систем для доставки грузов с судна на необорудованный берег и обратно. Одной из наиболее перспективной системой передачи грузов на берег, может являться способ передачи с помощью подвесной канатной дороги.

В настоящее время нашли применение следующие основные способы передачи грузов в море, с последующей его доставкой на необорудованное побережье или в случае выхода из строя портовой инфраструктуры – использование рейдовых транспортных средств, таких как рейдовых плавучих, амфибийных и воздушных.

Однако в случае невозможности использования перечисленных средств доставки или их отсутствия, наиболее эффективным может быть использование канатной дороги, которые могут различаться на одно- и двухканатные. Первые имеют только один канат, объединяющий в себе функции несущего и тягового. Двухканатные дороги имеют два рода канатов: несущий (для поддержания груза), по которому катятся ходовые ролики грузовой тележки, и тяговый (для передачи груза), с помощью которого обеспечивается его движение.

В обоих случаях грузовые тележки или непосредственно груз (контейнеры, техника и т. д.) совершают реверсивное движение вперед и назад между судном и принимающим берегом.

Принцип передачи грузов с судна на необорудованный берег во многом отличается от принципа передачи с судна на другое судно, идущего параллельным курсом, когда предполагается, что они при движении удерживаются относительно друг друга с достаточной точностью при помощи своих энергетических установок и рулевых устройств.

В нашем случае, когда судно максимально должно быть неподвижным относительно места приема груза на берегу, необходимо:

- обеспечить неподвижность судна снабжения при сильном ветре и наличии течения;

- учесть приливные и отливные явления;
- установить приемное устройство на берегу;
- опустить груз без удара у берегового приемного устройства;
- выполнить переброску и съем несущего и тягового канатов.

Ранее, для выгрузки личного состава и техники с войсковых и грузовых транспортов, требовалось перегрузить их на высадочные средства, которые осуществляли перевозку на берег. Однако эти способы имеют ряд существенных недостатков, обусловленных приливными явлениями и волнением моря.

Для упрощения выполнения данной транспортно-технологической операции может быть использована канатная дорога.

При использовании канатной дороги, груз передается на берег по несущему канату, натянутому между транспортом, находящимся на некотором расстоянии от берега, и специальной приемной опорой, установленной на берегу в непосредственной близости от уреза воды (рис. 1).

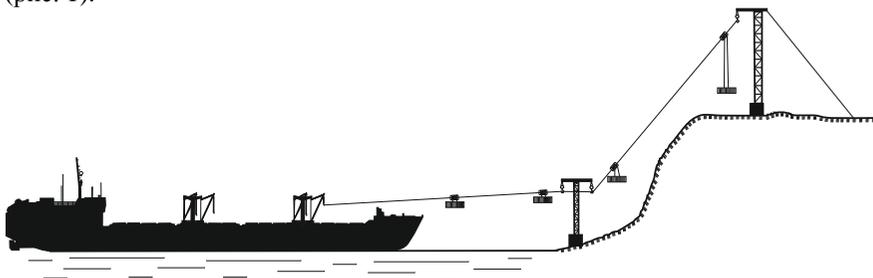


Рис. 1 – Использование канатной дороги во внепортовых условиях

Такая дорога состоит из двух опор (корабельной и береговой), несущего и тягового канатов.

В случае необходимости дальнейшей доставки груза на возвышенность устанавливается дополнительная опора. Корабельная опора представляет собой судовой кран, на котором смонтированы блоки и механизмы канатной оснастки. Обычно это передающее устройство, предназначенное для передачи грузов траверсным или кильватерным способом.

На берегу личный состав устанавливает необходимое количество береговых опор и натягивает несущий канат, второй конец которого закреплен на судовом кране.

Для этого можно использовать быстровозводимые грузопассажирские канатные дороги системы «Грифон» (рис. 2).

Применение быстровозводимых грузопассажирских канатных дорог (ГПКД) «Грифон» наиболее целесообразно при строительстве объектов, тоннелей, мостов и эстакад на проблемных рельефах, в труднодоступных местах горной и сильно пересеченной местности, над водными преградами, когда традиционные грузоподъемные механизмы малоэффективны или в силу объективных обстоятельств не могут применяться.



Рис. 2 – Быстровозводимые грузопассажирские канатные дороги системы «Грифон»

Благодаря дистанционному управлению ГПКД Грифон могут автономно работать в неблагоприятных климатических условиях (снег, туман), на любом рельефе местности и практически круглосуточно – с небольшими технологическими перерывами.

Таким образом, использование канатной дороги во внепортовых условиях и в случае необходимости выгрузки (погрузки) грузов и техники на необорудованное побережье может являться перспективным способом, имеющим следующие преимущества:

- минимальное время проведения перегрузочной операции;
- возможность передачи материально-технического снабжения и боеприпасов;
- максимальная безопасность личного состава при передаче груза;

- исключение возможности повреждения грузов и боеприпасов;
- возможность проведения перегрузочных операций в сложных погодных условиях;
- простота, прочность и надежность.

Литература:

1. Быстровозводимые грузовые канатные дороги Грифон. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://gkvar.ru/about/service/kanatnyye-dorogi-griffin/>. Свободный.

РЕНОВАЦИЯ И КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

В настоящее время развитию Северного морского пути (СМП, Севморпуть) уделяется все более повышенное внимание, в основном, из-за месторождений арктического шельфа. Арктика становится местом самого пристального внимания стран и народов и как регион, от самочувствия которого во многом зависит климат планеты, и как сокровищница уникальной природы, и, конечно, как территория с колоссальными экономическими возможностями, с огромным экономическим потенциалом. Через Арктику проходят кратчайшие морские пути между рынками Северо-Западной Европы и Тихоокеанского региона. И вопрос транспортировки здесь является ключевым.

Тема путей усовершенствования развития Северного морского пути, а также его инфраструктуры и флота в целом волнует нашу страну уже несколько десятилетий. Повышение пропускной способности портов Арктического региона должно положительно сказаться на бюджете нашей страны.

Так, известно, что маршрут через Северный морской путь по сравнению с южной трассой через Суэцкий канал короче на 2440 морских миль и сокращает длительность рейса на 10 суток, а также потенциально экономит огромное количество топлива – около 800 т на среднестатистическое судно. Эта тема все больше и больше привлекает представителей из разных стран: на последнем Арктическом форуме 2018 года в обсуждениях и дискуссиях приняли участие более 2400 участников, в том числе 468 представителей средств массовой информации из России и 31 страны мира. Важность этого региона трудно переоценить: доля предприятий, работающих в арктической зоне, составляет 10% от ВВП Российской Федерации, и их число постоянно растет. Средний ежегодный грузооборот Севморпути превышает 1,4 млн. т. Однако Севморпуть никогда не станет альтернативой Суэцкому каналу: он не может обеспечить круглогодичный и своевременный проход судна в порт назначения. А это большие экономические риски.

Внутренняя связанность арктической зоны России невысока из-за редкой сети городов, дороговизны воздушного и наземного транспорта и слабо развитой инфраструктуры. СМП почти в 2 раза короче других морских путей из Европы на Дальний Восток: длина основной ледовой трассы от Новоземельских проливов до порта Провидения 5610 км, протяжённость судоходных речных путей, примыкающих к СМП, состав-

ляет около 37 000 км. Однако продолжительная и суровая зима при коротком и холодном лете обуславливают большую ледовитость арктических морей, являясь главным препятствием для прохода судов на значительных отрезках трассы. Наиболее трудные условия плавания складываются в районах больших скоплений тяжелых льдов, которые до конца не разрушаются даже в самые теплые месяцы (Таймырский и Айонский ледовые массивы). Проводка транспорта здесь возможна только с помощью ледоколов [3].

Однако несмотря на ряд объективных трудностей, популярность этой арктической дороги постоянно растет. Долгосрочные прогнозы говорят о том, что к 2020 году объем грузоперевозок составит 35 млн. т в год. Среди факторов, привлекающих внимание к артерии Северного морского пути – глобальное потепление.

Сейчас транзитными трассами являются пути вдоль побережья Арктики с октября по май, исключая Берингов пролив, пролив Лонга и Карские Ворота. При сквозном передвижении на западном участке Северный морской путь будет в июне и июле наиболее благоприятным, если идти через проливы Югорский шар и Карские ворота. В период с сентября по октябрь нужно обходить вокруг мыса Желания. В августе можно с одинаковой эффективностью использовать любое направление. Дальше по восточному участку наиболее удачным будет движение по проливу Вилькицкого. Трассы моря Лаптевых и Новосибирских островов меняются в зависимости от сезона.

В течение последних десятков лет площадь арктических льдов уменьшилась практически в два раза, поэтому сроки навигации сегодня сдвинулись, и она теперь продолжается с июня по ноябрь. В связи с глобальным потеплением Северный морской путь может быть переведен в круглогодичный режим функционирования, поскольку трассы, еще не так давно скованные льдом в пять метров толщиной, могут стать пригодными для навигации. За последние 40–50 лет продолжительность ледового периода в Северном Ледовитом океане сократилась на 40 дней, средняя толщина льда уменьшилась на 40 %, площадь его тоже стала меньше. Вполне возможно, после 2030 года Арктика каждый сезон будет полностью освобождаться от льда, и тогда более доступными для плавания станут высокоширотные трассы, на которых появится возможность круглогодичной навигации. Потепление в арктической зоне в целом благоприятно скажется на морской хозяйственной деятельности, включая судоходство и добычу углеводородов на шельфе. Проведенный факторный анализ грузопотоков СМП показал, что изменения климата могут в случае продолжения потепления уже к 2020 г. обеспечить «безледокольное» плавание в Карском море судам класса Arc7 (с ледопробиваемостью до 1,5 м) [1].

Существуют и противоположные прогнозы – что в ближайшие пять лет начнется похолодание и восстановится режим, характерный для конца прошлого века, когда в том же Карском море ледокольная проводка требовалась с декабря по май. Соответственно в восточном секторе СМП в таких прогнозах толщина ледового покрова будет колебаться от 2-х до 3-х метров, следовательно, будут меняться и требования к мощности ледоколов [1]. В этом году возникли проблемы со льдом едва ли не в июле: можно сказать, что глобальное потепление откладывается и ледовый прогноз остается прежним. Пока лед покрывает всю Арктику, и для обеспечения доставки внутренних грузов ледоколы все еще нужны.

Экологическая проблема традиционно одна из важнейших на Арктических форумах. Важная проблема, которая может возникнуть при росте грузооборота по Севморпути – загрязнение морских вод двигателями судов. Также чем интенсивнее будет проводка судов по северным водам, тем выше риск разлива нефтепродуктов в случае чрезвычайного происшествия. На данный момент в России появилась тенденция использовать не мазут или дизельное топливо, а газ. В этом отношении выбросы становятся более экологически чистыми, такие суда не должны наносить существенного ущерба даже при увлечении потока. Кроме того, будут использоваться газовозы для перевозки сжиженного газа, и танкеры с двойными бортами и с двойным дном, поэтому с точки зрения разливов это минимальная опасность. У атомных ледоколов нет вредных выбросов, поэтому в этом отношении атомное судно – абсолютно чистое.

Число ледоколов, имеющих и функционирующих в России, можно сопоставить с общим количеством их во всём мире. В настоящее время в акватории Северного морского пути действуют 8 линейных ледоколов, 4 из которых – атомные («50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр», «Вайгач») и 4 – дизель-электрические («Адмирал Макаров», «Красин», «Капитан Хлебников» и «Капитан Драницын»). При этом транзитные рейсы в основном обеспечиваются атомными ледоколами. Три из действующих атомных ледоколов («Ямал», «Таймыр», «Вайгач») в 2022–2026 гг. выработают свой ресурс и будут выведены из эксплуатации. Возможности продления сроков эксплуатации атомных ледоколов «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач» до 36 лет, а в перспективе – до 40 лет (для ледоколов «Таймыр» и «Вайгач»), что позволит на несколько лет отсрочить их вывод из эксплуатации. Им на смену должны прийти атомоходы «Арктика», «Сибирь» и «Урал», которые строятся на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Также разрабатывается возможность строительства собственных СПГ-ледоколов мощностью 40 МВт рассматривает компания по сжижению природного газа «Ямал СПГ» [5].

В ходе проведенного исследования в дальнейшем для круглогодичной эксплуатации СМП потребуется 13 ледоколов: останется атомный ледокол «50 лет Победы», который будет служить до 2035 г. (остальные 3 атомных ледокола должны закончить работу в 2022–2026 гг.), также дополнительно в ближайшие годы необходимо построить еще 12:

- 5 атомных ледоколов проекта 22220 мощностью 60 МВт (ЛК-60Я), три из которых («Арктика», «Сибирь», «Урал») уже строятся на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге и будут сданы в эксплуатацию в 2019–2021 гг. Четвертый и пятый, как ожидается, будут введены в строй в 2025 и 2026 гг., имеют переменную осадку (8,55 / 10,5 м);

- 4 СПГ-ледокола мощностью 40 МВт проекта Aker ARC 123 (СПГ ЛК40). Имеют осадку 9 метров, что позволяет использовать их на мелководных участках, в т.ч. в устьях рек. Могут быть заложены в 2019–2020 гг. и введены в эксплуатацию в 2022–2025 гг. Проектированием ледоколов занимается финская компания Aker Arctic Technology Oy, а строятся ледоколы будут на финской верфи Arctech Helsinki Shipyard;

- 3 атомных ледокола ЛК-110/120Я «Лидер» проекта 10510 мощностью 110 и 120 МВт. Эти ледоколы предполагается задействовать на самых сложных отрезках в восточной части СМП – они позволяют преодолевать сплошные льды толщиной до 4,1 м, а также прокладывать судоходный канал шириной до 50 м [5]. «Лидер» предназначен для вывоза природных углеводородов по расписанию напрямую на Восток, в страны Азиатско-Тихоокеанского региона [6] (рис. 1).

Концепция развития Арктического ледокольного флота для обеспечения функционирования проектов Российской Арктики



Рис. 1 – Развитие ледокольного флота Российской Федерации. Источник: Развитие атомного ледокольного флота для обеспечения крупнейших национальных Арктических проектов // Росатомфлот, апр. 2018.

В настоящее время Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года предусмотрено строительство трех универсальных атомных ледоколов типа ЛА-60Я, которые будут пригодны для проводки судов как во льдах (толщиной до 2,8 м), так и в мелководных районах устья Енисея, Обской губы, других прибрежных районах арктических морей. Они заменят ледоколы типа «Арктика» и «Таймыр» в обеспечении ледовой проводки судов. Очевидно, что этого явно недостаточно для круглогодичного экспорта продукции Арктической зоны РФ, если ее объемы будут исчисляться в миллионах и десятках миллионов тонн. Рекламируемые сейчас схемы транзита рассчитаны на летний период (июль–сентябрь) и являются малопригодными для массового производства СПГ, требующего постоянной доступности СМП. Еще одна проблема, связанная с ледовой проводкой – ширина канала. У действующих ледоколов типа «Арктика» она составляет 33–34 м, в то время как ширина Сценарный прогноз развития Северного морского пути 95 танкеров класса «Panamax» достигает 40 м (дедвейт до 80 тыс. т), а у «Snesmax» – 50 м (дедвейт до 200 тыс. т). К этому же классу относятся современные газовозы, водоизмещение которых достигает 170 тыс. т. Уже упоминавшиеся ледоколы серии ЛК-60Я будут создавать канал шириной 37–38 м, поэтому ставится вопрос о новых ледоколах типа ЛК-110Я «Лидер», способных преодолевать льды толщиной до 3,5 м и проводить суда класса «Panamax» в любой ледовой обстановке (канал 43–44 м). Теоретические и экспериментальные исследования различных способов проводки крупнотоннажных судов во льдах позволили предложить новое инновационное техническое средство (патент РФ), предназначенное для прокладки широких каналов (50 м и более) во льдах. По каналам такой ширины практически все крупнотоннажные суда смогут безопасно двигаться в любых ледовых условиях. Движение традиционного однокорпусного ледокола шириной до 50 м приводит к существенному росту ледового сопротивления и, следовательно, большой потребляемой мощности. Поэтому при создании нового устройства одной из важнейших задач было снижение его ледового сопротивления.

Решение этой задачи было достигнуто путем создания нового ледокола в виде многокорпусной конструкции, скрепленной единой платформой. Проектируемый ледокол имеет три или четыре корпуса относительно небольших размеров, поэтому суммарная площадь корпусов значительно меньше ширины создаваемого ледоколом канала. В предлагаемой конструкции отдельные корпуса многокорпусного ледокола

не перекрывают друг друга. Такое расположение корпусов позволяет создать для бортовых корпусов благоприятные условия для разрушения льда. Каждый из бортовых корпусов работает на «скол» в канал, проложенный головным корпусом ледокола. Как было показано при исследованиях методов проводки крупнотоннажных судов работа корпуса на «скол» в канал может снижать ледовое сопротивление на величину до 40 % по сравнению с движением корпуса в сплошном ледяном поле. Таким образом, за счет специального размещения бортовых корпусов удалось достичь дополнительного снижения ледового сопротивления и, следовательно, энергетических затрат на прокладку широкого канала. Предложенное техническое решение прошло всестороннюю проверку в лабораториях Крыловского государственного научного центра. В настоящее время выполняется аванпроект нового ледокола [1].

Еще одно перспективное направление применения информационных технологий в области морского и речного транспорта – безэкипажное судовождение. Причиной тому является тенденция увеличения речных и морских перевозок, с одной стороны, и снижения числа квалифицированного персонала, с другой: 60–80 % всех инцидентов на судах происходит по вине экипажа, ущерб от допущенных ошибок в судовождении оценивается в 1,5 млн. долларов в день. Кроме того, большая доля затрат в судовождении приходится на создание инфраструктуры для жизнеобеспечения персонала корабля. В связи с этим обозначилось инновационное направление по созданию безэкипажных судов. Такие суда представляют собой новую эпоху развития мирового судоходства, позволяют сократить расходы на эксплуатацию и повысить эффективность морских перевозок в Арктике. При создании цифровой модели безэкипажного судна станет возможным получить существенные улучшения в конструкции корпуса, отказаться от надстройки, разместить в носовой части грузовой трюм, оптимизировать соотношения размеров судна, не боясь неблагоприятного влияния резкой качки на обитаемость экипажа, исключить системы обеспечения жизнедеятельности. Также появляется возможность увеличивать площади грузовых отсеков, а следовательно, увеличить сроки плавания судна.

Интерес иностранных деловых кругов к Северному морскому пути определяется двумя важнейшими факторами: прежде всего, он может стать более выгодной с экономической точки зрения альтернативой осуществляемым ныне перевозкам между портами Европы, Дальнего Востока и Северной Америки – по этому пути, например, от Гамбурга до Иокогамы всего 6600 морских миль, тогда как через Суэцкий канал – 11 400 миль. С другой стороны, Северный морской путь интересен как транспортная артерия для перевозки минерального сырья из арктических регионов России [3]. В прилегающих к нему районах содержится 35 % мировых запасов нефти и газа.

Перевозки же российского газа и нефти морским путем могут оказаться выгоднее строительства и эксплуатации газо- и нефтепроводов. Кроме того, по СМП можно организовать перевозку минеральных удобрений с Кольского полуострова в Восточную Азию, в т.ч. и в Китай – прежде всего, экспорт углеводородов из Мурманска и транзитные перевозки железорудного концентрата из Норвегии в Китай. Рост объема транзита к 2020 году в восточном направлении составит до 6 млн. т, а в западном – 3 млн. т [3].

К развитию Севморпути проявляют интерес инвесторы из Китая, Южной Кореи и Японии. Летом 2018 года произошло знаковое событие: из российского заполярного порта Сабетта в китайский порт Цзянсу Жудун прибыли два российских танкера класса Arc7 «Владимир Русанов» и «Эдуард Толль» со сжиженным природным газом. Впервые они прошли без ледокольной проводки по Северному морскому пути. Китай рассматривает Северный морской путь как дополнение сухопутного «Шелкового пути» 21 века – Поднебесная готова возить грузы в Европу и обратно через Арктику. Могут быть сделаны конструктивные шаги по созданию морского экономического коридора между Китаем и Европой через Северный Ледовитый океан [7].

В качестве единой транспортной системы и главной морской национальной коммуникации СМП имеет огромное значение как для настоящих, так и для будущих работ по освоению Арктики. В общей сложности на всем протяжении пути располагается порядка 50 портов, терминалов и портопунктов. Практически все они открыты не только для отечественных, но и для иностранных судов. СМП является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны.

Поскольку в ближайшие 15 лет на трассе будут доминировать перевозки нефти и сжиженного природного газа, добыча и производство которых в российской Арктике имеет преимущественно экспортную направленность, необходима модернизация и строительство новой инфраструктуры, предназначенной в основном для перевозки минеральных ресурсов [1].

В каждой акватории на протяжении Северного морского пути расположены ключевые портовые узлы России: Мурманск, Архангельск, Диксон, Дудинка, Игарка, Нордвик, Тикси, Амбарчик, Певек и Провидения. Эти точки инфраструктуры судоходства находятся у крупных рек и необходимы в качестве перевалочных пунктов для грузовых судов, которые везут стройматериалы, лес, пушнину, уголь, продукцию пищевой и машиностроительной промышленности.

Необходимо создать в северных регионах РФ, тяготеющих к трассе СМП, транспортно-логистические узлы:

1. Кольский (Мурманск, Териберка);
2. Урало-Западно-Сибирский (Архангельск, Индига);
3. Ямальский нефтегазовый (Харасавэй, Сабетта, Новый Порт);
4. Норильско-Туруханский и Нижне-Енисейский (Игарка, Дудинка, Диксон);
5. Ленский (Якутск, Тикси);
6. Чукотско-Камчатский (Певек, Провидения, Петропавловск-Камчатский) [9].

Ведется реконструкция морской инфраструктуры портов Тикси и Зеленый Мыс. Необходимо также отремонтировать и построить порты и причалы на арктических реках Анабар (Юрюнг Хая), Яна (Нижнеянк, Усть-Куйга, Батагай), Индигирка (Белая Гора), Колыма (Зырянка). В регионе ведется разработка по строительству высокотехнологичной Жатайской судовой верфи, которая будет проектировать суда класса «река-море» с двойным дном, строительство новых судов начнется уже в 2020 году. По прогнозам модернизированная судовой верфь выйдет на проектную мощность в 2022 году, она сможет выпускать 10 речных судов различной номенклатуры в год и ремонтировать до шести судов ежегодно. Порт Тикси рассматривается в роли базового пункта управления инфраструктурой в Восточной части Севморпути. Он будет иметь большое значение как в области народного хозяйства, так и в сфере национальной безопасности [4].

Одним из приоритетных проектов в рамках формирования Ненецкой опорной зоны может стать строительство глубоководного незамерзающего порта Индига. Предполагается, что в структуру порта войдут, в частности, нефтяные и угольные терминалы, а также терминал по отгрузке сжиженного природного газа (СПГ). Порт будет иметь круглогодичную навигацию и мощность 70 млн. т, из которых на экспорт по Северному морскому пути планируется отправлять 50 млн. т угля с месторождений Кузбасса. Общий объем инвестиций в строительство инфраструктуры оценивается в 258 млрд. рублей, из которых 60 млрд. рублей составят частные инвестиции и 198 млрд. рублей государственные. Проект планируется реализовать на основе государственно-частного партнерства (ГЧП). Потенциальными инвесторами указаны СУЭК, «Кузбассразрезуголь» (КРУ) и корпорация АЕОН. Для проекта требуется строительство железнодорожных подходов по маршруту Сосногорск - Индига (является частью проекта магистрали «Баренцкомур» Сургут – Полуночное – Троицко-Печорск – Сосногорск – Индига). Предполагается построить завод по сжижению природного газа, терминалы по отгрузке СПГ на крупнотоннажные танкеры, нефтеналивные терминалы, базу для ремонта судов и аварийно-спасательный центр [8]. В перспективе новый порт может создать альтернативную возможность для соедине-

ния Северного морского пути с транспортным коридором Восток–Запад, а также для интеграции Ненецкого АО с транспортной сетью России, в частности, с Балтийской транспортной системой и направлением железной дороги Воркута – Котлас – Коноша.

Петропавловск-Камчатский рассчитывает стать опорным портом хабом на Северном морском пути за счет строительства крупного логистического центра в Петропавловске-Камчатском и многофункционального транзитного узла для грузов, следующих в другие регионы РФ и за границу по Северному морскому пути. Оба проекта планируется реализовать к 2021 году. Будут созданы современный рефрижераторный комплекс, причальные сооружения, ремонтные цеха для межрейсового обслуживания промыслового флота и складской комплекс. Реализация проекта уже началась, он создается с ориентиром на развитие грузопотока через Северный морской путь. Компания «Свободный порт Камчатка» намерена с нуля поэтапно построить в Авачинской бухте рефрижераторный терминал, терминал по обработке навалочных и генеральных грузов и пассажирский терминал для организации внутреннего водного туризма, которые составят многофункциональный транзитный грузовой узел для обработки, приема и перевозок грузов, следующих с Камчатки в другие российские регионы, страны Юго-Восточной Азии, Европу по трассе Северного морского пути. Пропускная способность терминалов составит 1,2 млн. т в год. Реализация этих инициатив позволит интегрировать прямые маршруты поставки грузов между портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Европы, Северной Америки при помощи арктической транспортной линии через Северный морской путь, и в этой схеме у Петропавловска-Камчатского есть все шансы для развития [4].

Проект морского порта Сабетта предусматривает строительство объектов подготовительного (2012–2013 гг.) и основного периода (2013–2019 гг.). Подготовительный этап успешно завершен. Создан технологический канал, длиной 3,9 км, шириной 240 м, с отметкой дна - 12,4 м, и акватории вспомогательных причалов. Это позволило начать доставку оборудования и материалов к месту строительства порта. Далее планируются работы по возведению основных гидротехнических объектов – подходного и морского каналов, а также акватории порта. Работы по строительству объектов береговой инфраструктуры ведутся круглогодично [1].

В области гидрометеорологии требуется усиление государственного финансирования морских исследований, содержания научно-исследовательского и экспедиционного флота. Позитивным моментом является строительство в 2018–2020 годах специального судна для исследований в глубокой Арктике – ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс».

В ходе проведенного исследования экономических и геополитических факторов функционирования СМП в современных условиях, возможностей и угроз его деятельности выявлено, что в связи быстрыми научными изменениями, скачком в развитии технологий за последние 50 лет, а также быстро растущими запросами на использование ресурсов, перевозимых по Севморпути, сценарий будущей динамики грузопотоков Северного морского пути должен обеспечиваться целым комплексом мер:

1. Оценка изменений климата и формирование системы картографических материалов для различных вариантов ледовой обстановки в Арктике в долгосрочной перспективе;

2. Разработка комплексного сценарного прогноза грузопотоков Северного морского пути на период до 2030 г. в зависимости от изменения конъюнктуры основных мировых энергетических рынков;

3. Создание режима благоприятствования для международных перевозок, в том числе с использованием механизма портовых особых экономических зон; формирование транзитного морского коридора «Европа – Азия»;

4. Развитие инфраструктуры арктических коммуникаций, в первую очередь, портов: действующих (Хатанга, Диксон, Тикси, Певек и др.) и вновь создаваемых (Инди́га, Сабетта, Харасавей и др.) в соответствии с перспективным ростом грузопотоков, в т. ч. транзитных;

5. Поддержание ледокольного флота (включая новое строительство) на уровне, необходимом для обеспечения перспективных перевозок в условиях меняющейся ледовой обстановки.

Таким образом, из проведенного анализа ясно, что проблемы функционирования Северного морского пути остаются одними из самых актуальных в арктической проблематике научных исследований в практической деятельности Российской Федерации и бизнеса, имеющего отношение к использованию данной транспортной магистрали. У Северного морского пути существует огромный потенциал для того, чтобы стать весьма востребованным в части доставки определенных типов фрахта. Большие преимущества сулит и факт глобального потепления, поскольку маршруты, ранее покрытые значительным слоем льда, сегодня становятся судоходными и не нуждающимися в мощностях ледоколов.

Литература:

1. Комков Н. И. и др. Сценарный прогноз развития Северного морского пути. – 2016. – № 2 (155) – С. 87–98.

2. Рукша В.В. и др. Структура и динамика грузоперевозок по Северному морскому пути: история, настоящее и перспективы. – 2015. – № 4 (20). – С. 104–110.

3. Скороходов Д. А., Стариченков А. Л. Проблемы и перспективы развития Северного морского пути. – № 12.

4. Камчатка и Якутия модернизируют порты и построят флот для развития Северного морского пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://tass.ru> – (Дата обращения: 29.03.2019).

5. Ледоколы для Севморпути: прогнозы на фоне конфликтов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.if24.ru> – (Дата обращения: 29.03.2019).

6. Новая эпоха ледокольного флота России: какие корабли обеспечат будущее судоходства в Арктике? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://будущее-арктики.рф> – (Дата обращения: 29.03.2019).

7. Новый шелковый путь: Северный морской [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.spb.kp.ru> – (Дата обращения: 29.03.2019).

8. Проект порта «Индиго» может стать одним из базовых в опорной зоне в НАО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://tass.ru> – (Дата обращения: 29.03.2019).

9. Развитие арктических портов России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morvesti.ru> – (Дата обращения: 29.03.2019).

А. Е. Панфилов,
коммерческий директор АО «Пассажирский Порт
Санкт-Петербург «Морской фасад»

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Презентация доклада:



Основные преимущества
круизного туризма:

КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ

ПРОСТАЯ И УДОБНАЯ ЛОГИСТИКА

ВОЗМОЖНОСТЬ ПОСЕТИТЬ НЕСКОЛЬКО
ГОРODOV И СТРАН ЗА ОДИН ТУР

РАЗНООБРАЗИЕ РАЗВЛЕЧЕНИЙ НА БОРТУ

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ЭКСПЕРСИОННЫХ ПРОГРАММ

ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ

на 20%
быстрее

За счет своих преимуществ круизный туризм развивается, в среднем, на 20% быстрее, чем любой другой вид туризма

Symphony of the Seas –
одно из самых современных и вместительных судов



Длина: 361 м
Крейсерская скорость: 22 узла
Пассажиремкость: более 6000 пассажиров

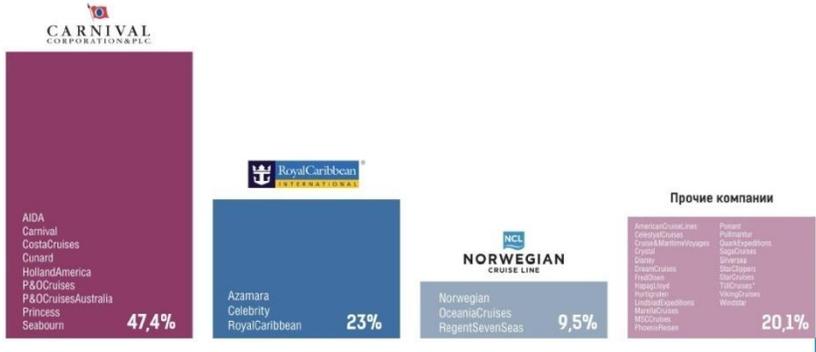
03

Судно Symphony of the Seas круизной линии Royal Caribbean International и судно Norwegian Joy круизной линии Norwegian Cruise Line



04

Краткая диверсификация брендов по пассажирам в 2018 году



05



Основные тенденции в круизном судостроении

увеличение судоразмеров

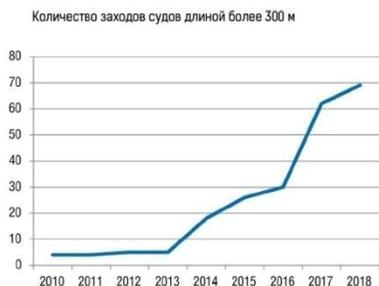
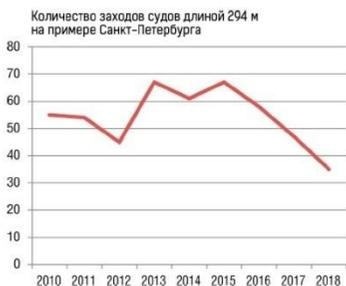
развитие инфраструктуры портов для приема больших круизных судов

Прием судов такого класса – ключевая задача, стоящая перед портами и судоходными компаниями



06

Более 50% всех строящихся судов имеют вместимость более 3 000 человек и длину более 300 метров



07

Круизный пассажиропоток за 2018 год по информации от портовых администраций

Балтийское море – стратегически важная и перспективная территория, на которой необходимо развитие собственного флота.

Расположение Балтийского моря в северных широтах не мешает совершать круизы по нему круглый год.

Необходима популяризация круизов по Балтийскому морю как среди иностранных туристов, так и среди российских.



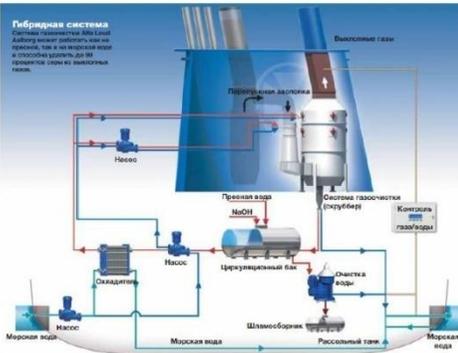
08

Общее количество пассажироопераций за 2018 год по информации от портовых администраций



09

Система газоочистки удаляет серу из выхлопных газов



Балтийское море – это особая экологическая зона и именно здесь появляются и применяются самые новые технологии по охране окружающей среды от вредных выбросов:

- Опреснители воды
- Мусоросжигатели и переработка на борту
- Скрубберы и переход судов на СПГ



10



ОСНОВНЫЕ ПОРТЫ:

Санкт-Петербург

Корсаков

Мурманск

Владивосток

Пионерский (Калининград)

в перспективе 2020 год

Сочи

Ялта

Черноморские порты в условиях санкций в отношении Крыма не имеют возможности принимать суда западных круизных компаний.

Во исполнение поручений Президента Российской Федерации по результатам заседания Президиума Госсовета о развитии въездного туризма 17 августа 2015 г. на Черном море была запущена круизная линия, на которой функционирует судно «Князь Владимир».

11



Санкт-Петербург – Лауреат международной премии «World Travel Awards».

Последние 3 года Санкт-Петербург является победителем конкурса «Лучшее европейское направление» и входит в ТОП-10 по версии сайта TripAdvisor.



12

Санкт-Петербург – Лучшее круизное направление Балтики и Скандинавии 2018.

Санкт-Петербург – победитель конкурса «2016 Ports & Destinations Awards» в номинации «Лучшее круизное направление».

Санкт-Петербург – победитель конкурса «2015 Ports & Destinations Awards» в номинации «Лучшее круизное направление».



13

МИРОВОЙ КУЛЬТУРНЫЙ ЦЕНТР



более 100 объектов ЮНЕСКО

более 300 музеев

более 70 театров

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



новый терминал международного аэропорта «Пулково»

ввод в эксплуатацию скоростной магистрали «Западный скоростной диаметр»

развитие портовой инфраструктуры

ВИЗОВЫЙ РЕЖИМ



72-часовой безвизовый режим для круизных и паромных туристов на территории РФ

Благодаря совокупности уникальных качеств Санкт-Петербург ежегодно посещают более 7 миллионов туристов, из которых 10% прибывают на круизных и паромных судах.

14

Seatrade Europe
«Лучший транзитный
порт 2009»

Dream World Cruise
Destination 2010
«Наиболее современные
портовые мощности»

АСОП
«Лучшая стивидорная
компания по пассажирским
операциям» 2016



15



16



27 мая
 2011 года
 ПЕРЕДАЧА ПОРТА
 ПЕТЕРБУРГУ

Удобная процедура прохождения контроля не только пассажиров, но и транспортных средств, которые быстро попадают в порт благодаря установленным на территории КПП автоматизированным системам контроля и управлению доступом.

Каждый пассажир затрачивает в среднем 40 секунд для прохождения паспортного контроля.

Требует всего один час, чтобы при полной загрузке причалов пассажиры всех судов сошли на берег.



ПОГРАНИЧНЫЙ КОНТРОЛЬ

116
КАБИН

Все кабины Пограничного контроля работают по реверсивной системе.

36
КАБИН

Морской вокзал №1

28
КАБИН

Морской вокзал №2

20
КАБИН

Морской вокзал №3

32
КАБИН

Морской вокзал №4

На каждом вокзале расположены:



Кафе



Сувенирные магазины



Магазин Duty Free на причале



Почтовое отделение



Стойка заказа такси



Информационная стойка



Автоматы по продаже напитков и еды



Обмен валют



Банкоматы



Оборудование для маломобильных групп



Благодаря своей уникальной инфраструктуре, Пассажирский порт на регулярной основе принимает на своей базе крупные деловые, спортивные, общественные мероприятия городского масштаба.



21

10 сентября 2008 года – первый судозаход в Пассажирский порт Санкт-Петербург

2 080
ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ

прибыли на борту круизного судна
Costa Mediterranea.



22

Год	Количество судозаходов	Количество пассажиров	Всего пассажиров
2008	1 круизный	2 080	2 080
2009	113 круизных 2 паромных	245 055 2 877	247 932
2010	179 круизных 75 паромных	350 641 22 259	372 900
2011	214 круизных 113 паромных	405 154 122 686	527 840
2012	221 круизных 5 паромных	411 357 10 734	422 091
2013	255 круизных 6 паромных	482 674 20 941	503 615
2014	234 круизных 5 паромных	473 382 10 074	483 456
2015	223 круизных 7 паромных	482 409 10 315	492 724
2016	209 круизных	456 495	456 495
2017	247 круизных 2 паромных	557 952 4 730	562 682
2018	270 круизных	623 166	623 166

ОБЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ
ЗА 10 ЛЕТ

2 381 СУДОЗАХОДОВ

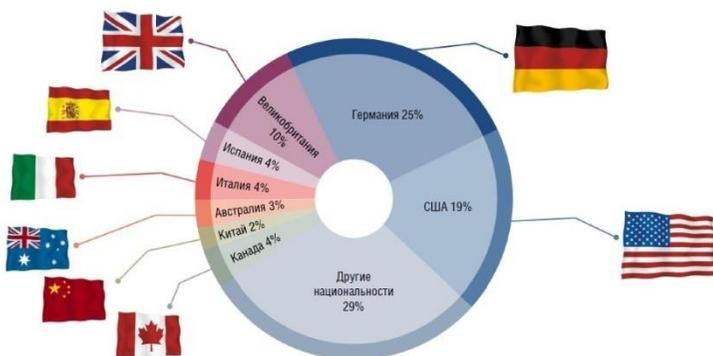
4 698 661 ПАССАЖИРОВ

ПРОГНОЗЫ НА 2019 ГОД

262 СУДОЗАХОДОВ

6 250 000 ПАССАЖИРОВ

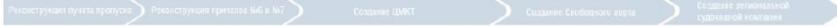
23



24

Заход одного из крупнейших в мире судов – Norwegian Getaway – 1 августа 2017 года





ЦЕЛИ ПРОЕКТА

Установление регулярного международного паромного сообщения в Пассажирском порту Санкт-Петербурга.

ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Распоряжение Правительства об изменении классификации – 13.03.2015.

Приказ Росгранци о реконструкции пункта пропуска – 28.12.2015.
Завершение работ по проектированию и получение заключения – 1 квартал 2018 г.

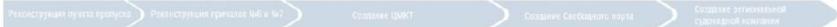
Техническое доснащение и модернизация – 2 полугодие 2019 года.

В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Соглашение между АО «ПП СПб МФ», Портом Хаминькотка и Администрацией города Котка; участие проекта в программе приграничного сотрудничества европейского инструмента соседства «Юго-Восточная Финляндия – Россия 2014-2020» с целью получения гранта Европейского Союза.



27



ЦЕЛИ ПРОЕКТА

Увеличение длины причалов №6 и №7 для одновременного приема двух судов длиной 333 м.

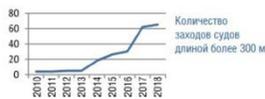
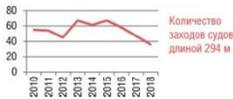
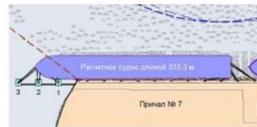
ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Увеличение длины причала №6 до 416,6 м. Срок – 2018 г.

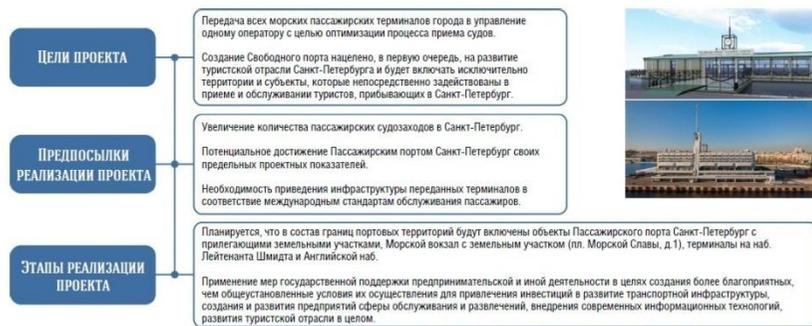
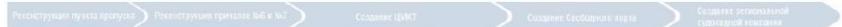
Увеличение длины причала №7 до 483,6 м. Срок – 2020 г.

РЕЗУЛЬТАТ ПРОЕКТА

Общая длина линии причалов №6,7 составит 771,6 м.



28



Реконструкция причала круизных

Реконструкция причала №6 в СПб

Создание ДАМТ

Создание субботающих порта

Создание региональной судовой компании

ЦЕЛИ ПРОЕКТА

Увеличение загрузки инфраструктуры Пассажирского порта Санкт-Петербург, в том числе в низкий сезон.

Обеспечение роста туристского сегмента экономики города и повышение поступлений в бюджет.

Увеличение популярности Санкт-Петербурга как туристской дестинации в России и за рубежом.

ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Проведение исследования рынка, определение стоимости судна и приоритетного варианта для приобретения – до конца 1 квартала 2018 г.

Регистрация судоходной компании, приобретение судна и запуск регулярного морского сообщения до конца 2019 года.

В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Создана концепция судоходной компании

Проводится доработка существенных условий с заинтересованными партнерами и госорганами



31



С. В. Котенев,
генеральный директор MOBY SPL

РАЗВИТИЕ КРУИЗНОГО И ПАРОМНОГО СУДОХОДСТВА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ НА КРУГЛОГОДИЧНОЙ ОСНОВЕ. ОПЫТ ПАРОМНОГО ОПЕРАТОРА MOBY SPL

Презентация доклада:



ПАРОМ vs КРУИЗ



Круизный лайнер предназначен для международных путешествий при перевозках пассажиров, участников групповой программы и размещенных на борту, с целью запланированных туристических посещений одного или больше различных портов.



Паром – это пассажирское судно, совершающее регулярные рейсы между несколькими портами. Кроме пассажиров паромы могут перевозить грузы и автомашины (как легковые, так и грузовые).



ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ:

РЕГИОН БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ ТРАДИЦИОННО ДЛЯ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА.

ПОПЫТКИ СОЗДАНИЯ ПАРОМНЫХ ЛИНИЙ ПРЕДПРИНИМАЛИСЬ НЕОДНОКРАТНО:

SILJA LINE 2003 M/V SILJA OPERA, M/V FINNJET
TALLINK LINE 2004-2005 M/V FANTASIA
STELLA LINES 2007 M/V JULIA

С 1992 ГОДА РЕГУЛЯРНОЕ ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ С БАЛТИЙСКИМИ ПОРТАМИ
ОТСУТСТВОВАЛО.

С 2010 ГОДА ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ УСПЕШНО ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ
КОМПАНИЕЙ ST. PETER LINE



MOBY SPL



	2016	2014	2017*	2018	2019
Количество судозаходов	249	198	81	103	103**
Количество пассажиров	459 387	532 835	308 000	313 000	343 580**

*одно судно; **плановый показатель

С 2017 года проект реализуется компанией MOBY SPL.

MOBY SPL — международный паромный оператор в Санкт-Петербурге, который явился результатом синергии двух крупнейших компаний: компании ST.PETER LINE и крупнейшего итальянского паромного оператора Moby S.p.A.





РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА СТАЛА ВОЗМОЖНОЙ БЛАГОДАРЯ СЛЕДУЮЩИМ ФАКТОРАМ:

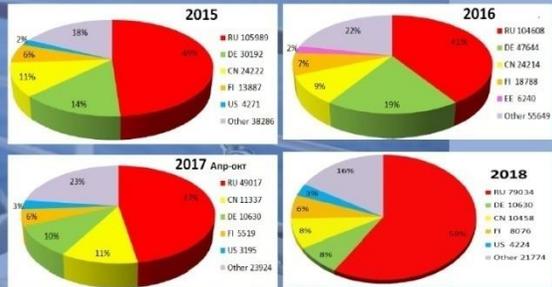
- Возможность для иностранных туристов, прибывающих в Россию на парамах, находиться на территории РФ в течение 72 часов без визы;

(Постановление Правительства Российской Федерации N 397 от 7 мая 2009г о порядке пребывания на территории Российской Федерации иностранных граждан прибывающих в Российскую Федерацию в туристических целях на парамах без визы на срок до 72 часов)

- Оптимизация портовых сборов ;

- Управление продажами на рынок России из России.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СОСТАВ ПАССАЖИРОВ. УНИКАЛЬНЫЕ ПАССАЖИРЫ



С нами путешествуют пассажиры более, чем из 164 стран мира.





КАЮТЫ

CLASS A (2-4 ЧЕЛОВЕКА / ПАЛУБА 4, 5, 6)

Светлая каюта с окном, где есть все, чтобы отдохнуть и встретить новый день со свежими силами. В каюте оборудованы раздельные спальные места с индивидуальным освещением, удобная секция для хранения одежды, туалетный столик, кондиционер, ванная комната.

CLASS HC (2-3 ЧЕЛОВЕКА / ПАЛУБА 4)

Каюта с окном для пассажиров с ограниченными возможностями, оборудована специальными перилами и поручнями. Натольное покрытие выполнено из антиаллергенного материала.

CLASS B (2-4 ЧЕЛОВЕКА / ПАЛУБА 4, 5, 6)

Великолепное сочетание цены и качества. Внутренняя каюта на 2-4 пассажира. Удобная система хранения одежды, ванная комната и туалетный столик с широким зеркалом. О комфортной температуре позаботится кондиционер.

CLASS B2V (2 ЧЕЛОВЕКА / ПАЛУБА 4, 5, 6)

Уютная каюта с вертикальным расположением спальных мест – одно над другим – для практичных путешественников. Для гостей предусмотрена собственная душевая комната, секция для хранения одежды и розетка.

КАЮТЫ

SUITE

(2-3 ЧЕЛОВЕКА / ПЛЮБА 6)

Шикарные двухкомнатные апартаменты с видом на море. В вашей гостиной, украшенной картинами, – удобные диваны и уютные кресла, отдельный столик где можно провести переговоры или деловую встречу. ЖК-телевизор, мини-бар. Спальня с душной кроватью расположена отдельно. В стоимость каюты включен вкуснейший завтрак в лучшем ресторане парома.

DELUXE

(2-3 ЧЕЛОВЕКА / ПЛЮБА 6,10)

Просторная каюта для тех кто заботит себя как всегда. Душаванная кровать гарантирует приятный сон. В ванной комнате есть фен. О свежем воздухе в каюте позаботится кондиционер. В зоне отдыха установлены ЖК-телевизор, удобные кресла и мини-бар. В стоимость каюты включен вкуснейший завтрак в лучшем ресторане парома.

COMMODORE

(2-2 ЧЕЛОВЕКА / ПЛЮБА 5, 6)

Стены каюты украшены картинами, телевизор будет удобно смотреть прямо с вашей душной кроватью. В каюте есть все, что можно пожелать для комфортного путешествия: мини-бар, ЖК-телевизор, ванная комната, фен и кондиционер, мягкие кресла и журнальный столик. В стоимость каюты включен вкуснейший завтрак в лучшем ресторане парома.



PRINCESS'S GARDEN

Главный ресторан парома.

Широкий выбор закусок и салатов, морепродуктов и горячих блюд!

- 544 посадочных места
- в ужины включены вино (белое, красное) и пиво – **без ограничения!**
- детское меню
- каждый день – новое меню!



РЕСТОРАНЫ А LA CARTE

Ресторан NEW YORK CITY

- Блюда итальянской, русской и скандинавской кухни
- Завтраки для пассажиров
- Высоких классов кают

Ресторан NAPOLI MIA

- Традиционная итальянская кухня
- Демократичные цены

ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ПОСАДОЧНЫХ
МЕСТ - 249



ШОУ – БАР COLUMBUS

- Каждый день круиза- новое шоу
- Конференц. возможности
- Детская анимация
- 425 мест

ВХОД – СВОБОДНЫЙ!





КАЗИНО

Paf — это скандинавская компания, которая была основана в 1966 году и работает по законной лицензии на игорный бизнес. Прибыль казино Paf идёт на благотворительные цели. Если выигрываете вы — деньги достаются вам. Если побеждает казино — прибыль идёт на благотворительность.



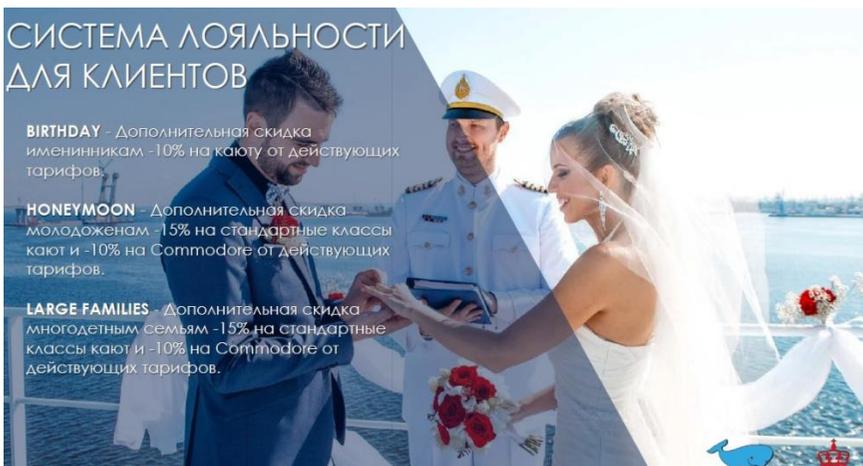
ШОППИНГ

СИСТЕМА ЛОЯЛЬНОСТИ ДЛЯ КЛИЕНТОВ

BIRTHDAY - Дополнительная скидка именинникам -10% на каюту от действующих тарифов.

HONEYMOON - Дополнительная скидка молодоженам -15% на стандартные классы кают и -10% на Commodore от действующих тарифов.

LARGE FAMILIES - Дополнительная скидка многодетным семьям -15% на стандартные классы кают и -10% на Commodore от действующих тарифов.



ПАКЕТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ «КРУИЗЫ ИЗ МОСКВЫ» АВТОБУС + ПАРОМ

МОСКВА

ПЕТЕРБУРГ

ПЕТЕРБУРГ

ТАЛЛИН

ХЕЛЬСИНКИ

СТОКГОЛЬМ

ОТ 128 €/ЧЕЛ

A circular diagram with five nodes representing cities: МОСКВА (top), ПЕТЕРБУРГ (left and right), ТАЛЛИН (right), ХЕЛЬСИНКИ (left), and СТОКГОЛЬМ (bottom). A large white arrow curves around the nodes, indicating a clockwise route. The price "ОТ 128 €/ЧЕЛ" is centered in the diagram. The background is a city skyline at sunset. In the bottom right corner, there is a blue whale logo and a red crown logo.

ТУРЫ В НОРВЕГИЮ

«НОРВЕЖСКИЙ ПУТЬ + ДАНИЯ» 9 ДНЕЙ ОТ 451 ЕВРО

СПб (паром MOBY SPL) – Таллин (паром MOBY SPL) – Стокгольм – Осло – Флом – Согнефьорд – Осло – Копенгаген – Стокгольм (паром Viking Line) – Турку – Хельсинки (паром MOBY SPL) – СПб.

Отправления: 26 мая, 23 июня, 7 июля, 21 июля, 4 августа, 18 августа, 15 сентября, 29 сентября, 13 октября, 27 октября.

«НОРВЕЖСКИЙ ВОЯЖ» 9 ДНЕЙ ОТ 497 ЕВРО

СПб (паром MOBY SPL) – Таллин (паром MOBY SPL) – Стокгольм – Осло – Берген – Согнефьорд – Флом – Осло – Стокгольм (паром Tallink Silja) – Турку – Хельсинки (паром MOBY SPL) – СПб.

Отправления: 9 июня, 21 июля, 4 августа, 18 августа, 1 сентября.

«СОНАТА СЕВЕРА» 13 ДНЕЙ ОТ 1209 ЕВРО

СПб – Таллин – Стокгольм (паром MOBY SPL) – Стрёмхольм – Тронхейм – Манде – Атлантический дворца – Кристиансунд – Трансильм – Музи-Рана – Домна Нолмадин – водопад Формасфоссен – Трансфоссен – Фискуфоссен – парк Нолмаганс – Музи-Рана – известняковая пещера Греннигротта – ледник Свартисен – гора Окстиндан – Бада – Лафотенские острова – Деревя Викингс – Анденес – Китовое сафари – Тромсе – Рыбалка – Нарвик – Подерий Парк – Рованими – деревня Деда Мороза – Куопио – Хельсинки – (паром MOBY SPL) – СПб.

Отправление: 4 августа

«КАФЕДРА СВЯЩЕННИКА» И КАЛЕЙДОСКОП ФЬОРДОВ / 11 ДНЕЙ ОТ 775 ЕВРО

СПб (паром MOBY SPL) – Таллин (паром MOBY SPL) – Стокгольм – Гейло – Странгер – Скала – Кафедра священника – круиз по Люсефьорду – Берген – Флом – Осло – Согнефьорд – Хардангерфьорд – Суффьорд – Хагсфьорд – Ирсенсфьорд – Люсефьорд – бакнафьорд – Беллафьорд – Вьрнафьорд – Стокгольм (паром MOBY SPL) – Хельсинки (паром MOBY SPL) – СПб.

Отправления: 1 июля и 12 августа.

«КОРОЛЕВСТВО ФЬОРДОВ» 11 ДНЕЙ ОТ 888 ЕВРО

СПб (паром MOBY SPL) – Хельсинки / Лавини – Стокгольм – Гейло – Берген – Согнефьорд – Флом – ледник Брисдален – Гейрангерфьорд – Олесунн – Осло – Хардангерфьорд – Ордалсфьорд – Нурфьорд – Нурдалсфьорд – Дорога Орлов – Ромсдалсфьорд – Домна Гудбрандсдален – Стокгольм (паром MOBY SPL) – Хельсинки – СПб.

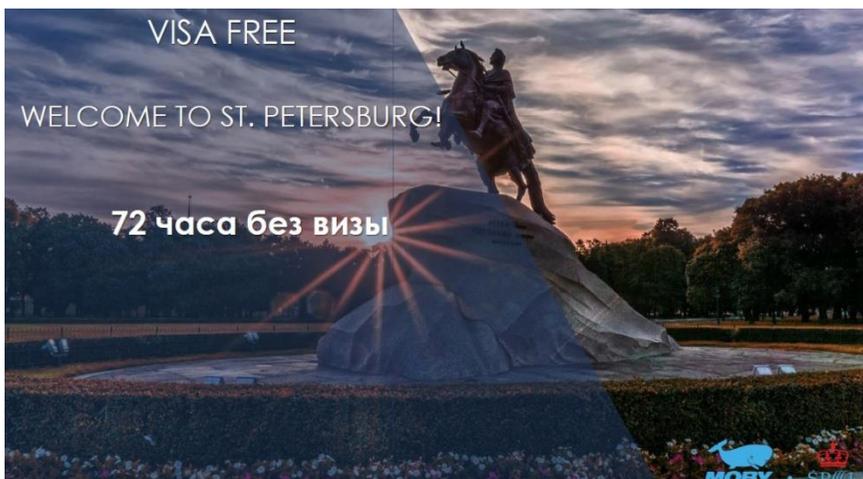
Отправления: 1 июля, 29 июля



КРУИЗ + ЭКСКУРСИИ

- ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ГИДЫ
- НОВЫЕ ИНТЕРЕСНЫЕ МАРШРУТЫ
- ПРИОРИТЕТНЫЙ ВЫХОД В ГОРОДАХ
- ТРАНСФЕР ОТ БОРТА ПАРОМА





ДОСУДЕБНЫЕ СПОСОБЫ УРЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКИХ СПОРОВ В ФИНЛЯНДИИ

Презентация доклада:



The Non-Judicial Settlement of Maritime Disputes in Finland (Досудебные способы урегулирования морских споров в Финляндии)

Sea Forum 2019, St. Petersburg 18 April 2019

Dr. Lauri Railas, Attorney, адвокат, юридическая компания Railas
Attorneys Ltd.

The Average Adjuster in Finland, Диспашер в Финляндии





The Maritime Courts in Finland

- There exist Maritime Courts to settle maritime disputes in Finland
- The number of Maritime Courts is reduced to two as from 1 January 2019
 - The Helsinki Maritime Court has jurisdiction over the entire country except the Åland Islands
 - The Åland Maritime Court has jurisdiction over Åland
- Maritime Courts are district courts with specialization in maritime law; experts are used unless the chairman decides that experts are not needed
- The Supreme Court has taken a more stringent view on the jurisdiction of maritime courts (KKO 2017:24): if the case involves the application of the Maritime Code, the jurisdiction of the Maritime Courts is mandatory and the parties' right of prorogation applies only between Maritime Courts



Average adjusters in the Nordic countries

- Due to general average, there exists a centuries old profession of average adjusters, which is organized differently in various countries
- The Nordic countries Denmark, Finland, Norway and Sweden have had average adjusters appointed by the state and have regulated their activities. In Denmark such legislation has recently been repealed.
- In Finland and Sweden, there exists a national Average Adjuster, whose adjustments are legally binding and may be appealed against before Maritime Courts.



The Average Adjuster in Finland

- The task of the Average Adjuster in Finland was established already in 1851 by the Grand-Duke of Finland, Russia's Emperor Nicholas I.
- Nowadays the Ministry of Transport and Communications appoints the Average Adjuster.
- Chapter 17 of the Finnish Maritime Code covering averages defines the role of the Average Adjuster in general and particular averages. Moreover, the Maritime Code mentions two other specific tasks, one relating to chartering, one to the calculation of global limitation of liability.
- A special statute of 1953 on the role of the Average Adjuster in settling marine insurance disputes



The Average Adjuster and insurance disputes

- The Act 10/1953 provides that unless otherwise provided, there must be an adjustment or decision by the Average Adjuster whenever there is a dispute concerning marine insurance. Marine insurance is construed widely: hull, P&I, loss of hire, strikes, cargo and yachts. If cargo insurance concerns multimodal transport including sea carriage, it is regarded as marine insurance.
- Courts are not entitled to hear disputes on marine insurance unless there is a decision by the Average Adjuster.
- In practice, all marine insurance conditions provide for a procedure before the Average Adjuster the decision of which can be appealed against before the Maritime Court from which there is access to the Supreme Court without a leave to appeal, Maritime Code 21:8 and 14)
- All other Maritime Court judgments are appealed against before the Court of Appeal.



Maritime arbitration

- Maritime disputes of private law nature may be subjected to arbitration
- When the dispute concerns carriage of goods, there are limitations as to the country of arbitration (country of loading or discharge) when the port of loading or discharge are in the Nordic States, in addition to which Chapter 13 of Maritime Code must be applied.
- If a party has obtained a charterparty bill of lading in good faith without knowledge of an arbitration clause in the charterparty, the clause does not bind this party.
- Marine insurance disputes may be subjected to arbitration, unless one of the parties is a consumer, such as in yacht insurance. Arbitration cannot be preceded by a decision of the Average Adjuster.



The Nordic Context

- The four Nordic States Denmark, Finland, Norway and Sweden have identical Maritime Codes based on Hague-Visby Rules, but in some issues on the Hamburg Rules
- The Nordic marine insurers (Cefor) have established Nordic Marine Insurance Plans (conditions), which are applied by companies in all these countries and even outside.
- The normal method to settle disputes relating to the Nordic Plans is the procedure of the Average Adjusters. Insurance companies cover the Adjuster's costs and fees. Exceptionally, arbitration may be used, if the lead insurer is not a Nordic company.



Nordic Offshore and Maritime Arbitration

- Nordic maritime circles have recently established a scheme entitled NOMA – Nordic Maritime and Offshore Arbitration.
- NOMA is construed of organisations from the four Nordic countries. In Finland and Sweden the national CMI chapters have become members of NOMA.
- There are recognized arbitral institutions in all the Nordic countries, but these are not very active in maritime arbitration as ad hoc arbitration has been commonplace. NOMA has not established any permanent relationship with them.
- NOMA arbitration is the default position under the Nordic Marine Insurance Plans if the lead insurer is a non-Nordic company.



Thank you for your attention!



DR. LAURI RAILAS
ATTORNEY AT LAW
THE AVERAGE ADJUSTER IN FINLAND



Railas Attorneys Ltd.
Salomonkatu 5C
00100 Helsinki, Finland

Tel: +358 (0)207 348 654
Gsm: +358 (0)50 560 6604
Fax: +358 (0)207 348 651
Email: lauri@railas.fi
Internet: www.railas.fi

канд. юр. н., доц. Н. Г. Маркалова,
заведующая кафедрой гражданского и предпринимательского права
Всероссийской академии внешней торговли, арбитраж МАК

СУДЕБНО-АРБИТРАЖНАЯ ПРАКТИКА ВЗЫСКАНИЯ ПРОЦЕНТОВ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ЧУЖИМИ ДЕНЕЖНЫМИ СРЕДСТВАМИ: СПОСОБЫ ДОКАЗЫВАНИЯ

Презентация доклада:

Маркалова Н.Г.

Судебно-арбитражная практика взыскания процентов за пользование чужими денежными средствами:
способы доказывания



Источники правового регулирования отношений по взысканию процентов за пользование чужими денежными средствами

Акты официального разъяснения действующих норм

Законодательство России

Разъяснения Пленума Верховного Суда РФ, Пленума Высшего арбитражного суда РФ и др.

Практика МАК при ТПП РФ

Практика МРАС при ТПП РФ

Плата за пользование чужими денежными средствами, законные проценты ?



Статья 413 КТМ РФ; Проценты за пользование чужими денежными средствами

1. При удовлетворении требований, вытекающих из предусмотренных настоящим Кодексом отношений, навывлачиваемую сумму начисляются проценты в размере **учетной ставки банковского процента, существующего в месте жительства кредитора**, или, если кредитором является юридическое лицо, в месте его нахождения.
2. Проценты начисляются со дня предъявления в письменной форме требования уплаты соответствующей суммы по день ее уплаты.

Правила, установленные настоящей статьей, не применяются к требованиям возмещения убытков в порядке распределения общей аварии.

Статья 317.1. Проценты по денежному обязательству (введена Федеральным законом от 08.03.2015 N 42-ФЗ)

1. В случаях, когда законом или договором предусмотрено, что на сумму денежного обязательства за период пользования денежными средствами подлежат начислению проценты, размер процентов определяется действовавшей в соответствующие периоды ключевой ставкой Банка России (законные проценты), если иной размер процентов не установлен законом или договором.
(д. 1 в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 315-ФЗ)
2. Условие обязательства, предусматривающее начисление процентов на проценты, является ничтожным, за исключением условий обязательства, возникающих из договоров банковского вклада или из договоров, связанных с осуществлением сторонами предпринимательской деятельности.

Статья 395 ГК РФ - Ответственность за неисполнение денежного обязательства

Действующая редакция: С 1 августа 2016 года Федеральным законом от 03.07.2016 № 315-ФЗ пункт 1 статьи 395 излагается в новой редакции.	Недействующая редакция - д. 1 в ред. Федерального закона от 08.03.2015 N 42-ФЗ. Федеральный закон вступил в силу с 1 июня 2015 года.
1. В случаях неправомерного удержания денежных средств, уклонения от их возврата, иной просрочки в их уплате подлежат уплате проценты на сумму долга. Размер процентов определяется <u>ключевой ставкой</u> Банка России, действовавшей в соответствующие периоды. Эти правила применяются, если <u>иной</u> размер процентов не установлен законом или договором. (д. 1 в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 315-ФЗ)	1. За пользование чужими денежными средствами вследствие их неправомерного удержания, уклонения от их возврата, иной просрочки в их уплате либо неосознанного получения или сбережения за счет другого лица подлежат уплате проценты на сумму этих средств. Размер процентов определяется существующими в месте жительства кредитора или, если кредитором является юридическое лицо, в месте его нахождения, опубликованными Банком России и имеющими место в соответствующие периоды <u>средними ставками</u> банковского процента по вкладам физических лиц. Эти правила применяются, если иной размер процентов не установлен законом или договором. (д. 1 в ред. Федерального закона от 08.03.2015 N 42-ФЗ)

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 N 7 (ред. от 07.02.2017)

"О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств"

53. В отличие от процентов, предусмотренных пунктом 1 статьи 395 ГК РФ, проценты, установленные статьей 317.1 ГК РФ, не являются мерой ответственности, а представляют собой плату за пользование денежными средствами. В связи с этим при разрешении споров о взыскании процентов суду необходимо установить, является требование истца об уплате процентов требованием платы за пользование денежными средствами (статья 317.1 ГК РФ) либо требованием заявлено о применении ответственности за неисполнение или просрочку исполнения денежного обязательства (статья 395 ГК РФ). Начисление с начала просрочки процентов по статье 395 ГК РФ не влияет на начисление процентов по статье 317.1 ГК РФ.



Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22.11.2016 N 54

"О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации об обязательствах и их исполнении"

33. При просрочке уплаты суммы основного долга на эту сумму подлежат начислению как проценты, являющиеся платой за пользование денежными средствами (например, проценты, установленные пунктом 1 статьи 317.1, статьями 809, 823 ГК РФ), так и проценты, являющиеся мерой гражданско-правовой ответственности (например, проценты, установленные статьей 395 ГК РФ).

При этом в соответствии с пунктом 2 статьи 317.1 ГК РФ по общему правилу не допускается начисление предусмотренных законом или договором процентов, являющихся платой за пользование денежными средствами, на такие же проценты за предыдущий срок (сложные проценты), за исключением обязательств, возникающих из договоров банковского вклада или из договоров, связанных с осуществлением их сторонами предпринимательской деятельности. Однако, если иное не установлено законом или договором, за просрочку уплаты процентов, являющихся платой за пользование денежными средствами, кредитор вправе требовать уплаты неустойки или процентов, предусмотренных статьей 395 ГК РФ.

Возникает вопрос о более широком применении статьи 413 КТМ РФ, то есть о распространении ее положений не только на случаи нарушения денежных обязательств, но и на случаи, когда необходимо квалифицировать проценты как плату за услугу, например, за пользование займом (ст. 317.1 ГК РФ), а может быть еще шире, как плату за капитал, законные проценты.

<p>Дело МАК № 31/1996</p>  <p>Дело МАК № 6/2007 Решение от 23 декабря 2007г.</p> <p>Дело МАК № 8/2007 Решение от 12 мая 2008 г.</p>	<p>Размер исковых требований был рассчитан истцом, исходя из действовавшей в ноябре 2001 г. учетной ставки банковского процента (ставки рефинансирования ЦБ РФ) 25% годовых. Такой размер ставки процента арбитры сочли не соответствующим последствиям просрочки исполнения ответчиком обязательств по договорам о ремонте и модернизации, поскольку сумма заявленного истцом требования об уплате процентов составила 87% от суммы, присужденной решением МАК по делу N 5/1998. Учитывая компенсационную природу процентов, арбитры постановили уменьшить вполноту ставку процента, исходя из которой был рассчитан размер исковых требований. При этом арбитры сослались на <u>ч. 1 ст. 333 ГК</u>, а также на <u>п. 7</u> Постановления Пленума Верховного Суда РФ N 13 "О практике применения положений Гражданского кодекса Российской Федерации о процентах за пользование чужими денежными средствами".</p> <p>Требование истца о взыскании процентов было оставлено без рассмотрения, поскольку истец без достаточных оснований рассчитал проценты на сумму долга в иностранной валюте исходя из ставки рефинансирования ЦБРФ. Сведений о ставке банковского процента по краткосрочным кредитам в валюте долга в месте нахождения кредитора истец не представил.</p> <p>МАК применила: п. 52 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации и Высшего Арбитражного суда Российской Федерации от 01.07.1996 № 6/8 и указала в решении, <u>в случаях, когда на сумму денежного обязательства, выраженного в иностранной валюте, начисляются проценты за пользование чужими денежными средствами, и отсутствует официальная учетная ставка банковского процента по валютным кредитам на день исполнения денежного обязательства в месте нахождения кредитора, размер процентов может определяться на основании публикаций в официальных источниках информации в месте нахождения кредитора, а если и такие публикации отсутствуют – на основании справки одного из ведущих банков в месте нахождения кредитора. В удовлетворении требований о взыскании процентов отказано.</u></p>
--	--

<p>Дело МАК № 12/2014</p> 	<p>В соответствии со ст. 395 ГК РФ размер процентов за пользование чужими денежными средствами определяется существующей в месте нахождения юридического лица учётной ставкой банковского процента на день предъявления иска или на день вынесения решения.</p> <p>Местом нахождения истца является Республика Панама. Сведения о процентных ставках банков в месте нахождения истца публикуются Органом по надзору в сфере банковской деятельности Панамы – "Superintendencia Bancos de Panama". Последней опубликованной процентной ставкой по краткосрочным коммерческим кредитам является ставка за январь 2014 года в размере 7 и 10/16 процента (или 7,61%).</p> <p>За 473 дня просрочки сумма просрочки составляет 32.134, 50 долларов США.</p> <p>Для определения размера процентов за пользование чужими денежными средствами подлежит применению ставка 7,61%, которая являлась ставкой Банка Панамы на день исполнения решения суда 27 января 2014 года. В подтверждение указанной процентной ставки истец представил письмо Банка Панамы с указанием официального сайта Банка, на котором публикуются официальные материалы Банка.</p>
---	--





Практика МКАС

(1) Банковская практика при определении ставок LIBOR допускает обращение к данным Интернета, исходящим от авторитетных финансовых институтов, каковым является названная Британская ассоциация банкиров. Представленные Истцом сведения о ставках LIBOR по размеру Ответчиком оспорены не были. При таком положении Арбитражный суд находит, что требование Истца о взыскании с Ответчика процентов за пользование займом, предусмотренных заключенным им Договором займа, должно быть удовлетворено.
Решение МКАС при ТПП РФ от 12.03.2002 по делу N 192/2001

(2) При рассмотрении требования истца о взыскании с ответчика процентов годовых с даты вынесения решения по день его фактического исполнения по ставке LIBOR (1,7700%) МКАС исходил из следующего. Основываясь на ст. 78 Венской конвенции и п. 1 ст. 395 ГК РФ, устанавливающих право требования процентов годовых с просроченной суммы, МКАС пришел к выводу, что проценты подлежат начислению с суммы основной задолженности ответчика. Учитывая, что истец является юридическим лицом с местонахождением в США и что требование о взыскании процентов за пользование чужими денежными средствами заявлено истцом только с даты вынесения решения, МКАС, руководствуясь п. 1 ст. 395 ГК РФ, предусматривающим возможность удовлетворения судом требования об уплате процентов за просрочку в размере учетной ставки банковского процента в месте нахождения кредитора на день вынесения решения, считает применимой ставку LIBOR на 11 октября 2002 г., составляющую согласно представленной истцом справке о Лондонской межбанковской ставке предложения 1,7700 процентов годовых. МКАС также на основании п. 3 ст. 395 ГК РФ, устанавливающего возможность взимания процентов по день уплаты, считает обоснованным и требование истца о взыскании указанных процентов годовых по день фактического исполнения ответчиком решения.

Решение МКАС при ТПП РФ от 02.12.2002 по делу N 18/2002



(3) Ввиду отсутствия соглашения сторон об учетной ставке банковского процента Истец заявил требование о взыскании процентов годовых по ставке LIBOR по трехмесячным кредитам в долларах США в размере 1,14%, установленном согласно представленной Истцом расценке с соответствующего сайта на 6 августа 2003 г. Установив, что дата заявленной Истцом ставки банковского процента близка к дате предъявления иска 27 августа 2003 г., МКАС на основании п. 1 ст. 395 ГК РФ счел требование Истца о применении ставки процентов годовых LIBOR на 6 августа 2003 г. в размере 1,14% обоснованным и подлежащим удовлетворению.

Исходя из изложенного, МКАС пришел к выводу, что требование Истца об уплате процентов годовых по указанной выше ставке за период с первого дня просрочки по 14 августа 2003 г. является обоснованным и подлежащим удовлетворению на основании ст. 78 Венской конвенции.

Решение МКАС при ТПП РФ от 19.03.2004 по делу N 135/2003

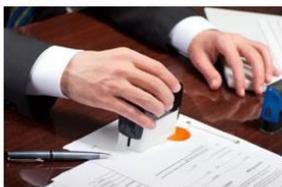




Решение МКАС при ТПП РФ от 23 августа 2012 года N 173/2011

Исканию с Ответчика суммы процентов за пользование чужими денежными средствами, состав арбитража пришел к выводу, что Истец ошибочно исчислил размер процентов за пользование чужими денежными средствами, исходя из ставки рефинансирования ЦБ РФ в российской валюте, и не представил надлежащих доказательств размера процентных ставок, существовавших в месте нахождения Истца по кредитам, выраженным в иностранной валюте.

На основании изложенного состав арбитража решил требование Истца в части взыскания процентов за пользование чужими денежными средствами **оставить без рассмотрения и прекратить в этой части арбитражное разбирательство, что не лишает Истца права в последующем обратиться с самостоятельным иском о взыскании процентов при соблюдении соответствующих требований относительно представления надлежащих доказательств.**



Решение МКАС при ТПП РФ от 30 июля 2014 года N 197/2013

Относительно требования Истца о взыскании процентов за пользование чужими денежными средствами МКАС констатировал следующее. В исковом заявлении, поступившем в МКАС, Истец просил взыскать с Ответчика сумму процентов годовых за пользование чужими денежными средствами. Расчет процентов годовых был произведен Истцом на основании ставки рефинансирования ЦБ РФ. Между тем в соответствии со статьей 395 ГК РФ размер процентов годовых определяется существующей ставкой банковского процента в месте нахождения кредитора. Местом нахождения кредитора (Истца) в данном случае являются Нидерланды.

Рассмотрев требование Истца, МКАС констатировал, что *Истец не представил надлежащие доказательства размера процентных ставок, существовавших в месте нахождения Истца.*

На основании изложенного состав арбитража решил требование Истца в части взыскания процентов годовых **оставить без рассмотрения и прекратить в этой части арбитражное разбирательство, что не лишает Истца права обратиться с самостоятельным иском о взыскании процентов при соблюдении соответствующих требований относительно представления надлежащих доказательств.**



Решение МКАС при ТПП РФ от 09.06.1998 по делу N 263/1997

Требование истца о взыскании с ответчика процентов годовых за пользование чужими денежными средствами МКАС оставил без рассмотрения в связи с непредставлением истцом доказательства размера учетной ставки банковского процента, существующей в месте нахождения кредитора (ст. 395 ГК РФ), а при отсутствии таковой – ставки по краткосрочным валютным кредитам в месте нахождения кредитора и соответствующего расчета, а также неуплаты арбитражного сбора на сумму процентов.

Решение МКАС при ТПП РФ от 13.12.1995 по делу N 364/1994

В соответствии со статьей 395 части первой ГК РФ за пользование чужими денежными средствами вследствие их неправомерного удержания подлежат уплате проценты на сумму этих средств. Размер процентов определяется существующей в месте нахождения кредитора учетной ставкой банковского процента. Величина учетной ставки подлежит доказыванию кредитором. Как уже отмечалось выше, истцом не представлены доказательства на этот счет.



Решение МКАС при ТПП РФ от 02.06.2000 по делу N 318/1999

Поскольку долг согласно договору сторон выражен в иностранной валюте, при определении размера процентов годовых в соответствии со сложившейся практикой не применяется ставка рефинансирования Банка России, установленная в отношении денежных обязательств, выраженных в российских рублях.

Не удовлетворено требование истца о взыскании процентов годовых за пользование его денежными средствами, поскольку им не представлено доказательств размера подлежащей применению ставки.

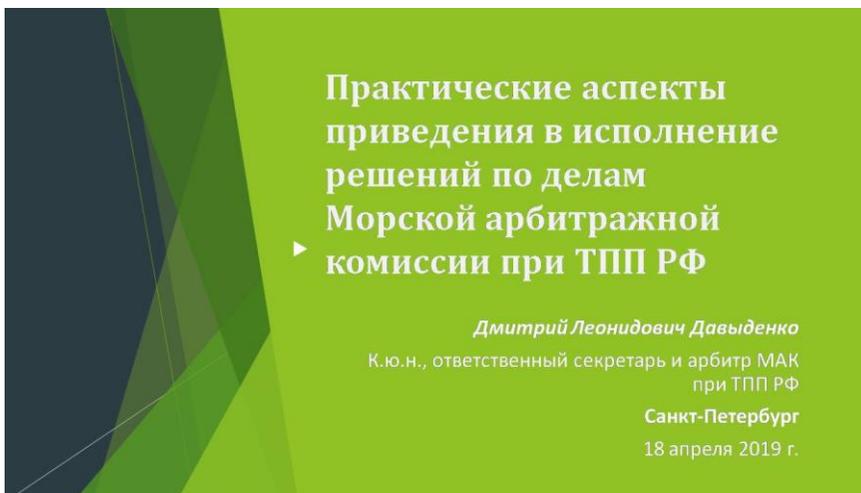
В заключенном сторонами договоре валютой долга установлен доллар США. В судебной и арбитражной практике России сложилось правило, которое нашло свое отражение в постановлении Пленума Верховного Суда РФ и Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 01.07.96 "О некоторых вопросах, связанных с применением части первой Гражданского кодекса Российской Федерации". В соответствии с этим правилом в случаях, когда денежное обязательство выражено в иностранной валюте, размер подлежащих взысканию процентов устанавливается обычно на основании представляемой истцом в качестве доказательства справки одного из ведущих банков в месте нахождения кредитора, подтверждающей применяемую им ставку по краткосрочным валютным кредитам. Поскольку истцом никаких доказательств такого рода не представлено, его требование о взыскании процентов за пользование чужими средствами удовлетворению не подлежит.

Оставлено без рассмотрения требование истца об уплате за просрочку платежа указанной им суммы на основании ст. 395 ГК РФ, поскольку истцом не представлены доказательства о размере процентов по существующей в месте нахождения кредитора ставке банковского процента при предоставлении кредитов в иностранной валюте. Между тем указанная сумма была рассчитана с учетом ставки рефинансирования по российским рублям, которая не подлежит применению по обязательствам, выраженным в иностранной валюте. Просьба истца, заявленная в заседании, о взыскании с ответчика 0,1% годовых за каждый день просрочки также не была подкреплена какими-либо доказательствами и разъяснениями.

канд. юр. н. Д. Л. Давыденко,
ответственный секретарь МАК при ТПП РФ

ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРИВЕДЕНИЯ В ИСПОЛНЕНИЕ РЕШЕНИЙ МОРСКОЙ АРБИТРАЖНОЙ КОМИССИИ ПРИ ТПП РФ

Презентация доклада:



Правила рассмотрения споров в Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ

В МАК рассматриваются споры на протяжении более 85 лет.

Регламент МАК 2017 г. учитывает опыт разрешения споров в МАК и общемировые тенденции арбитража:

- ▶ наличие общей и ускоренной процедуры арбитражного разбирательства;
- ▶ возможность получить обеспечительные меры еще до формирования состава арбитров по делу;
- ▶ широкое использование обмена информацией в электронной форме; возможность слушаний по видеосвязи;
- ▶ возможность соединить несколько требований в одном иске (в том числе предъявить иск из нескольких договоров);
- ▶ возможность объединения арбитражных разбирательств по нескольким делам.

Предмет и география споров

из договорных отношений в сфере торгового мореплавания;

Сторонами по поступившим в 2016 – 2018 годах делам – компании из России и других государств, в том числе из Великобритании, США, Норвегии, Польши, Мальты, ОАЭ, Доминиканской Республики, Кипра, Гонконга, Белиза.

Поступившие в 2016 – 2018 иски вытекают из отношений по:

- морскому страхованию (таких большинство)
- перевозке
- фрахтованию
- ремонту судов
- буксировке
- спасанию судов и грузов
- купле-продаже морского судна;
- выполнению морских сейсморазведочных работ.



Особенность статуса решений третейского суда

- ▶ В отличие от решений судов свойством принудительной исполнимости решение третейского суда, международного коммерческого арбитража наделяется только после прохождения установленных процессуальным законодательством процедур получения исполнительного листа на его принудительное исполнение.

Из Обзора практики рассмотрения судами дел, связанных с выполнением функций содействия и контроля в отношении третейских судов и международных коммерческих арбитражей Президиума Верховного Суда РФ 26.12.2018

Правовое регулирование

Глава 30 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации:

- ▶ § 2 «Производство по делам о выдаче исполнительного листа на принудительное исполнение решения третейского суда»

Заявление подается в арбитражный суд субъекта Российской Федерации по месту нахождения должника.

- ▶ если место нахождения неизвестно, по месту нахождения имущества должника.

Суд не вправе:

- переоценивать обстоятельства, установленные третейским судом,
- пересматривать решение третейского суда по существу.

Основания для отказа в выдаче исполнительного листа

- ▶ Сторона не обладала полной дееспособностью
- ▶ третейское соглашение недействительно
- ▶ сторона не была должным образом уведомлена о третейском разбирательстве либо по другим уважительным причинам не могла представить свои объяснения;
- ▶ решение вынесено по спору, не предусмотренному третейским соглашением
- ▶ спор не может быть предметом третейского разбирательства
- ▶ приведение в исполнение решения третейского суда противоречит публичному порядку России.

Перечень – исчерпывающий.

Определение суда может быть обжаловано в кассационном порядке в арбитражный суд округа в течение одного месяца со дня его вынесения.

Практика приведения в исполнение решений по делам МАК в России

Как правило, суды удовлетворяют заявления о выдаче исполнительного листа на решения по делам МАК.

Наиболее часто должник ссылается на нарушение публичного порядкака России.

Примеры доводов должника:

- ▶ третейский суд «проигнорировал» представленные ответчиком экспертные заключения, учет которых необходим для разрешения спора;
- ▶ третейский суд по спору из договора перевозки при рассмотрении дела необоснованно применил положения Кодекса торгового мореплавания РФ о договоре перевозки, поскольку фактически перевозка не осуществлялась;
- ▶ третейский суд нарушил принцип соразмерности гражданско-правовой ответственности последствиям нарушения обязательства, а также принцип «разумности расходов на оплату услуг представителя», принцип «законности».

Позиция государственных судов

Как правило, признают такие доводы должника несостоятельными.

Примеры:

- ▶ заявитель, указывая на противоречие решения основополагающим принципам российского права, фактически ссылается на конкретные доказательства по делу, которые получили оценку в ходе третейского разбирательства, и с которой он не согласен, то есть оспаривает решение третейского суда по существу.
- ▶ Довод должника отклоняется.

Ссылки на неравное отношение арбитров к сторонам и нарушение принципа состязательности

Пример:

должник ссылался на то, что решение третейского суда нарушает принцип равноправия и баланса интересов сторон, принцип состязательности процесса; исполнение решения третейского суда означает узаконивание прав недобросовестной стороны, злоупотребившей своими правами.

Суд: из материалов дела не усматривается нарушение третейским судом МАК при ТПП РФ публичного порядка, основополагающих принципов российского права;

доводы фактически направлены на переоценку установленных третейским судом обстоятельств.

Пример: довод со ссылкой на уголовное дело

Должник: решение МАК противоречит публичному порядку РФ:

- ▶ третейский суд не учел приговор суда, устанавливающий обстоятельства гибели судна и виновных лиц;
- ▶ МАК не имеет законных оснований пересматривать обстоятельства по уголовному делу.
- ▶ У третейского суда не было полномочий на рассмотрение дела.

Однако гос. суд признал этот довод несостоятельным:

третейским судом рассмотрен именно гражданско-правовой спор из договора страхования судна, на основании третейского соглашения,

а в рамках указанного дела – вопрос наличия/отсутствия основания выплаты страхового возмещения, предмет разбирательства – возмещение убытков.

В рамках уголовного дела был рассмотрен иной круг вопросов, предмет разбирательства по уголовному делу – гибель людей.

Довод о том, что третейский суд оценил в решении не все доводы стороны

Стал более распространен.

Последствия для арбитражного разбирательства в МАК:

- ▶ В 2007–2018 гг. средний объем арбитражного решения по делу МАК составлял менее 20 страниц,
- ▶ в 2017–2018 гг. – уже 55 страниц.

Таким образом, средний объем арбитражного решения МАК за 10 лет вырос почти в три раза.

Приведение в исполнение решений по делам МАК за пределами России: пример из практики суда Дании

Конвенция ООН о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 г. участвуют около 160 государств.

- ▶ Определение Высокого суда восточных земель Дании 2012 г.

по делу о приведении в исполнение 8 арбитражных решений по делам МАК на общую сумму в несколько миллионов долларов США:

- ▶ обязанность ответчика (датской компании-фрагтователя) выплатить денежные средства крупной российской судоходной компании за услуги по перевозке нефти.

Довод ответчика: между сторонами было заключено соглашение о расторжении договора перевозки. В силу этого МАК не обладало юрисдикцией для рассмотрения споров между сторонами.

Позиция датского суда

- ▶ Ответчик не был лишен возможности представлять свои интересы в МАК.
- ▶ Третейский суд МАК вправе вынести решение о собственной юрисдикции в отношении рассмотрения конкретного дела.

Третейский суд рассмотрел возражения ответчика относительно того, что в силу соглашения о расторжении договора перевозки он не обладает юрисдикцией для рассмотрения споров между сторонами, придя к выводу о достаточности своих полномочий.

- ▶ Бремя доказывания того, что третейский суд МАК не обладает компетенцией для рассмотрения спора, лежит на ответчике.
- ▶ Таким образом, датский суд удовлетворил требования взыскателя о приведении в исполнение решений МАК в Дании.

Заключение

- ▶ Законодательством России предусмотрена процедура, позволяющая привести в исполнение решения МАК.
- ▶ Российскими судами уже накоплен достаточно большой опыт по такому рода делам.
- ▶ Верховный суд России ориентирует российские суды на сбалансированный подход при их рассмотрении.
- ▶ Международным правом установлены стандарты контроля судами за решениями третейских судов.
- ▶ При надлежащем толковании и применении судами эти стандарты позволяют привести в исполнение решение третейского суда по делу МАК при ТПП РФ в различных странах мира.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА В МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ

Презентация доклада:



За что отвечает экспедитор?



Фактический и договорный перевозчик

Пункты 25, 26 Постановления Пленума ВС РФ от 26.06.2018 г. №26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»



Квалификация роли экспедитора

(Постановление АС СЗО от 21.02.2019 г. по делу А13-13259/2019)



- (1) Принять груз по адресу погрузки;
- (2) Осуществить его перевозку по определенному маршруту;
- (3) Доставить груз грузополучателю.



- (1) Подтвердил заявку;
- (2) Сообщил ФИО водителя;
- (3) Сообщил марку и номер машины.



- (1) Водитель прибыл в указанное время;
- (2) Оформлена транспортная накладная;
- (3) Водитель представил доверенность.



Правовая квалификация роли экспедитора

(Постановление АС СЗО от 21.02.2019 г. по делу А13-13259/2019)



- ✓ Пунктом 4.3 договора (в редакции протокола разногласий) от 01.03.2016 предусмотрено, что исполнитель несет имущественную ответственность за груз с момента его получения в пункте отправления и до места выдачи его грузополучателю, указанному заказчиком, исходя из цены груза.
- ✓ Пунктом 2.3 и пунктом 2.11 договора предусмотрена полная ответственность исполнителя за действия привлеченных им третьих лиц.

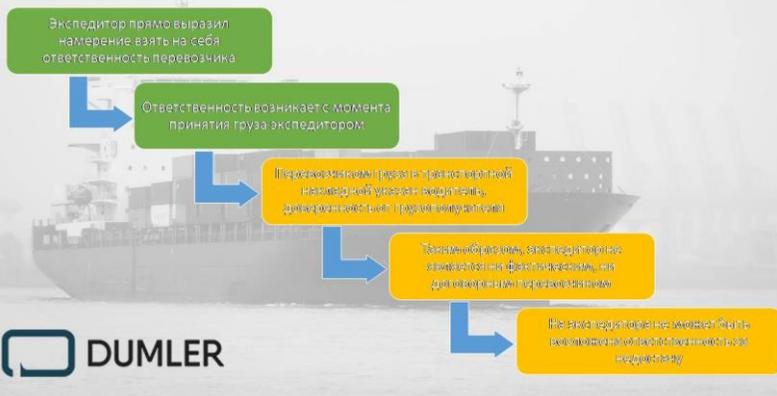


Правовая квалификация роли экспедитора (Постановление АС СЗО от 21.02.2019 г. по делу А13-13259/2019)

- ✓ Одним из условий для возложения на экспедитора ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза до выдачи его получателю является факт принятия груза экспедитором (Определение Верховного Суда Российской Федерации от 01.06.2015 N 304-ЭС15-1942).
- ✓ Экспедитор несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на основании статьи 7 Закона N 87-ФЗ, если он:
 - (1) фактически осуществлял перевозку своими собственными транспортными средствами (фактический перевозчик);
 - (2) выписал свой транспортный документ или иным образом выразил намерение взять на себя ответственность перевозчика (договорный перевозчик).(пункт 8 Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции", утв. Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 20.12.2017)



Правовая квалификация роли экспедитора (Постановление АС СЗО от 21.02.2019 г. по делу А13-13259/2019)



Правовая квалификация роли экспедитора

Постановление АС СЗО от 10.12.2018 г. по делу А56-75704/2017

«В данном случае в материалы дела не представлены доказательства, подтверждающие, что ответчик (экспедитор) фактически осуществлял перевозку своими собственными транспортными средствами, выписал свой транспортный документ или иным образом выразил намерение взять на себя ответственность перевозчика. Истец не представил доказательства передачи груза ответчику».

Постановление АС СЗО от 21.12.2018 г. по делу А56-63476/2017

«Из представленных в материалы дела доказательств только договор-заявка имеет отношение к экспедитору. Относимые и допустимые доказательства, подтверждающие принятие экспедитором спорного груза к перевозке, в материалах дела отсутствуют.»



Убытки сверх неустойки

Пункт 1 статьи 394 ГК РФ
Постановление Пленума Верховного Суда РФ
от 24.03.2016 N 7:

«...если за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства установлена неустойка, то убытки возмещаются в части, не покрытой неустойкой (зачетная неустойка)».

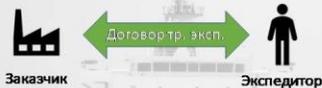
Постановление Пленума Верховного Суда РФ от
26.06.2018 N 26 (п. 24)

«Данная неустойка носит штрафной характер и взыскивается независимо от того, что перевозчик возместил убытки, причиненные просрочкой доставки груза, контрагенту по договору перевозки».



Убытки сверх неустойки

(Постановление АС СЗО от 25.01.2019 по делу N А56-114842/2017)



В материалы дела представлена транспортная накладная от 27.02.2017 на перевозку растительного масла по маршруту, автомобилем, а также водителем, указанными в Заявке.

Перевозчик возмещает убытки, причиненные своему контрагенту ненадлежащим исполнением обязательства в виде просрочки доставки груза [...]. Согласно разъяснениям Пленума Верховного Суда Российской Федерации, данным в [пункте 24](#) постановления от 26.06.2018 N 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции», в случае просрочки доставки груза грузоотправитель как сторона договора перевозки вправе требовать с перевозчика возмещения убытков, в размер которых в том числе могут быть включены суммы уплаченной грузоотправителем, являющимся продавцом по договору купли-продажи, договорной неустойки за просрочку доставки товара покупателю.



Ограничение размера ответственности экспедитора

Статья 7 ФЗ №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»



Пункт 2 статьи 11 87-ФЗ
Соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров, установленных настоящим Федеральным законом, ничтожно.



Ограничение размера ответственности экспедитора в международной перевозке

- ✓ Общий размер ответственности ограничен 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки
- ✓ Ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, предусмотренная настоящей статьей, не может превышать две расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза

Правила ограничения ответственности, [...] не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.



Срок исковой давности в последовательной перевозке



Пункт 31
Постановления
Пленума ВС РФ от
26.06.2018 №26

Срок исковой давности

Недостача,
порча груза

Со дня выдачи
груза

Утрата груза

Со дня
признания
утраченным

Просрочка
доставки

Со дня выдачи
груза



Срок исковой давности в последовательной перевозке



Пункт 4 статьи 39 КДПГ

Положения [статьи 32](#) действительны в отношении исков, предъявляемых одними перевозчиками к другим. Однако срок подачи иска исчисляется либо со дня вынесения окончательного судебного решения, которым определяется размер возмещения, подлежащего уплате согласно положениям настоящей Конвенции, либо при отсутствии такого решения со дня фактической уплаты возмещения.



Спасибо за внимание!



канд. юр. н. Р. В. Кашицкая,
доцент кафедры Коммерческой эксплуатации водного транспорта,
А. И. Берсенев,
доцент кафедры Коммерческой эксплуатации водного транспорта
А. С. Мишин,
старший преподаватель кафедры Коммерческой эксплуатации водного
транспорта,
Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СУХИХ ПОРТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Развитие внешней торговли отдельных стран было бы невозможным без использования морского транспорта. На морской транспорт приходится более 60 % мирового грузооборота. Он обладает огромным преимуществом, по сравнению с другими – большой грузоподъемностью. Учитывая высокую провозную возможность подвижного состава морского транспорта, сфера его применения расширяется на международные перевозки, даже если между страной отправления и назначения имеют иные транспортные связи. Десятки тысяч тонн груза могут быть перевезены крупными судами одновременно. Перевозка каждой тонны груза по морю затрагивает значительно меньше энергии и, следовательно, меньше расходов на топливо, относительно других видов транспорта. Из этих факторов складывается более низкая себестоимость груза, перевозимого морем, в сравнении с альтернативными методами транспортировки грузов.

Основным объектом в транспортно-логистической инфраструктуре морских перевозок считается морской порт, который является многофункциональным объектом, осуществляющим следующие основные функции: приемка и отправка грузов морскими судами, автомобильным и железнодорожным транспортом, складирование грузов, логистика, функции таможенного терминала.

В мире насчитывается более 2000 морских портов. Основной грузопоток проходит в портах-гигантах (это около 60 портов), самые крупные из которых – Шанхай, Сингапур и Роттердам. Грузооборот каждого из этих трех портов превышает или равен грузообороту всех портов РФ.

Однако сегодня уже многие порты не успевают справляться со своими функциями в связи с ростом объемов международной торговли. Главной причиной этого является перегруженность терминалов и отсутствие места для приема грузов. Даже использование современных технологий обработки грузов и логистика не позволяют управляться с данной проблемой.

Поэтому встал вопрос о поиске свободных территорий и создании на них внутренних терминалов или так называемых «сухих портов». Впервые понятие «сухой порт» появилось в 80-х годах прошлого века.

В Конвенции ООН 1982 г. дано определение сути концепции «сухого порта» – «внутренний наземный терминал, на который судоходные компании выписывают свои собственные импортные коносаменты на импортные грузы, принимая на себя полную ответственность за цену и состояние, и от которого судоходные компании выдают свои собственные коносаменты для экспортных грузов» [1].

Другое же определение гласит: «Сухим портом является внутренний наземный терминал, напрямую соединенный с морским портом (портами), посредством транспортных средств, где клиенты могут сдать/получать свои грузы, как если бы они были прямо в морском порту» [5].

Таким образом, «сухой порт» – это внутренний транспортно-логистический терминал, имеющий прямую связь с морским портом через специально организованную транспортную инфраструктуру с помощью железнодорожного, автомобильного и речного транспорта.

Основными услугами, выполняемыми «сухими портами», являются: разгрузочно-погрузочные работы, обработка и хранение грузов на складах и площадках, определение веса, консолидация/расконсолидация грузовых партий, подготовка груза к таможенному досмотру, поиск оптимального транспорта для перевозок грузов от сухого порта к морскому порту и контроль над их осуществлением и другие.

В зависимости от выполняемых ими функций «сухие порты» можно разделить на спутниковые терминалы, грузовые центры и перегрузочные центры. Это разделение довольно условно, так как некоторые терминалы выполняют одновременно несколько функций.

Внутренние терминалы, как правило, располагаются рядом с морскими портами на расстоянии не более 70 км, выполняя при этом дополнительные функции, такие как: хранение, перетарка, хранение порожних контейнеров и другие.

Внутренние терминалы или «сухие порты» включают в себя производственные и распределительные функции. Такие терминалы выполняют одновременно интермодальные, складские, дистрибуционные и логистические функции. Как правило, такие терминалы располагают рядом с границами. Это ускоряет процессы и улучшает качество услуг, связанных с грузовым потоком пересечения границы.

Для успешного выполнения всех функций «сухому порту» необходимо выполнение некоторых условий, а именно: соответствующее расположение с доступом к железной дороге, автомагистралям и т. д.; доступ к густонаселенному, экономически хорошо развитому району; наличие большой свободной территории для развития.

Во многих развитых странах мира действуют и строятся новые «сухие порты». Так, в Северной Америке имеется небольшое количество развитых морских портов (Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Хьюстон), которые связаны с целой сетью продольных железнодорожных коридоров (часто сухопутных мостов) с небольшим количеством расположенных внутри страны «сухих портов» (Чикаго, Канзас-Сити и другие).

Что касается Европы, то здесь есть своя специфика. Практически все столицы европейских государств, вокруг которых располагаются экономически развитые районы, находятся внутри стран на берегах рек и удалены от морского побережья.

Поэтому значительная концентрация «сухих портов» наблюдается именно вдоль крупных рек: Рейнская система в Баварии (Германия); «сухие порты» вокруг Милана (Италия), Мадрида (Испания), Парижа (Франция), зоны Ливерпуль–Манчестер (Англия) и других. Связь «сухих портов» с морскими портами – Роттердамом, Антверпеном, Марселем, Барселоной и другими, – осуществляется путем средних по длине коридоров, которые включают использование автомобильного железнодорожного и речного транспорта.

Поэтому создание «сухих портов» с распределением на них грузопотоков, безусловно, поможет решить эти проблемы. На сегодняшний день в РФ функционируют и находятся в стадии строительства несколько «сухих портов». Первый «сухой порт» был введен в эксплуатацию в 2008 году в Шушарах, рядом с Санкт-Петербургом.

Есть и еще одна положительная сторона от появления «сухих» портов, а именно, – решается проблема развития транспортных магистралей в городах-портах: ведется строительство объездных дорог, мотов, эстакад, что способствует сохранению городской дорожной инфраструктуры; улучшается городская экология в связи с отсутствием длинных пробок из-за плохой маневренности грузовых автопоездов.

Однако для строительства «сухих портов» в России существует и ряд препятствий. Одним из них является отсутствие развитой транспортной, прежде всего железнодорожной, инфраструктуры и оптимального механизма таможенного оформления грузов, недостаточное взаимодействие между портами, железной дорогой и транспортными компаниями, недостаточное развитие припортовых станций [4].

Следующей существенной проблемой создания таких транспортно-логистических терминалов является необходимость инвестирования огромных финансовых средств (стоимость доходит до сотен миллионов долларов).

Для решения этих и других возникающих проблем необходим системный государственный подход.

Это, прежде всего, комплексная программа развития транспортно-логистической инфраструктуры государства с выделением «сухих портов» в отдельную позицию; бюджетное финансирование, с привлечением финансов всех заинтересованных сторон: транспортных, логистических и экспедиторских компаний, а также крупных грузовладельцев, и непосредственное участие государства в строительстве «сухих портов», совершенствование нормативно-правовой базы, особенно в вопросах земельных и имущественных правоотношений, внедрение новых информационных технологий, подготовка профессиональных кадров и другие вопросы [4].

Также важнейшей задачей является формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития ее транспортной инфраструктуры и построения единой евразийской транспортной сети (ЕТС) [3].

Решив эти вопросы, можно надеяться, что российская транспортно-логистическая инфраструктура выйдет на более высокий уровень для обеспечения постоянно растущих запросов экономики государства.

Литература:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Текст]: Международная конвенция по морскому праву: нормативный документ / М-во морского флота . – М.: Б. и., 1983. – 117 с.

2. «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года». Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р Ассоциация морских торговых портов (АСОП) [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <https://www.mintrans.ru/documents/detail.php>.

3. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf.

4. Король Р. Г., Балалаев А. С. Технология функционирования Владивостокского транспортного узла при наличии мультимодального терминала «сухой порт» // Вестник Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. – 2014. – № 5 (27). – С. 92–101.

5. Roso V. The dry port concept-Applications in Sweden, proceedings of logistics research network / V. Roso. – Plymouth, 2005.

д-р техн. н. И. А. Русинов,
заведующий кафедрой Коммерческой эксплуатации
водного транспорта,
Д. А. Кириосов,
Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ РЫНКА БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА ПОСЛЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ИМО НА РАЗРЕШЕННОЕ СОДЕРЖАНИЕ СЕРЫ

На рынке бункерного топлива в 2020 г. грядут серьезные перемены. Вступают в силу ограничения по допустимому содержанию серы в тяжелых сортах топлива, таких как топочный мазут, вакуумный газойль, и других высокосернистые продуктах. Максимально допустимое значение ограничится 0,5 % для большинства регионов и 0,1 % для зон с особым контролем над экологией, где данное ограничение действует уже несколько лет. Для поставщиков это значит, что придется больше сосредоточиться на дорогих сортах с низким содержанием серы, судовладельцы же вынуждены обновлять и переоборудовать свой список флота.

Тем не менее, многие бункеровщики и судовладельцы оказались не готовы повышать свои операционные расходы, что значит они пойдут на многие технологические хитрости с целью сокращения экономических издержек. Аналитики RPI сообщают «Ожидается, что в 2020-24 гг. судовладельцы будут вынуждены массово отказываться от мазута в пользу смесей с низким содержанием серы на основе дизельного топлива. Эта смесь может изготавливаться как на НПЗ, так и в портах, что позволит упростить логистику по обеспечению портов топливом. В случае появления дополнительных региональных ограничений возможно создание гибкой линейки гибридного бункера» [1, с. 10]. Другой вопрос, пойдет ли это на пользу? Высока вероятность появления новых низкокачественных смесей на основе мазутов и средних дистиллятов – к такому выводу также приходит аналитик издания «Нефть Капитал» «Особые опасения вызывает возможное использование несовместимых смесей. Так, до сих пор неизвестны новые спецификации и объемы бункерных смесей, которые будут соответствовать стандартам ИМО, вводимым через 16 месяцев» [2].

Соблазн сэкономить деньги велик, так не значит ли, что набор и без того изменчивого количества компонентов смеси для производства мазута с низким содержанием серы может вылиться в technically сложные и сомнительные сорта бункерного топлива? Чтобы проверить опасения, стоит обратиться к исследованиям.

Все мероприятия по сбору данных проводились на основе существующих исследований и отчетов информационных ресурсов. Ответы на поставленные вопросы даны путем изучения предыдущих исследований и материалов, а также опросом участников рынка. Ряд исследователей детально изучили вопрос взаимосвязи между содержанием асфальтенов и ароматичных соединений показывая, что порядок, в котором мы делаем нефтяные смеси топлива имеет решающее значение для получения стабильных и совместимых видов топлива. В исследованиях [3, 4] и патенте [5] рассматривается процесс сепарации и смешивания тяжелого топлива с целью получения топлива лучшего качества, с низким содержанием серы. В частности, в работе [3] приведена схема смешивания. Два компонента смеси топливного масла, А и В, каждый из которых является совершенно стабильным, демонстрируют удивительное поведение: при смешивании топлива А с В смешанное топливо является совершенно стабильным и совместимым. С другой стороны, смешивание топливного компонента В с А приводит к немедленному образованию осадка. Данный вопрос исследует доктор Стариев Д. «Процессы гидрокрекинга дают более чистые и ценные продукты, чем процессы коксования. Но при применении процесса гидрокрекинга могут возникнуть трудности с исходными нефтепродуктами, для которых характерно высокое содержание металлов, ССR и асфальтенов. В таких процессах применяются катализаторы с более высокой стоимостью и меньшей достигаемой конверсией» [6]. Также он приводит таблицы совместимости различных элементов смесей, анализ которых наталкивает на определенные выводы.

Чтобы разобраться в данном вопросе, для начала следует обратиться к проблеме высокой ароматичности. Как описано в одном из исследований «Высокое содержание ароматических углеводородов уменьшает значение цетанового числа дизельного топлива и увеличивает выбросы твердых частиц в окружающую среду. Эти твердые частицы, а также ароматические вещества, как известно, влекут за собой заболевания раком, туберкулезом и т. д.» [7]. Получается, что, говоря о качестве новых смесей, для подведения результатов, стоит обратить внимание на процент ароматичности получаемых сортов топлива.

Ожидаемые в условиях 2020 года смеси мазута можно разделить на парафиновые, ароматические и гибридные:

Для парафиновых смесей обычно используют остаточные продукты дистилляции (VTV) и самую дешевую примесь, например атмосферный газойль, такой как LAGO, HAGO или более дорогой ULSD. Проблема заключается в том, что, хотя в VTV содержится около 80 % ароматических соединений, газойли обычно содержат от 30 до 40 % ароматических соединений, и полученная в результате смесь ароматичности может упасть ниже 40.

Для ароматических смесей используются компоненты «крекинга», такие как смоляные отложения Висбрекинга, и такие компоненты флюид-католического крекинга. Ароматичность первых составляет от 47 до 56 %, вторых до 80 %. При смеси же получается порядка 50 % и выше.

В гибридных смесях используется одна из тяжелых основ парафиновых или ароматических смесей и различные варианты «резаков» от обоих вариантов. Ароматичность при этом получается в районе 50 % и выше.

Из результатов исследований можно также установить, что при добавлении ароматической смеси в парафиновый резервуар, первоначальный небольшой объем ароматических веществ в парафиновой среде испортит низкую ароматичность парафиновой базы и, следовательно, увеличит вероятность образования осадка асфальтена.

С другой стороны, если наоборот, добавить парафиновую смесь в ароматическую среду (ароматичность выше 70-80 %), ароматичность на границе раздела двух жидкостей будет преобладать над ароматическими веществами, из-за чего будет также содержать асфальтены в растворе.

По результатам исследования можно судить, что определенная возможность появления некачественного и даже опасного бункерного топлива все же имеется. Если производители начнут экономить на компонентах смеси в угоду стоимости и низкой серы (ключевого фактора в 2020 году), то вероятно мы будем наблюдать увеличение ароматичности и, как следствие, уменьшение качества производимых сортов.

В других исследованиях, в частности Dwevny рассматривается использование альтернативных вариантов [8] адаптации судовладельцев и поставщиков к ограничениям 2020 года. Так или иначе судовладельцам рано или поздно все равно придется приспосабливаться к новым условиям. «Вариантов, доступных для судовладельцев, в основном три: 1) работать на сжиженном природном газе (СПГ) 2) продолжать использовать HSFO с системой очистки выхлопных газов (EGCS), более часто называемую «скруббер», которая должна быть установлена на борту судна, наряду со специальными резервуарами для хранения и очистки образующихся сточных вод от процесса 3) перейти с HSFO на стандартные продукты-дистилляты с низким содержанием серы, такие как морской газойль (MGO)» [9, с. 227].

Также стоит отметить компании, сделавшие ставку на сжиженный природный газ, демонстрируют интересную тенденцию. Крайней сообразительностью отличились ряд российских судовладельцев: стоимость строительства новых танкеров, работающих на сжиженном природном газе, очень высока. Однако вполне возможно переделать хорошую базу сухогрузного судна под перевозку танк-контейнеров, что получается намного дешевле. Конечно, придется пожертвовать объемом, но при

рассмотрении цельной мультимодальной логистической схемы, к такому варианту стоит проявить интерес. «Использование танк-контейнеров позволяет сэкономить на доставке груза, поскольку танк-контейнеры могут перевозиться на любом виде транспорта: автомобильном, морском, железнодорожном» [10, с. 158].

Таким образом, было рассмотрено поведение рынка перевозок наливных грузов в 2020г. Рассмотрены вопросы смеси новых сортов бункерного топлива. В результате исследования даны ответы на вопросы о последствиях ограничений ИМО как для судовладельцев, так и для поставщиков ресурса. Рассмотрены негативные последствия экономии на компонентах при создании смесей, а также опасности высокой ароматичности топлива. К сожалению, в ISO217 не указаны нюансы ароматичности смесей. В результате это окажет плохую услугу всему бункерному сообществу, и потребители бункера заплатят цену, покупая бункер стандарта ISO 8217, который может оказаться не пригодным для использования. Решение, как и катализатор проблемы в данной ситуации, как ни странно, связано с ограничением ИМО 2020 года. Владельцам тоннажа следует переоборудовать свой парк на скрубберы и LPG, а поставщикам – не соблазнять их тянуть время, создавая сомнительного рода смеси.

Литература:

1. Рынок бункеровки и нефтепереработки в условиях изменения требований Международной морской организации в 2017–2030 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: griconsult.ru/upload/iblock/77a/77a876c24566971eab187d0c6b353efd.pdf [дата обращения 10.03.2019].

2. Хаос и путаница на рынке морской бункеровки. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: oilcapital.ru/article/general/31-08-2018/haos-iputanitsa-na-rynke-morskoj-bunkerovki [дата обращения 10.03.2019].

3. Fuel Oil Systems – Heavy oil separation control & Fuel Tanks guideline. Web.01 February 2019<machineryspaces.com/heavy-fuel-oil-separation.html>.

4. Sawatzky H. et al. Hydrocarbon-type separation of heavy petroleum fractions //Fuel. – 1976. – Т. 55. – №. 1. – С. 16-20. DOI: 10.1016/0016-2361(76)90064-8

5. US Patent 9,803,152 B2 Kar et al, assignee: ExxonMobil, "Modifications of Fuel Oils for Compatibility". October 31, 2017

6. Stratiev D. et al. Investigation on residual fuel oil stability //Oil Gas European Magazine. – 2008. – Т. 4. – С. 199-203.

7. Жакупов М. А., Лоджанская В. О., Локисов И. А., Поддубный А. А. Насыщение ароматики как способ очистки топлива // Молодой ученый. – 2017. – №20. – С. 115-118. – URL <https://moluch.ru/archive/154/43486/> (дата обращения: 04.04.2019)

8. Drewry: 2020 Sulphur Cap Conundrum for Chemical Tankers. Web. 01 February 2019. <worldmaritimeneews.com/archives/219730/drewry-crude-tanker-market-to-see-recovery-in-2020/>

9. Olaf Merk. December 1, 2014. Shipping Emissions in Ports, International Transport Forum Discussion Paper, Paris, OECD. DOI: 10.1787/5jrw1krc83r1-en

10. Русинов И. А., Пономаренко М. А. Перевозки химических наливных грузов в танк-контейнерах: проблемы безопасности и особенности их транспортировки // Транспортное дело России. – 2017. – № 5. – С. 156–160.

АНАЛИЗ ПЕРВИЧНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРИ ВНЕДРЕНИИ БЛОКЧЕЙН-РЕШЕНИЙ В РАБОТУ МОРСКИХ ЛИНИЙ, ПОРТОВ И ТЕРМИНАЛОВ

Морской транспорт обладает рядом существенных недостатков, которых с каждым годом становится все больше и больше, но, несмотря на все существующие недостатки, данный вид транспорта – наиболее привлекательный способ международной перевозки грузов. Среди основных проблем развития отрасли выделяются экономические причины, законодательные трудности, административные барьеры [1], а с недавнего времени, многие эксперты стали отмечать технологическое отставание по различным направлениям в целом. Сюда можно отнести и большое количество посредников в цепочке поставок, емкий документооборот, трудоемкость процесса, большой возраст флота, отсутствие договоренностей в работе таможенных органов и открытых контрактов. Касается это не только России, но и многих стран мира. Далеко не первый год вопросом решения существующих проблем задаются компании и организации, правительственные учреждения и профессиональные ассоциации. Повсеместно, озадачившись вопросом потребности в технологиях и инновациях, принимаются инициативы и создаются новые проекта. Так, в 2017 году, Президент РФ Путин В. В. обозначил приоритетное направление развития страны [2], обозначив Национальную технологическую инициативу, включающую в себя системные решения по определению ключевых технологий и созданию условий к технологическому лидерству России в отдельных секторах экономики к 2035 году. Среди предложенных инициатив, в 2016 году была одобрена «дорожная карта» по созданию интеллектуальной системы управления морским транспортом и технологии освоения мирового океана – «Маринет» [3]. Примечательно то, что после подробного ознакомления, можно выделить несколько конкретных ракурсов усилий государства, которые скорее всего обсуждались с ведущими специалистами и транспортными компаниями в рамках специализированных экономических и транспортных форумах и выставках. Так, особое внимание уделяется цифровой навигации, инновационному судостроению и технологиям освоения ресурсов океана. Дополнительно, сегменты образуют еще несколько смежных звеньев, к примеру, освоение технологии без экипажного судходства [4].

Если анализировать еще глубже, то к этому перечню добавятся еще несколько технологий. И хотя, прямого упоминания блокчейна в документах не числится, государство обозначило вектор своего внимания на развитии морского транспорта, где необходима имплементация инновационно-технических возможностей по оптимизации всех транспортных процессов.

Конечно, нельзя не рассматривать такую технологию как блокчейн, обсуждая внедрения информационных технологий в коммерческую работу морского транспорта. И если в России об этом упоминается косвенно, то в европейских, азиатских и ближневосточных странах давно выявлены основные преимущества и недостатки от внедрения решений, а на текущий момент первые разработки проходят этап тестирования.

Технология блокчейн за последние годы набирает все больше и больше популярности. На волне подъема заинтересованности, многие компании пытаются найти способ для внедрения в повседневную деятельность. Безусловно, большая часть из представляемых на рынке проектов остаются без должного внимания, а в отдельных случаях и вовсе уходят незамеченными, поскольку не имеют возможность запустить представленное решение должным образом по причине нехватки финансирования, времени или в силу других обстоятельств.

Цель исследования – провести анализ первичных результатов внедрения основных блокчейн-решений, предложенных в сфере коммерческой работы морского транспорта. На основе полученной информации выявить дальнейшие возможности для внедрения технологии в практику международных перевозок. Описать ряд рекомендаций по дальнейшему изучению и исследованию блокчейна в коммерческой работе морского транспорта.

В ходе выполнения работы, был проведен детальный анализ рынка инноваций в сфере логистики и морского транспорта. В качестве источника информации использованы публикации на официальных сайтах компаний, статьи в отраслевых журналах, отчеты и статистика, находящиеся в открытом доступе в сети Интернет, в том числе работы российских и зарубежных исследователей, размещенные в базах WebofScience и Scopus. Особое внимание технологии блокчейна отведено в проектах таких отраслевых компаний и структур как A.P. Moller-Maersk, APL, ZIM, DHL, порт Абу-Даби. Среди не отраслевых источников в работе рассмотрены компании Microsoft, IBM, Accenture, Ernst&Young, Wall-Marti Unilever. Перечисленные организации оказали прямое влияние на изучение и развитие блокчейн технологии в коммерческой работе морского транспорта, а наиболее успешные проекты уже имеют практическое применение или планируются к реальному запуску в ближайшее время.

Допустимость использования технологии блокчейн в работе начали проверять компании и организации из самых разных сфер деятельности. Аналогичные вопросы стали подниматься и представителями морской индустрии. Так, еще в 2017 году, мировой лидер контейнерных перевозок A.P.Moller-Maersk совместно со специалистами из Microsoft и аудиторско-консалтинговой компании Ernst&Young запустили первую блокчейн-платформу для морского страхования [6]. Решение о создании платформы было принято с связи с неэффективностью работы страхового сектора в сегменте морского транспорта. Сбор информации, вопрос конфиденциальности и другие моменты долгие годы вызывали споры среди экспертов. Организация и запуск разработанной системы позволил частично закрыть повестку дня. На текущий момент платформа используется для сбора информации о поставках, рисках и ответственности, а также для оказания помощи компаниям в соблюдении правил страхования. Что еще важнее, в процессе страхования была обеспечена абсолютная прозрачность сделок, что с трудом достигалось ранее.

Вероятно, что успех и опыт, полученный во время реализации первого блокчейн продукта в морском страховании, создали предпосылки для появления в короткие сроки нового проекта под руководством компании A.P.Moller-Maersk. Совместно с крупнейшим поставщиком программного обеспечения и IT-услуг – американской компанией IBM, в 2018 году заработала блокчейн платформа TradeLens [7]. Позже к проекту присоединились государственные власти Нидерландов, Саудовской Аравии, Сингапура, Перу, Австралии, более 20 портов и терминалов, логистические и экспедиторские компании, грузовладельцы и прочие отраслевые объединения. На момент старта разработок, свое участие подтвердили порядка 100 организаций и предприятий, большая часть из которых работает с контейнерной линией Maersk Line в настоящий момент, что в очередной раз подчеркивает практическую значимость разработки как для организаторов транспортно-логистических процессов, так и для пользователей данных цепей поставок.

В качестве флагманской технологии TradeLens использует IBMBlockchain для цифровизации цепочек поставок, предоставляя возможность нескольким сторонам перевозки сотрудничать, не нарушая целостность экосистемы транзакций, приватности и безопасности. Грузоотправители, судоходные линии, экспедиторы, операторы портов и терминалов, внутренние транспортные и таможенные органы могут более эффективно взаимодействовать посредством доступа в режиме реального времени к данным о доставке и товаросопроводительным документам, включая данные датчиков, начиная от контроля температуры и заканчивая весом контейнера.

В период работы платформы зафиксировано более 275 миллионов операций, в том числе информация о прибытии или убытии судна, выпуск коносамента, создание релиза и прочих операций, которые сейчас выполняются вручную, создавая огромные кипы бумаг и документов. За время пробного периода работы с партнерами сотрудникам компании A.P.Moller-Maersk удалось показать эффективность использование блокчейн-технологий в глобальных цепях поставок, снизив время обработки контейнера в порту. Более того, в рамках проекта было зафиксировано снижение расходов на 40 % во время работы производственной линии на одном из предприятий в Соединенных Штатах Америки [8].

Своя собственная блокчейн-технология была предложена контейнерной линией American President Line и консалтинговой компанией Accenture, пивоваренной компанией ABInBev и международным экспедитором Kuehne + Nagel. Предложенное решение позволило устранить бумажные грузовые документы, создать прозрачность морской перевозки, снизить время, затрачиваемое на транзакции и документооборот, что несомненно является основной задачей при внедрении блокчейна в коммерческую работу морского транспорта и в последующем логистические процессы как наземных, так и водных путей доставки груза. В процессе применения новой технологии удалось изучить перераспределение потоков информации, возникающие риски, а также оценить уровень доверия и безопасности.

При этом необходимо отметить, что огромная работа, проделанная участниками глобального рынка морских перевозок, не принесла всемирного признания ни одному из проектов на международной конференции Global Liner Shipping [9], проходящей ежегодно в Гамбурге. По мнению специалистов, блокчейн должен реализовываться повсеместно при участии всех участников отрасли для создания единого продукта, который бы удовлетворял потребности рынка. Это позволит избежать не эффективного использования финансовых средств для поддержки множества проектов, вместо запуска целостного механизма.

Контейнерная линия ZIM провела эксперимент с оцифровкой коносамента, являющегося основным документом морской перевозки [10]. Информация, хранящаяся в коносаменте, имеет решающее значение, поскольку она содержит все необходимые сведения, такие как: ключевая информация по отправителю и получателю, количество, наименование, характер и объем транспортируемого груза, наименование судна и рейса, условия с линейным агентом, порт погрузки и выгрузки, а также способы обработки грузов и выставления счетов. В ходе испытания блокчейн-системы, разработанной компанией Wave, в линии ZIM успешно оформляли, передавали и получали оригинальные электронные документы через децентрализованную сеть. Данный шаг позволяет расширять возможности для внедрения блокчейн-решений и сокращать

время оформления документации, получения копий коносамента для предоставления в таможенные органы, что сокращает время документальной обработки практически на 25 %.

Другой перспективный проект, нацеленный на оцифровизацию грузовых документов – CargoX. «Смарт»-коносамент от CargoX дает возможность перенести право собственности груза без бумажного документа, в полностью надежной и безопасной системе. Благодаря проекту, разработчики нацелены на то, чтобы заменить бумажный документооборот на морском транспорте в ближайшем будущем. Как написано на официальном сайте компании: «Судоходная отрасль по-прежнему использует бумагу для выдачи документов, подтверждающих право собственности на груз. Блокчейн и смарт-контракты созданы для этой отрасли». Внедрение цифровых инноваций сможет избавить всех участников транспортных процессов от бумажной печати и передачи оригиналов сопроводительной документации от продавца к покупателю, что исключает человеческий фактор потери и задержки в доставке оригинальных документов на право владения грузом.

Компания Accenture, принимавшая в разработке платформы на основе блокчейна совместно с APL и проводящая консультации в сфере стратегического управления, оптимизации и планировании бизнес-процессов, а с недавнего времени еще и занимающаяся внедрением информационных технологий в работу собственных логистических процессов, представила свой концепт оцифровки коносамента. По мнению руководства компании, использование блокчейна в оцифровке документооборота в международной логистике и на морском транспорте принесет миллионы долларов экономии, за счет повышения эффективности процедуры и преимуществ снижения операционных затрат по всей цепочке поставок для нескольких сторон в международной торговой экосистеме, включая грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, экспедиторов, порты, таможенные органы, банки и страховые компании.

В дополнение к этому, совместными усилиями Accenture и международного перевозчика DHL, создается блокчейн-решение для отслеживания полного процесса движения фармацевтических препаратов: от завода производителя до склада аптеки в другой стране. Похожим вопросом озадачились и такие крупные ритейлеры как Wall-Mart и Unilever, для которых прозрачность и своевременность доставки продукции – критически важный момент.

Одним из первых стартапов, использующих смарт-контракты в логистической отрасли можно назвать ShipChain. ShipChain — это компания, которая разработала комплексную систему на основе блокчейна для отслеживания продукта с момента его выхода с завода до оконча-

тельной доставки до двери клиента. Ключевым элементом автоматизации процесса является использование жетонов, которыми в дальнейшем можно оплачивать фрахт на платформе. Платформа имеет открытый API, что дает возможность внедрять решение в уже существующие системы. Примечательно, что платформа разработана на базе «Эфириума» (наиболее популярной платформы для разработки блокчейн-решений) позволяет отслеживать отдельно зашифрованные географические точки через каждый смарт-контракт [11]. С помощью этой системы значение каждой криптографической маршрутной точки доступно только для интерпретации сторонами, участвующими в самой перевозке. Это дает грузоотправителям больше видимости по всей цепочке поставок, и позволяет перевозчикам общаться между собой, исключая спорные моменты.

Существует еще несколько проектов, которые реализуются в рамках сотрудничества нескольких компаний, но для подробного освещения информации на текущий момент недостаточно. Ежемесячно в открытом доступе публикуется огромное количество новых разработок, которые требуют доработки, но имеют все шансы появиться на глобальном рынке коммерческой работы на морском транспорте в обозримом будущем. Можно увидеть положительную тенденцию повышения внимания к технологии блокчейна среди представителей логистики. Среди них есть и такие крупные компании как FedEx, DBShencken, обладающие достаточным опытом и финансовыми ресурсами.

По мере освоения, дальнейшего применения блокчейна можно будет наблюдать появление новой интересной информации и последующих результатов, статистики и более подробного изучения технологии с развернутым описанием практического применения, внедрения и оцифровки отдельных элементов, блоков системы блокчейн. Список компаний завязавшихся в освоение инноваций для достижения бизнес-целей увеличивается каждые 3 месяца. Предположительно, что с течением времени, блокчейну найдут применение и другие предприятия, используя при этом весь арсенал современной логистики, которая будет включать в себя как морские, наземные, так и авиационные перевозки, по достоинству оценив преимущества при оплате демереджа, повышении безопасности процесса перевозки или использовании смарт-контрактов [12].

В феврале 2018 года стало известно, что по инициативе порта Абу-Даби, в дочернем предприятии Maqta Gateway, создана первая лаборатория цифровых инноваций порта (Port Digital Innovation Lab), основная задача которой – поиск технологических решений для удовлетворения спроса в торговле и морской индустрии. По информации, которая опубликована на официальных источниках порта лаборатория не имеет аналогов на Ближнем Востоке. И именно в данной лаборатории, не так

давно, было разработано и запущено решение под названием Silsal. Главная задача проекта – повышение профессионализма в судоходстве и логистике, снижение документального давления на прием груза в порту, прохождения всех формальностей.

Если детально проанализировать работу MaqtaGateway, как отдельного предприятия, с целью оптимизации взаимодействия подразделений порта и подрядчиков, компетентных органов и грузовладельцев, то можно отметить еще несколько достаточно успешных разработок. Так, еще несколько лет назад нашлось применение для предложенной системе Maqta Port Community System (mPCS), отвечающую за обеспечение и стандартизацию всей информации порта Абу-Даби между заинтересованными сторонами. Именно в рамках уже существующей mPCS и был запущен Silsal. Скорее всего, из расчетов трудозатрат, которые пришлось бы потратить на создание новой программной экосистемы, не существенно отличающейся по своему функциональному и визуальному оснащению от работающей программы. Таким образом, в порту Абу-Даби был создан прочный фундамент для дальнейшего развития блокчейна в будущем, а портовые власти, судоходные компании, экспедиторы, получили доступ к процессу оказания услуги в режиме реального времени, что ускоряет прохождение любых инстанций и способствует развитию бизнеса. За свои проекты Maqta Gateway неоднократно награждалась в 2014-2017 годах.

Зайдя на сайт Maqta Gateway и получив доступ к mPCS, пользователь получает представление о полном спектре функций, которые может предоставить ему порт при импорте, экспорте грузов. Информация доступна для всех участников морской перевозки. Так судовладелец, выступающий Заказчиком, может подать заявку на получение лицензии компании в портах Абу-Даби для осуществления деятельности внутри порта для выбранного типа лицензии. Для этого необходимо заполнить форму заявки на получение лицензии, предоставить соответствующие документы, оплатить необходимую сумму и получить лицензию. При различных опциях, имеющих в форме доступа на сайте – пользователь получает информацию о своих возможностях и обязанностях, в том числе по оформлению документов в порту на отправляемый или прибываемый груз. На текущий момент услуга доступна для 17 типов сторон, среди которых судовладелец и его агент, таможенный брокер, отправитель или получатель, в зависимости от типа перевозки (импорт/экспорт), стивидорная, шипчандлерская, бункеровочная, судоремонтная компании, а также автоперевозчики, операторы флота и другие представители судоходного бизнеса. Сервис доступен для контейнерных, накатных, пассажирских перевозок, а также при транспортировке генеральных грузов.

Созданием проекта Silsal, руководство порта Абу-Даби стремится не только закрепить достигнутый результат mPCS и других продуктов компании, но и уменьшить количество бумажной работы, ускорить обмен информацией и облегчить получение доступ к процессу оказания услуги в режиме реального времени. Проведенные испытания, совместно с ключевыми партнерами, позволили достигнуть поставленных целей, сделав цикл действий более прозрачным и эффективным. Дополнительно к этому, приступила к работе система для цифровой идентификации данных, что поспособствует повышению безопасности доступа к широкому спектру документов и отслеживанию транзакций. На данный момент технология предложена ограниченному кругу лиц, но не возникает сомнений, что со временем она будет адаптирована для всех остальных сторон коммерческих отношений. Освещение внедрения технологии блокчейн в порту Абу-Даби подробно описано в журнале PortNews [13].

Своим примером, руководство порта Абу-Даби дает понять, насколько успешно можно действовать в рамках одного предприятия, не привлекая десятки сторонних компаний и разработчиков. На сегодняшний день Silsal является наиболее успешным блокчейн проектом в сфере морской логистики и взаимодействия работы порта, что, несомненно, послужит для дальнейшего развития отрасли и региона. Есть шанс, что по пути Maqta Gateway последуют европейские порты, принимающие участие в проектах контейнерных линий. К примеру, такие современные и крупные структуры как порт Роттердам, Антверпен, Гамбург. Полученные знания могут послужить с пользой при грамотном подходе, поэтому вероятно имеет смысл пригласить технологов из Абу-Даби для обсуждения возможного сотрудничества и проведения консультации. Однако, не только такие крупные порты готовы к технологическому развитию. Неоднократно было доказано, что даже локальные организации, находящиеся вдали от основных морских торговых путей готовы к внедрению технологий в производственные мощности, при этом не только при обработке контейнеров, но и других типов грузов.

Даже после первичных созданий оцифрованных блоков информации и документооборота, технология блокчейн является абсолютно новой и по сути не исследованной технологией [14]. Конечно, невозможно отрицать успешное применение блокчейна в энергетике, промышленности, медицине и других направлениях человеческой деятельности. Особенных успехов удалось достичь в использовании данной технологии в финансовом секторе.

Отталкиваясь от успеха в смежных или полностью не взаимосвязанных отраслях, на предприятия проникает цифровизация, способная решить актуальные проблемы и оптимизировать использование ресурсов организации. Также к исследованию смарт-контрактов и блокчейна

приступили в морской отрасли. В данном случае речь касается нескольких последних крупных разработок, которые были представлены совсем недавно. Помимо того, что такие крупные и известные организации, как DNVGL, A.P.Moller-Maersk, IBM, Microsoft, DHL, FedEx, ZIM, APL, DBShencker продолжают исследовать блокчейн для развития и последующего внедрения инновации в отрасль, есть яркий пример успеха локальных предприятий, действовавших в собственных интересах и не относящихся к крупным объединениям и технологическим альянсам. Например, MaqtaGateway, дочернее подразделение порта Абу-Даби, в рамках которого успешно проходит испытание блокчейн проект, позволяющий налаживать взаимодействие и вести совместную работу самым разным организациям и сторонам морской перевозки.

Логистика – жизненная сила современной экономики и применение блокчейна при организации международных морских перевозок позволяет выполнить ряд важных задач. Выделяя основные преимущества блокчейна в коммерческой работе водного транспорта, следует отметить сокращение времени документооборота в порту, открытость и прозрачность процесса перевозки, безопасность. Все перечисленные показатели имеют критическое значение во взаимоотношениях между перевозчиком и грузовладельцем, позволяет сократить количество посредников в цепочке поставок [15], что отвечает целям судоходных компаний.

Первичные внедрения в отрасль морского торгового сообщения показали положительные результаты по сокращению времени контейнерной обработки как в портах погрузки, транзитного и выгрузки, так и в работе с таможенными представителями на 25 %. Положительный результат сможет привлечь к внедрению и другие мировые альянсы, что повлечет совершенствование и оптимизацию транспортных схем доставки груза на морском транспорте. Повсеместное использование цифровой инновации сможет привлечь другие виды транспорта. К примеру, международное железнодорожное сообщение, которое использует СМГС и ЖД накладные. Оцифровка колоссального документооборота данного вида транспорта поспособствует оптимизации прохождения погранпереходов и многое другое. Некоторые чартерные рейсы достигают пункта назначения быстрее, чем доставляются оригиналы авианакладных, что в последствии подразумевает хранение и задержки обработки груза на терминалах.

На текущий момент, успех отдельных проектов можно использовать как новое цифровое видение отрасли и опираясь на это стараться объединить участников под одним стандартом. Пока что, появление множества невязанных инициатив затрудняет создание правовой базы, а также расходует временные и денежные ресурсы. И, несмотря на то, что применение блокчейн-технологий играет огромную

роль в цифровизации морского транспорта и международной торговли в целом, успех будет зависеть от степени вовлеченности всех участников отрасли и рынка, а также применении одного подхода, который был бы выгоден для всех сторон.

Литература:

1. Волынчиков И. Б. Исследование основных проблем развития морского транспорта России / И. Б. Волынчиков // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. – 2013. – №1(20). – С. 159-167.

2. Послание Президента Федеральному Собранию от 4 декабря 2014 года. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/47173> (Дата обращения: 24.02.2019).

3. Маринет – интеллектуальная система управления морским транспортом и технологии освоения мирового океана. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nti2035.ru/markets/marinet> (Дата обращения: 24.02.2019).

4. Маринет. НТИ: Большая ставка / АСИ // Екатеринбург: Издательские решения. – 2017. – Т. 22. – С. 184.

5. Русинов И. А. Оптимизация работы контейнерных терминалов. Вестник Южно-Уральского государственного университета. – 2010. – № 22 (198). – С. 31–36.

6. Crawford S. How blockchain is reducing the fluidity of risk in marine insurance / S. Crawford. – 2017. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.ey.com/en_gl/digital/how-digital-transformation-opened-new-channels-for-growth (дата обращения 20.01.2019).

7. TradeLens. Official website. – 2018. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа :<https://www.tradelens.com> (дата обращения: 05.01.2019).

8. Reuters. Information agency. – 2018. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.reuters.com/article/us-maersk-blockchain-ibm-idUSKBN1F51DE> (дата обращения 10.01.2019).

9. Global Liner Shipping. – 2018. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://maritime.knect365.com/global-liner-shipping> (дата обращения: 05.01.2019).

10. ZIM Israel Navigation Company. ZIM’s groundbreaking blockchain – based bill of lading. – 2017. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.zim.com/news/press-releases/zims-groundbreaking-blockchain-based-bill-of-lading> (дата обращения: 10.02.2019).

11. Christidis K. Blockchains and smart contracts for the internet of things / K. Christidis, M. Devetsikiotis // IEEE Access. – 2016. – P. 2292-2303.

12. Nach H. Blockchain and smart contracts in the logistic and transportation industry: the demurrage and maritime trade use case / H. Nach, R. Ghilal // The First Annual Toronto FinTech Conference. – 2017. – P. 9.

13. Блокчейн решение для порта / Порт Ньюс. – 2018. – №11. Спец. выпуск. – С. 12.

14. Yu S. A high performance blockchain platform for intelligent devices / S. Yu, K. Lv, Z. Shao, Y. Guo, J. Zou, B. Zhang // IEEE Conferences. – 2018 – P. 260-261.

15. Намиот Д. Е., Приложения блокчейн на транспорте / Д. Е. Намиот, О. Н. Покусаев, В. П. Куприяновский, А. В. Акимов // International Journal of Open Information Technologies. – 2017. – Vol. 5, no.12. – P. 42.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО И МОРСКОГО ПРАВА

Современная практика межгосударственных отношений преподносит нам все новые аргументы в пользу реформирования сложившейся системы международного права, однако реформирование не означает разрушения сложившегося правопорядка, который складывается, как минимум более семидесяти лет – то есть весь послевоенный период.¹

Как и много лет назад, вооруженная сила не перестала быть инструментом разрешения межгосударственных споров, но еще никогда после 1945 г. бомбардировка европейского государства (Югославии) не осуществлялась по решению военного командования военно-политического союза (НАТО). Действительно, в том, что касается международной безопасности СБ ООН проявляет явную неспособность демпфировать международные кризисы. Да, в межгосударственном общении появилось больше цинизма и в деятельности многих государственных чиновников – партнеров РФ по Совбезу ООН, руководителей Евросоюза и НАТО безнравственность становится эталоном в оценках, а пропаганда заменяет профессиональное толкования международных норм. По мнению министра иностранных дел РФ С. Лаврова, мы наблюдаем «попытки подмять под себя многосторонние институты, размыть их межгосударственный характер, а универсальные нормы международного права заменить неким «порядком, основанным на правилах»». ² Однако «изобретение местечковых правил» не находит поддержки среди большинства государств и проблема лишь в одном – их авторами выступают государства, которые еще совсем недавно относились к «рулевым» международных отношений, точно знающих правильный курс. Но на другом полюсе отказа от применения международного права в межгосударственных отношениях – анархия, которая точно не может составить основу будущих межгосударственных отношений.

Современное международное право это не только право международной безопасности. Предметом регулирования международного права являются и вопросы защиты прав человека, гуманизации различных конфликтов, вопросы экономического сотрудничества и глобальной и региональной экологии, здоровья, туризма и защиты иностранных инвестиций, и мы не можем говорить о том, что механизм международного

¹ Имеется в виду период после Второй мировой войны.

² Сообщение ТАСС от 16 января 2018 (<https://tass.ru/politika/6004699>).

сотрудничества основанный на праве не работает. Скорее наоборот. На сегодня ООН насчитывает 32 глобальных международных соглашения, которые приняты и находятся в разной стадии имплементации в качестве норм международного права. Мы знаем и о том, что в отдельных областях совсем недавно состоялись прорывные договоренности, особенно в том, что касается защиты экологии и Парижское соглашение об изменении климата вполне убедительный тому пример. Мы также можем назвать Международную конвенцию о борьбе с актами ядерного терроризма, как весомое достижение в области межгосударственного сотрудничества; Европейскую ландшафтную конвенцию, нацеленную на укрепление будущей модели экономического развития с учетом базовых компонентов европейского природного и культурного наследия. Значимым событием следует признать и подписание в 2018 г. Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, которая подвела итог 22-летних усилий по установлению правового режима этого крупнейшего внутреннего бассейна. Есть и вполне себе экзотические примеры. Например, президент Microsoft, Brad Smith призвал дополнить Женевские конвенции 1949 г. «О защите жертв войны» новым международным соглашением о защите граждан от атак хакеров, т.е. к созданию глобальных полицейских мер в киберпространстве и даже не исключил возможность подписания такого документа в электронном виде. Перечень может быть продолжен и он делает совершенно очевидным, тот факт, что международный нормативный массив пополняется новыми универсальными и региональными соглашениями и эта тенденция сохранится в будущем.

Не станем забывать, что для нашего вуза наиболее близким объектов регулирования все же являются правоотношения в области водного транспорта. Эту часть международного права вообще нельзя упрекнуть в отсутствии динамики. Регламентация перевозки грузов, морское страхование, разработка ресурсов континентального шельфа, международный оборот транспортных документов, обеспечение безопасности на море и портах в портах, защита интересов экипажей и противодействие морским преступлениям, - все в фокусе международных конференций, семинаров, предметы исследований соответствующих институтов и международных организаций.

Морские перевозки являются неотъемлемой частью международной логистики и составляют 80 процентов объема мировой торговли, а физическая непрерывность грузоперевозок требует использования мультимодальных транспортных систем, что делает морские перевозки основой глобальной международной торговли. Качественный анализ грузопотока свидетельствует о том, что сырье продолжает доминировать и в прошлом году наливные грузы составили около трети от об-

щего тоннажа, а «прочие сухие грузы»), включая контейнерные перевозки, составляли около 40 процентов. Перевозки указанных грузов в большей или меньшей степени регулируются нормами права, а вот нарастающая по объемам перевозка сжиженного природного газа (СПГ) конвенционной регламентации не имеет, что на фоне роста мощностей по сжижению газа и потенциала СПГ как «более зеленой альтернативы» другим ископаемым видам топлива, по-видимому, заставит основных игроков этого развивающегося рынка с инициировать работы по формулировке будущих международных правил.

Сегодня мировая контейнерная торговля оценивалась в 160–170 миллион единиц в 20-футовом эквиваленте (TEU), увеличивается объем торговли промежуточными товарами³, расширяющаяся «контейнерная» грузовая база (например, сельскохозяйственные грузы), создаются гигантские контейнерные терминалы и возникают новые контейнерные потоки. Как минимум два обстоятельства правового характера будут влиять на их (перевозка контейнеров) экономическую обоснованность и эффективность – освоение северо-восточного и северо-западного проходов в высоких широтах и возможное принятие новых правил прохода Панамского канала, что может являться следствием его технической модернизации.

В целом, развивающаяся глобальная экономическая архитектура уже вызывает сдвиг в глобальных торговых потоках, направлении и структуре и, соответственно, изменяет спрос на услуги морского транспорта, хотя сегменты рынка испытывают различное воздействие.

ИМО свидетельствует о наличии как минимум 50 международных соглашений, регламентирующих деятельность международного транспорта и иных международных инструментов в области экологии и обеспечения безопасности мореплавания.

Особенно важно для России, что многие вновь принимаемые нормы в качестве эксплуатационных пространств рассматривают высокие широты и действующие адаптируются путем внесения изменений в контексте их применения к полярным районам и полярной навигации⁴. Так, например:

- обновляются положения правил главы V Конвенции SOLAS, касающиеся метеорологических служб и предупреждений, включающих информацию о льдах, Службе Ледяного патрулирования (IcePatrolService) и извещений, касающихся ледовой обстановки;

³intermediate goods

⁴A. ircop. Ships in transit, regimes in transition. Regulating international navigation and shipping in the Arctic. Arctic Frontiers, Tromse, Norway, 22 January 2014.

- продолжают обсуждаться положения Международный кодекс остойчивости судов в неповрежденном состоянии 2008 (вступившего в силу в 2010 г.), которые приспособляются к критериям в отношении обледенения судебных корпусов;

- Подкомитетом ИМО по навигации и связи⁵ установлены новые районы навигации и метеорологии в высоких широтах;

- приняты Руководство по планированию рейсов для пассажирских судов в отдаленных районах⁶, а также Руководство для выживания в холодной воде 2012 г.⁷

- Конвенция ПДНВ 1978 также подверглась изменению (в 2010 г.) в части раздела B-V/g, впервые установив требования к капитану и старшему механику по опыту эксплуатации судов в полярных условиях⁸;

- продолжает совершенствоваться система обязательных сообщений с борта судов, с 2013 г. – к обязательным районам добавлены пространства Баренцево моря а также, по предложению США, введена система «Иридиум» (Iridium)⁹, которая должна быть инкорпорирована в систему Глобальной Морской Системы безопасности (ГМССБ) применительно к полярным районам.

Ну и, конечно же, следует обратить внимание на вступление в силу с января 2017 г. Полярного кодекса в части требований к новостроящимся судам. Этот документ составлен из обязательных к исполнению и рекомендательных норм, а дополнения к Кодексу частично инкорпорировали положения четырех конвенций: SOLAS, MARPOL, Конвенции по управлению балластными водами¹⁰ и Контролю за вредными противообрастающими системами на судах¹¹.

Морской транспорт развивался в ответ на меняющиеся экономические, институциональные, нормативные и операционные условия. Ввиду некоторых возникающих проблем, включая меняющуюся глобальную экономическую архитектуру, растущие императивы экологической и энергетической устойчивости и растущие проблемы изменения

⁵Ранее известный как COMSAR и ныне переименованный в NCSR (Sub Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue).

⁶Guidelines on Voyage Planning for Passenger Ships in Remote Areas 2007.

⁷Adoption of the Guide for Cold Water Survival in 2012.

⁸The STCW Convention 1978/2010; Section B-V/g (Guidance regarding training of masters and officers for ships operating in polar waters).

⁹the Iridium mobile satellite system

¹⁰International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM) 2004.

¹¹International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships 2001.

климата, правовое обеспечение деятельности морского транспорта должны отслеживать тенденции его развития.

Обзор эволюции различных секторов морской индустрии указывает на некоторые потенциальные факторы, которые, прежде всего, развивающиеся страны должны учитывать в нормативном регулировании и, прежде всего, в том, что касается принятия политики, адаптированной к национальным интересам и созданием морских кластеров.

Следует также учитывать, что доступ к регулярным службам судоходства будет оставаться важным аспектом конкурентоспособности торговли развивающихся стран. Некоторые детерминанты связности линейных перевозок в значительной степени находятся вне контроля политиков, в частности, географическое положение страны в глобальной сети обслуживания и объем негабаритных грузов, что неизбежно повлечет модернизацию портов в сочетании с необходимостью упрощения портовых формальностей и электронный документооборот.

Факторы энергетики, устойчивого развития, изменения климата и сохранение биоразнообразия будут продолжать формировать национальную транспортную политику будущего, а, значит, влиять на объем и предмет правового регулирования морепользования.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АРКТИЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА

Судоходство – плавание судов по водным путям, в зависимости от района плавания различают морское, внутреннее и смешанное плавание, по функциональному признаку – коммерческое, промысловое и др.

Общепринятым считается, что в древности судоходство по рекам, озёрам и морям осуществлялось вдоль побережья с помощью береговых ориентиров, развитие мореходной астрономии, применение компаса и совершенствование конструкции судов вывели судоходство в открытое море и океаны. Развитие судостроения и заинтересованность в проникновении в ледяные широты позволили в 1899 г. спустить на воду арктический ледокол «Ермак», который стал первый в мире ледоколом, способным форсировать тяжелые льды.

Первое коммерческое плавание в арктических водах произошло в 1935 г., когда грузовое плавание совершил лесовоз «Ванцетти» и «Искра» из Ленинграда во Владивосток по Северному морскому пути.

О коммерческом судоходстве в северных широтах, по трассам Северного морского пути стало возможным говорить с появлением в 1956 г. первого в мире ледокола с атомной энергетической установкой «Ленин». По данным ФГКУ «Администрация Севморпути», ФГУП «Атомфол» с 1963 года происходит увеличение объема перевозок по Северному морскому пути, как представляется за счет использования ледоколов с атомными энергетическими установками, которые позволили, в том числе разрешить проблему короткой северной навигации.

Современное судоходство по арктическому побережью базируется на развитых технических средствах для его осуществления и обеспечивающих судоходство портовыми, гидрометеорологическими, гидрографическими, аварийно-спасательными, ремонтным и др. службами.

Важным для судоходства независимо от региона, а в арктическом регионе особенно является обеспеченность материально-техническими средствами, в целях конкурентоспособности торговых операций. В 2018 г. вышел очередной отчет Всемирного банка, посвященный влиянию уровня материально-технического обеспечения торговых операций на конкурентоспособность страны. В отчетах Всемирного банка формируется рейтинг стран, в соответствии с Показателем эффективности логистики, который основывается на шести «областях эффективности» – работа таможенных органов и других служб; работа логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры; простота и

доступность организации международных поставок; уровень компетентности местных логистических компаний; возможность отслеживать международные поставки; и своевременность полного завершения поставок. Первое место рейтинга с завидным постоянством занимает Германия.

Стоит отметить, что по состоянию на 2018 г. Российская Федерация значительно улучшила показатели эффективности логистика по данным рейтинга Всемирного банка по сравнению с отчетом 2016 г. Соответственно последние тенденции свидетельствуют о том, что Россия даже с учетом сложной геополитической обстановки стремительно наращивает свой потенциал.

Неоднократно на конференциях и форумах отмечалось, что одним из приоритетных направлений развития русской Арктики, регионов Дальнего Востока является Северный морской путь, рост объема грузоперевозок по которому должен в ближайшей перспективе повыситься до 80 миллионов тонн, что, по мнению Юрия Трутнева, может быть выполнено, «если в Арктике появятся новые производства, дающие такую грузовую базу».

Однако, если обратить внимание на спутниковые данные загруженности грузопотока в арктическом регионе картина становится не такой радужной как ожидания.

Стоит отметить, что настолько свободное от судоходства пространство связано не только с технической возможностью отслеживания движения судов, но и с климатическими особенностями Арктического региона. Арктика – это глубокой океан, покрытый дрейфующим паковым льдом и окруженный континентами и архипелагами вокруг Северного полюса Земли. Арктика является крупнейшим и наименее фрагментировано обитаемым регионом планеты. Воды Северо-Ледовитого океана омывают побережье пяти государств – России, Канады, США (Аляска), Дании (Гренландия), Норвегии. Указанные приарктические государства обладают национальным законодательством регулирующим судоходство, в том числе затрагивающие вопросы судоходства в северных широтах.

Особенность и уязвимость рассматриваемого региона предьявляет повышенные требования к судам совершающим международные рейсы в полярных водах, в связи с чем был принят Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах – Полярный кодекс, вступивший в юридическую силу с 1 января 2017 г. Цель Кодекса – повышение безопасности при эксплуатации морских судов и уменьшение антропогенного воздействия на окружающую среду при судоходстве в арктических морских пространствах посредством соблюдения дополнительных международных норм. Полярный кодекс устанавливает стандарты, охватывающие вопросы проектирования, строительства, оборудования,

эксплуатации, обучения и охраны окружающей среды для судов, совершающих полярные рейсы.

Анализ национального законодательства приарктических государств продемонстрировал, что каждое государство устанавливает свои собственные требования к документам, необходимым для захода или выхода из морских портов, к форме, количеству, содержанию, тем самым выявлена проблемой отсутствия системного контроля за соблюдением международных требований и обеспечением безопасности арктического региона.

С учетом особенностей Арктического региона и в целях его экологической безопасности и минимизации аварийности в этих труднодоступных регионах, где ликвидация последствий навигационных и техногенных аварий может превратиться в национальное бедствие, важно не только использовать специально спроектированную современную технику, суда с высоким ледовым классом и привлекать высокопрофессиональные кадры с опытом работы, постоянно работающих в регионе, но и контролировать соблюдение международных требований.

В целях такого контроля за соблюдением международных требований и обеспечения безопасности арктического региона государствам и прежде всего, непосредственно граничащих с Арктикой, следует разработать особый механизм контроля за соблюдением правил ИМО в Арктике, что может быть сделано посредством заключения отдельного – Арктического меморандума о взаимопонимании по контролю судов со стороны государства порта.

Принятие Арктического меморандума и введение единообразного подхода к исполнению портовых формальностей применительно к иностранным судам, осуществляющим судоходства в полярных водах, позволит не только упростить портовые формальности, сократить непроизводственные простои морских судов и излишние фугитивные выбросы газов, образующиеся в результате сжигания топлива, но и позволит ответственными лицам, таким как капитан, выполнять непосредственную работу по обеспечению безопасности судоходства, что имеет преимущественное значение для всего мирового сообщества.

На национальном уровне можно назвать следующие проблемы правового регулирования арктического судоходства:

1. Крайне слабо развита транспортная инфраструктура.

Из-за недостатка ледоколов уже сейчас срок ожидания конвоя может составлять до 2 недель, что крайне негативно сказывается на коммерческих перевозках. Более того, рост транзитных грузопотоков сдерживает высокая стоимость ледокольной проводки.

Существующая инфраструктура СМП не позволяет обеспечить необходимые условия для роста перевозок, поскольку отсутствует или недостаточно развито:

- навигационное обеспечение (низкое качество карт; навигационно-гидрографическое оборудование в восточном секторе не отвечает современным требованиям);

- коммуникационное обеспечение (отсутствует спутниковая система связи, обслуживающей арктические регионы);

- поисково-спасательное обеспечение (база спасательного отряда в настоящее время располагается в г. Владивосток);

- техническое обеспечение (отсутствует на большей части маршрута);

- медицинское обеспечение (отсутствует, за исключением военных баз).

Из-за недостаточного развития инфраструктуры реализуются риски, вызываемые погодными условиями, в том числе:

- средний разброс сроков прохода по СМП из-за климатических условий и ледокольного обеспечения достигает пяти дней;

- проход по СМП связан с риском блокирования во льдах (который усугубляется недостатком информации о ледовых условиях в каждой точке маршрута);

- из-за высоких рисков, связанных с непредсказуемостью маршрута, стоимость страхования перевозки значительно возрастает.

Выявленные недостатки предлагается решать поддержкой в строительстве ледоколов, модернизации уже имеющихся и созданием новых арктических портов, а также помощи развития единой Арктической транспортной системы. Ключевая роль в создании, которой Правительство РФ отводит Северному морскому пути.

2. Декларативность выдачи разрешения на плавание судов в акватории Северного морского пути.

Правила плавания в акватории Северного морского пути 2013 г декларируют выдачу разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути, однако не регламентируют обязанность Администрации Северного морского пути осуществлять интрузивные контрольные мероприятия с целью подтверждения пригодности судна, его соответствия требованиям безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов.

Отсутствие требования об интрузивном контроле соблюдения судовладельцами требований к судам, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, свидетельствует о формальном подходе к процедуре выдачи разрешения на плавание в акватории Северного морского пути

Предлагаем исправить возникшее упущение посредством внесения дополнения в п. 4 ст. 5.1 КТМ РФ, в котором предусмотреть обязанность Администрации при выдаче разрешения проводить интрузивные контрольные мероприятия.

В перспективе данное предложение позволит демпфировать нежелательное, вредное воздействие на окружающую природную среду, а также позволит упростить, оптимизировать контрольные мероприятия в морских портах, при оформлении захода и выхода из них.

3. Отсутствие на законодательном уровне унифицированных требований к договору оказания услуг ледокольной проводки, на практике неблагоприятно влияет на соблюдение норм российского законодательства, в том числе положений о защите конкуренции, соблюдение принципов равенства сторон гражданско-правовых отношений, пресечение монополистической деятельности и добросовестной конкуренции.

Предлагаем дополнить пункт 21. Правил плавания в акватории Северного морского пути утверждение Приказом Минтранса России от 17.01.2013 № 7 положением о том, что ледокольная проводка осуществляется ледоколами, имеющими право плавания под Государственным флагом Российской Федерации «на основании договора на оказание услуг ледокольной проводки». С включение отсылочной нормы на унифицированную, рекомендованную проформу.

Указанное дополнение позволит защитить хозяйствующих субъектов, потенциальных заказчиков услуг по ледокольной проводки от ущемления со стороны профильных монополистических организаций.

4. Как средство обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения происшествий с судами и защиты морской среды положения ст. 86 КТМ РФ предусматривают лоцманскую проводку судов, в том числе и ледовую лоцманскую проводку, которые согласно положениям ст. 41 КВВТ РФ оказываются государственными лоцманскими службами и негосударственными организациями по лоцманской проводке судов на возмездной основе.

Следует отметить, что в настоящий момент договор лоцманской проводки не имеет надлежащего нормативно-правового регулирования, что является упущением и на практике неблагоприятно влияет на соблюдение норм российского законодательства, в том числе положений о защите конкуренции, соблюдение принципов равенства сторон гражданско-правовых отношений, пресечение монополистической деятельности и добросовестной конкуренции.

Предлагаем дополнить пункт 31 Правил плавания в акватории Северного морского пути утверждение Приказом Минтранса России от 17.01.2013 № 7 положением о том, что ледовая лоцманская проводка судов осуществляется с целью обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами, а также защиты морской среды в акватории Северного морского пути «на основании договора на оказание услуг ледокольной проводки». С включение отсылочной нормы на унифицированную, рекомендованную проформу.

Указанное дополнение так же, как и дополнение пункта 21 Правил плавания в акватории Северного морского пути позволит защититься хозяйствующих субъектов от возможного ущемления их прав.

Представляется, что вышеуказанные предложения совместно с другими нормами российского и международного права послужат нормативной правовой базой для дальнейшего развития российского законодательства в сфере правового регулирования арктического судоходства.

Литература:

1. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах - Полярный кодекс, принят 15.05.2015 г. на основании резолюции МЕРС.264(68) Комитета по защите морской среды.

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 27.12.2018) // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, № 18, ст. 2207.

3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства РФ, 12.03.2001, № 11, ст. 1001.

4. Приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7 (ред. от 09.01.2017) «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // Российская газета, № 86, 19.04.2013.

5. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 01.03.2018 // Российская газета, № 46, 02.03.2018.

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ ПРАВ И ЦИФРОВЫХ АКТИВОВ: ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

Известно, что международное морское право устанавливает правила поведения государств, которых они должны придерживаться, вступая в отношения друг с другом по поводу деятельности в Мировом океане, и правила, непосредственно касающиеся использования человечеством Мирового океана, морской воды, ее флоры и фауны, минеральных ресурсов. Однако регламентация отношений государств в Мировом океане, в конечном счете, сводится к регламентации отношений государств друг с другом. Например, запрещение загрязнения моря нефтью направлено на обеспечение права всех государств пользоваться чистым морем [1].

Существует распространенное мнение, что международные нормы создают политики. А проблемы, связанные с политикой, не входят в юридическую плоскость, и анализ смысла правовых понятий в таком случае может быть отделен от исторических и социологических исследований правовых институтов. К сторонникам этих идей можно отнести позитивистов, придерживающихся воззрений Бентама, Остина и Кельзена [5]. Если это и верно, то лишь отчасти. В действительности создание международных норм – это сложный, многоэтапный процесс, со своими особенностями, традициями и процедурами, в который вовлечено множество специалистов, причем юристы – специалисты в области международного права и дипломаты играют здесь одну из наиважнейших ролей. Чаще всего в юридической литературе под процессом создания норм права понимают правообразование. Процесс правообразования включает в себя анализ и оценку сложившейся действительности, выработку взглядов и концепций о будущем правовом регулировании, а также разработку и принятие нормативных предписаний. Последним этапом правообразования выступает правотворчество, процесс непосредственного формирования различных юридических актов уполномоченными лицами [4]. Международное же правообразование – это глубокий и всесторонний процесс формирования норм и принципов международного права, носящий объективно необходимый характер, правовая реакция мирового сообщества на потребности общественной практики.

Ф. Ф. Мартенс определял международное общее право как право международного общения [3].

Сегодня множество сфер жизни общества не подвергается международно-правовому регулированию, но оно происходит в рамках конкретных групп государств, что усиливает фрагментацию из-за разнообразия включения в него национальных правовых систем.

Морское право было и является передовой отраслью в вопросе внедрения научно-технических инноваций. Некоторые научные факты были впервые подтверждены только благодаря мореплаванию в эпоху Великих географических открытий, берущую свое начало в XV в. То, что Мировой океан является крупнейшей торговой артерией, способствуют поиску решений, позволяющих обеспечить безопасность и эффективность мореплавания. К настоящему времени международно-правовая практика накопила достаточное количество правовых актов, регламентирующих вопросы мореплавания. Однако их эффективность, к сожалению, пока далека от желаемого. Кроме того, перед мировым сообществом уже в полный рост встает вопрос необходимости создания правового регулирования применения новых научно-технических инноваций.

Глобализация и «цифровизация» в международном морском праве продолжает набирать обороты. Современный период (20 в. – 21 в.) – это качественно новый этап исторического развития мирового сообщества, характерными особенностями которого являются универсализация и глобализация международных отношений, формирование общих финансово-экономических, правовых и информационных пространств, выработка единых подходов к содержанию и обеспечению прав человека, народов и государств. Эти процессы протекают и в международном морском праве. При этом важнейшую роль играют современные цифровые технологии. Цифровизация – это применение прорывных цифровых технологий, трансформирующих операционные процессы и бизнес-модели за счет новых форматов взаимодействия и принятия решений.

Можно выделить следующие новые вызовы и возможности в морской отрасли: Интернет вещей, Блокчейн, Автоматизация:

Интернет вещей	Блокчейн	Автоматизация
Программы, использующие данные, полученные с помощью спутников, для определения наиболее эффективного маршрута	Предотвращение несанкционированного доступа к данным. Отслеживания перемещения грузов и обеспечения наглядности цепи поставок на всех стадиях.	Автономные морские надводные суда: спасание, ликвидация аварий и разливов нефти, пассажирские паромные перевозки, буксировка и грузоперевозки.

<p>и оценки сроков прибытия судов в режиме реального времени.</p> <p>Интеллектуальные контейнеры, использующие датчики и телемеханику для отслеживания показателей температуры, вибрации, влажности и качества воздуха во время морских перевозок.</p> <p>Долгосрочный прогноз трафика с использованием искусственного интеллекта.</p> <p>В шиппинговой индустрии все чаще используются данные, полученные со спутников и датчиков, связывающих оборудование, системы и механизмы для поддержки принятия обоснованных решений по оптимизации маршрутов, отслеживанию объектов и техническим обслуживанием механизмов.</p>	<p>Регистрация сведений о судах, в том числе, о глобальных рисках и их влиянии на перевозку.</p> <p>Интерактивные контракты и морские страховые полисы.</p> <p>Открытые платформы цифровой обработки данных («Maersk» & «IBM»).</p>	<p>Примером такой системы можно назвать Интеллектуальную цифровую систему управления арктической логистикой Газпром нефть «КАПИТАН» [10].</p>
---	---	---

Как реакция на вызовы в России была создана Маринет (MariNet) – Рабочая группа Национальной технологической инициативы, поддерживающая развитие высоких технологий для морской отрасли. Реализация Национальной технологической инициативы обусловлена новой глобальной технологической революцией, которая происходит сейчас в мире. Взрывное развитие и проникновение новых технологий во все сферы человеческой деятельности приводят радикальным изменениям

на глобальных рынках, в самой структуре и характере современного производства и экономики.

В 2014 году Президент Российской Федерации Владимир Путин в своем обращении к Федеральному собранию (парламенту России) обозначил задачу – гарантировать России вхождение в число мировых технологических лидеров, обеспечение роли России как технологической сверхдержавы. В 2016 году начата практическая реализация Национальной технологической инициативы. Дорожная карта Маринет одобрена Президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России 24.06.2016, Протокол № 3 [6].

Маринет включает в себя реализацию мероприятий по следующим приоритетным направлениям:

е-Навигация	Освоение ресурсов океана	Инновационное судостроение
Безэкипажное судовождение Сервисные платформы к гидрометеорологической и навигационной информации е-Фрахтинг	Морские роботизированные системы Морские многоцелевые беспилотные платформы; Инновационные средства добычи углеводородов	Автономные суда Системы дистанционного управления судами

26 марта 2018 года в Госдуму РФ был внесен законопроект № 424632-7 (о цифровых правах) депутатов В. В. Володина и П. В. Крашенинникова, полностью посвященный гражданско-правовому аспекту обращения криптовалют и токенов. Законопроект подписан и должен вступить в силу с 1 октября 2019 года [7].

Вводится новый объект гражданских прав: «цифровые права». Цифровые права – это названные в таком качестве в законе обязательственные и иные права, содержание и условия осуществления которых определяются в соответствии с правилами информационной системы, отвечающей установленным законом признакам. Понятие «Цифровые права» раскрывается в новой ст. 1411 ГК РФ. Напоминаем, что ст. 141 ГК РФ называется «Валютные ценности» [8].

Цифровое право по существу «обертка» для других прав (прав требования, а также – в перспективе – корпоративных, интеллектуальных и вещных прав). Однако в тексте новой редакции ст. 128 ГК РФ оно выделено в качестве самостоятельного вида имущественных прав.

Действующая редакция ГК РФ:	Новая редакция ГК РФ:
<p>Статья 128. Объекты гражданских прав К объектам гражданских прав относятся вещи, включая наличные деньги и документарные ценные бумаги, иное имущество, в том числе безналичные денежные средства, бездокументарные ценные бумаги, имущественные права; результаты работ и оказание услуг; охраняемые результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации (интеллектуальная собственность); нематериальные блага.</p>	<p>Статья 128. Объекты гражданских прав К объектам гражданских прав относятся <u>вещи (включая наличные деньги и документарные ценные бумаги), иное имущество, в том числе имущественные права (включая безналичные денежные средства, бездокументарные ценные бумаги, цифровые права);</u> результаты работ и оказание услуг; охраняемые результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации (интеллектуальная собственность); нематериальные блага.</p>

У экспертного сообщества имелось множество концептуальных замечаний к законопроекту. В том числе к вопросу квалификации цифровых прав. См. публикации Людмилы Новоселовой, Константина Скловского и др. [9].

Очень важной новеллой законодателя является узаконивание смарт-контрактов в ст. 309 ГК РФ. Так согласно закона: «Условиями сделки может быть предусмотрено исполнение ее сторонами возникающих из нее обязательств, при наступлении определенных обстоятельств без направленного на исполнение обязательства отдельно выраженного дополнительного волеизъявления его сторон путем применения информационных технологий, определенных условиями сделки».

В этом положении законодатель также не ограничивает информационные технологии, применяемый в смарт-контрактах, что позволяет применять любые технологии, в том числе и собственные, однако, к сожалению, не вносится порядок оспаривания таких сделок. Вероятно, что в случае злоупотреблений со смарт-контрактами будут применяться нормы о недействительности обычных сделок и будет выработана особая судебная практика с применением ст. 10 ГК РФ.

Норма очевидна направлена на применение смарт-контрактов и банковских инструментов, когда исполнение происходит автоматически. Видимо норму следует понимать так, что волеизъявление не требу-

ется непосредственно перед осуществлением исполнения. Однако понятие «дополнительного волеизъявления» и его отличие от обычного не раскрывается.

К сожалению, единого и достаточного правового регулирования цифровых прав и цифровых активов на сегодняшний день не сформировано ни на национальном уровне, ни на международном. Становление новых технологий идет одновременно в различных государствах.

ООН также обращает внимание на технологии блокчейна и смарт-контрактов и возможно в будущем будет создано глобальное регулирование данных цифровых инструментов.

Следует констатировать, что на сегодняшний день все еще существует ряд открытых вопросов, не позволяющих полноценно использовать на практике цифровые права и цифровые активы, в том числе и в морской отрасли:

- Будет ли распространяться действие новых положений законодательства на ранее возникшие отношения в области цифровых прав и активов?

- Обилие бланкетных и отсылочных норм в законопроектах, не позволяют сразу же применять положения новых статей. Необходимо издание подзаконных актов, издание разъяснений или формирование судебной практики.

- Отсутствует необходимое правовое наполнение и однозначный понятийный аппарат.

- Нет понимания, как будет регулироваться деятельность Информационных систем с учетом введенных в оборот цифровых прав. Возможно, цифровые права будут разрешены только в государственных национальных информационных системах.

- Не имеется достаточно четкого ответа на вопрос, что такое цифровое право ни на национальном уровне, ни на международном.

При этом цифровое направление в морской отрасли представляется перспективным и востребованным.

Литература:

1. Лазарев М.И. Теоретические вопросы современного международного морского права. М., 1983.

2. Мамонова А.С. Современные подходы к регулированию безопасности мореплавания // Морское право. 2005. № 4.

3. Мартенс Ф.Ф. Современное международное право цивилизованных народов / В 2-х т. Т. 1 / под общ. ред. Л.Н. Шестакова. М.: Юридический колледж МГУ, 1996.

4. Теория государства и права: Учебник под ред. М.Н. Марченко. М.: Зерцало, 2009.

5. Харт Г.Л.А. Понятие права. СПб., 2007.
6. <https://marinet.org> (Сайт Рабочей группы Национальной технологической инициативы, поддерживающей развитие высоких технологий для морской отрасли.).
7. Законопроект № 424632-7 (Текст законопроекта опубликован на официальном сайте Системы обеспечения законодательной деятельности РФ: <http://sozd.duma.gov.ru/bill/424632-7>).
8. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (В редакции, опубликованной на официальном сайте pravo.gov.ru).
9. Журнал «Закон»: Интервью с Людмилой Новоселовой (Публикация на сайте журнала: https://zakon.ru/discussion/2018/09/07/predlozheniya_zavtra_zhe_perevesti_ves_reestr_prav_na_nedvizhimost_na_blokchejn_predstavlyayutsya_sm).
10. «Газпром нефть» внедрила первую в мире цифровую систему управления логистикой в Арктике (Публикация на сайте компании: <https://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/2700043/>).

ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКИХ ОБЪЕКТОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ РАЗВЕДКИ РЕСУРСОВ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА

Доклад содержит результаты исследования, проводимого автором в течение продолжительного периода времени. Рассмотрим такие вопросы, какие ещё есть морские объекты кроме тех, что предназначены для освоения углеводородного месторождения? Чем они отличаются? Какими нормами законодательства регулируются нефтегазопромысловые сооружения, являющиеся объектом обустройства морских месторождений нефти и газа? Данные вопросы тесно связаны с судами занимающимися поиском залежей нефти и газа, а также в бурении нефтяных скважин. Сотрудники таких судов обустраивают морские стационарные платформы, площадки, прокладывают трубопроводы, каналы связи, а также оборудуют всю необходимую инфраструктуру в воде, устанавливают ветрогенераторы, регулируют необходимую глубину дна и др. Проектирование, постройка, переоборудование, модернизация, ремонт и эксплуатация морских сооружений выполняются в соответствии с требованиями российских и международных стандартов и классификационных обществ: Российского морского регистра судоходства, Регистра Ллойда (Lloyd's Register of Shipping), Германского Ллойда (Germanischer Lloyd), Норвежского бюро Веритас (Det Norske veritas), Американского бюро судоходства (The American bureau of shipping).

Рассмотрим несколько примеров доказывающих важность данной темы. Для справки: 22 апреля 2010г. управляемая буровая платформа *Deerwater Horizon* затонула в Мексиканском заливе у побережья штата Луизиана. В воды Мексиканского залива вылилось около 5 миллионов баррелей сырой нефти за 152 дня. После аварии, повлекшей за собой беспрецедентное загрязнение окружающей среды, власти страны ввели временный запрет на рыбную ловлю в районе ЧП, закрыв для промысла более трети всей акватории залива.

18 декабря 2011 г. буровая платформа «Кольская» перевернулась в Охотском море в 200 километрах от берега острова Сахалин, что в последующем привело к экономическим последствиям, а также к 53 погибшим не говоря уже о том, что установка полностью ушла под воду. В качестве ещё одного примера экономических последствий аварий, связанных с разработкой морских нефтегазовых ресурсов, приведу случай в Арктике с нефтяной платформой *Kulluk*, принадлежащей нидерландско-британской нефтегазовой компании *Royal Dutch Shell* и используемой для бурения в море Бофорта. Данный инцидент привел к кому,

что компания была вынуждена приостановить проведение в 2013 г. геологоразведочных работ в море Бофорта и Чукотском море, что привело к потерям 1 млрд. долларов США. Более того ряд лицензий в отношении 12 млн. гектар в море Бофорта и Чукотском море были выданы с нарушением законодательства США, в соответствии с решением апелляционного суда девятого округа США. Вдобавок общие затраты компании в указанных морях на работы составляют 5 млрд. долларов США.

Ещё один инцидент, унесший жизни людей, образовавший обширные нефтяные разливы и шлейф дыма является результат пожара 4 декабря 2015 года, который можно увидеть на спутниковых снимках в Каспийском море на платформе № 10 месторождения «Гюнешли». Также в 2019г. произошла авария с возгоранием на газонефтяном месторождении «Каламкас» на побережье Каспийского моря в ходе, которой специалистам ещё предстоит проверить, были ли пострадавшие и загрязнены ли воды Каспийского моря, а также к каким экономическим последствиям это приведет.

Кроме того, в настоящее время на море появились многочисленные самоходные или несамоходные плавучие сооружения, использование которых связано не только с торговым мореплаванием, но и с добычей полезных ископаемых, сбором различных гидрометеорологических сведений, исследованием морского дна и прочее. По конструкции они весьма существенно отличаются от обычных судов, хотя и выполняют их функции, поэтому назначение самоходного или несамоходного плавучего сооружения не может служить безусловным показателем того, что данный объект является именно судном, но, тем не менее, юридически оно считается судном для РФ. Особенно характерны в этом смысле различные сверхкрупные пассажирские суда, нередко похожие на искусственные острова – это суда-отели, например *Harmony of the Seas* «Гармония морей». Также на море появился ракетно-космический комплекс Российской Федерации. Морской сегмент комплекса состоит из самоходной океанской стартовой платформы «Одиссей» и сборочно-командного судна. Кроме этого есть морские вертолетные платформы, так называемые суда – плавучие мосты, подводные самоходные катамараны и тримараны, подводные кабельные суда и прочее.

Указанные объекты по конструкции весьма существенно отличаются от обычных судов, хотя и выполняют их функции, поэтому назначение плавучего сооружения не является в большинстве случаев точным указателем его пригодности для судоходства или группового плавания. Вместе с тем есть отдельные типы судов (буксиры, спасательные суда, ледоколы, подводные суда), назначение которых прямо указывает на то, что они могут быть и часто являются участниками группового плавания. Группа судов обеспечения буровых платформ, находящаяся в составе

комплексов, связанных с разведкой и бурением нефтяных и газовых месторождений решает актуальные проблемы правового обеспечения морской добычи нефти и газа, а это круг вопросов, связанный с необходимостью подвозить материалы и оборудование, обеспечивать их удержание на месте бурения, безопасность при авариях и общее поддержание уровня безопасности человеческой жизни на море.

Доходы от эксплуатации морских ресурсов исчисляются сотнями миллиардов долларов США в год. Причем на первое место по доходности вышел рекреационный бизнес (особенно в приморских и береговых зонах), далее - морское судоходство, затем – морская добыча нефти и газа и, наконец, древнейший вид морепользования – промысел рыбы и других морских ресурсов. Между тем права государств на глобальные имущественные ценности Мирового океана (в отличие от суверенных и иных прав на доступ к морским пространствам и на юрисдикцию государств в море) меньше всего исследованы правоведами. Хотя "экономическому измерению" в широком смысле в международном праве посвящается немало специальных работ, урегулирование имущественных притязаний государств на морские ресурсы обычно не выделяется в международном праве в качестве самостоятельной подотрасли. Действительно Вельяминов Г. М. поднимает сложный вопрос, потому что пределы суверенных и юрисдикционных пространств можно определить в той или иной мере. Согласно нормам международного морского права внутренние морские воды и территориальное море составляют часть территории прибрежного государства. На данные пространства Мирового океана распространяется суверенитет прибрежного государства. Единственное Соглашение ООН 1994 г. относительно режима минеральных ресурсов Района, которое для участвующих в ней государств имеет преимущественную силу перед Женевскими конвенциями. Оно определяет положения касающиеся дна морей и океанов и его недр за пределами национальной юрисдикции (именуемые «Район»), а также ресурсы Района, которые являются общим наследием человечества. Например, юрисдикция континентального шельфа «для Норвегии как державы, могущей быть отнесенной к передовой в области добычи углеводородов с континентального шельфа, "нефтяное законодательство" занимает важную часть нормативной базы страны», указывает профессор, доктор юридических наук, член Международной рабочей группы Международного морского комитета по полярному судоходству Скаридов А. С.

Обратимся к международному и российскому законодательству, которое могло бы разъяснить, что собой представляет морской объект, используемых для разведки ресурсов континентального шельфа. Согласно правилу 1. Приложения I к Конвенции «Правила предотвращения загрязнения нефтью» МАРПОЛ 73/78 нефтяной танкер (FPSO и

FSU) означает судно, построенное или приспособленное главным образом для перевозки нефти наливом в своих грузовых помещениях, и включает комбинированные суда, который определен в Приложении II к настоящей Конвенции, и любой газозов, который определен в правиле 3.20 главы II-1 Конвенции СОЛАС 1974 года, если он перевозит в качестве груза или части груза нефть наливом. Также комбинированное судно означает судно, предназначенное для перевозки либо нефти наливом, либо твердых грузов навалом. Можно сказать, что здесь используется понятие правового режима, а не правового статуса как в указанной выше Конвенции, для целей МАРПОЛ 73/78 более интересно как используется то или иное судно и уже от этого устанавливаются те или иные правила и требования по загрязнению морской среды.

Согласно п. 2 ст. 2 Конвенции о защите Черного моря от загрязнения 1992 г. «судно» означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа, включая суда на подводной подушке, подводные суда, буксируемые и самоходные плавучие средства, а также платформы и другие, искусственно сооруженные конструкции в море.

Список международных конвенций устанавливающих понятие судно можно продолжать дальше, но четкого определения понятий «искусственный остров», «искусственная установка» и «плавучее сооружение» нет. Также как их относительного правового статуса отдельных категорий таких «морских объектов, используемых для разведки ресурсов континентального шельфа». Следует отметить, что основы правового режима искусственных островов, установок и сооружений установлены в международном морском праве и ряде законодательных актов которые упоминают терминологически близкие понятия и частично их детерминируют. И, в первую очередь, они регламентируют следующие: 1) какое государство имеет право создавать или выдавать разрешение на создание искусственных островов, установок и сооружений; 2) какое государство осуществляет юрисдикцию над созданными искусственными островами, установками и сооружениями, находящимися в эксплуатации и осуществляющими ту деятельность, для которой они созданы.

На практике возникает проблема, с которой в принципе никогда не сталкиваются при разработке месторождений на суше, является создание места, с которого будет вестись разведка и (или) добыча нефти и газа. «Государство, которое должно четко понимать, какой ресурсной базой оно владеет, оно должно подходить к этому вопросу более ответственно и максимальным образом стимулировать геологоразведочные работы», – Денис Храмов, первый заместитель Министра природных ресурсов и экологии Российской Федерации. В связи с тем, что создание такого объекта и дальнейшем его устройством, оборудованием и снабжением (буксировка буровой установки, установка буровой платформы, строительство металлической конструкции, создание намывного или

насыпного основания и т.д.) усложнено может быть крайне неблагоприятными погодными условиями, малой продолжительностью бурового сезона, непростой логистической схемой и иными факторами, влияющими на разработку месторождений, требующего значительных финансовых затрат.

Для того чтобы не понести дополнительных расходов на оформление данного объекта ввиду неправильного выбора правового регулирования, особенно важно изначально правильно оформить такой объект. Между тем в законодательстве Российской Федерации существует сразу несколько вариантов оформления подобных объектов, и при их создании ни в теории, ни на практике, ни в законодательстве нет однозначного ответа на то, какой из них следует выбирать и в каком случае. Например, в соответствии с п. 4 ст. 16 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» создание, эксплуатация и использование искусственных островов, сооружений и установок для любых целей во внутренних морских водах и в территориальном море осуществляются в порядке, определяемом Правительством РФ.

Порядок создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации утвержден постановлением Правительства РФ от 19 января 2000 г. № 44. Согласно п. 2 Постановлению Правительства РФ от 19.01.2000 г. искусственные острова, сооружения и установки во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации могут создаваться для любых целей, кроме целей, противоречащих законам, другим нормативным правовым актам и международным договорам Российской Федерации. Однако следует отметить некоторую особенность неоспоримого права прибрежного государства устанавливать правовой режим создания, эксплуатации и использования искусственных островов, установок и сооружений в его территориальном море.

Исходя из выше сказанного и положений гл. IV Федерального закона о континентальном шельфе Российской Федерации, можно сделать вывод, что на «искусственный остров» и «установка, сооружение» распространяется идентичный режим правового регулирования. Однако следует отметить, что их разграничение все равно остается важным вопросом, поскольку, во-первых, сам законодатель рассматривает эти понятия по отдельности, а во-вторых, несмотря на идентичность правового регулирования, это два схожих, но при этом очень отличающихся понятия.

Назначение искусственного острова, установки и сооружения установлено в ст. 16 Федерального закона о континентальном шельфе. Они создаются:

1. для обеспечения обороны страны и безопасности государства;
2. регионального геологического изучения;
3. геологического изучения, разведки и добычи минеральных ресурсов;
4. проведения морских ресурсных исследований водных биоресурсов и осуществления рыболовства;
5. проведения морских научных исследований;
6. иных целей, не противоречащих международным договорам Российской Федерации, настоящему Федеральному закону, другим федеральным законам.

Из того же нормативно-правового акта нам ясно, что искусственные острова, установки и сооружения не обладают статусом островов и не имеют территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа. На первый взгляд назначение каждого из вышеперечисленных объектов существенно различается, но при более тщательном рассмотрении данные объекты очень легко перепутать. В первую очередь следует отметить, что правовое регулирование искусственных островов, установок и сооружений идентично.

Но на практике зачастую искусственный остров имеет какое-либо основание (насыпное, намывное и т. п.) и выступает над поверхностью воды при максимальном приливе, а установка, сооружение – это буровая установка, платформа или подводное сооружение, включая скважину.

Таким образом, искусственный остров, установка и сооружение являются понятиями одного уровня в РФ и международных нормативно-правовых актов. Они отличаются, во-первых, искусственный остров – это основание с какой-либо конструкцией на нем, а установки и сооружения – это строительные конструкции или уже готовые к эксплуатации объекты (такие, как буровые установки). Во-вторых, искусственные острова обязательно должны выступать над водой, а установки и сооружения могут быть как надводными, так и подводными.

Для более четкого разграничения данных категорий была предпринята попытка сформулировать данную работу, но по-настоящему осознать необходимость таких изменений поможет только столкновение с данной проблемой на практике, поскольку на данный момент в Российской Федерации созданием рассмотренных объектов занимаются всего несколько компаний. Смысл сказанного сводится к следующему всё это, рождает актуальные проблемы правового обеспечения морепользования и соответственно цель на дальнейшее развитие морской индустрии.

Литература:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982)(с изм. от 23.07.1994).

2. Соглашение об осуществлении Части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года (заключено в г. Нью-Йорке 23.07.1994).

3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ/MARPOL) (Заключена в г. Лондоне 02.11.1973) (с изм. от 26.09.1997).

4. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) (Лондон, 1 ноября 1974 года).

5. Конвенция о защите Черного моря от загрязнения (Заключена в г. Бухаресте 21.04.1992).

6. Федеральный закон от 30.11.1995 N 187-ФЗ (ред. от 28.11.2018) «О континентальном шельфе Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019).

7. Федеральный закон от 31.07.1998 N 155-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 27.01.2019).

8. Постановление Правительства РФ от 19.01.2000 № 44 (ред. от 28.09.2018) «Об утверждении Порядка создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации».

9. Вельяминов Г.М. Международное право: опыты. М.: Статут, 2015. 1006 с.

10. Мордвинова Т.Б., Скаридов А.С., Скаридова М.А. Полярное право: монография / под ред. А.С. Скаридова. М.: Юстиция, 2017. 398 с.

11. Международный арктический форум 2019.- <https://forumarctica.ru/programme/business-programme/>

Т. Б. Мордвинова,
заместитель директора Агентства морского права
по научным и образовательным программам

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ РАЗРАБОТКИ МОРСКИХ РЕСУРСОВ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ КАК ОСНОВА ФОРМИРОВАНИЯ АРКТИЧЕСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА

Во все времена одним из ключевых вопросов человеческого бытия был вопрос безопасности. Безопасность является неотъемлемым свойством любой системы (человек-среда, человек-машина-среда) и ее целью, вопрос безопасности распространяется как лично на человека, так и на его близких, окружение и сферу его деятельности.

Для того чтобы прийти к целостному пониманию понятия «экономическая безопасность транспортировки морских ресурсов» начать надо с рассмотрения отдельных понятий.

Первое упоминание о безопасности было сделано в 28 главе книги Иезекииль Ветхого Завета Библии. В переводе с греческого термин «безопасность» означает «владеть ситуацией». Термин «безопасность» начали употреблять ещё в XII веке. Он означал спокойное состояние духа человека, который считал себя защищённым от любой опасности.

По мнению Скаридова А. С., анализ понятия «безопасность» не дает более или менее точного энциклопедического толкования этого понятия. Некоторые источники, избегая точных формулировок, лишь указывают на пути ее достижения, другие под безопасностью понимают «условия, обеспечивающие...», третьи для объяснения этого понятия в качестве ключевых используют словосочетания «качество, обеспечивающее минимизацию риска...»; «способность осуществлять какую-то деятельность без угрозы...» или даже «особое искусство».

Особое место среди различных видов безопасности (социальной, экологической, демографической, политической, военной, научно-технологической, информационной, энергетической, культурной, правовой, генетической, криминологической, гуманитарной, психологической) занимает безопасность экономическая. Это обусловлено тем, что все виды безопасности так или иначе не могут быть в достаточной степени реализованы без экономического обеспечения.

Впервые понятие «экономическая безопасность» было использовано президентом США Ф. Рузвельтом при поиске путей решения для выхода из экономического кризиса в США в 30-х гг. XX века. Сегодня экономическая безопасность – как научное направление является одной из областей, привлекающих пристальное внимание специалистов са-

мого различного профиля. Необходимо отметить, что проблемы экономической безопасности в последние годы стали предметом исследований многих ученых-экономистов.

В частности, академик Абалкин Л. И. определил экономическую безопасность как «совокупность условий и факторов, обеспечивающих независимость национальной экономики, ее стабильность и устойчивость, способность к постоянному обновлению и совершенствованию». Согласно экономисту Глазьеву С. Ю. «экономическая безопасность – состояние экономики и производительных сил общества с точки зрения возможностей самостоятельного обеспечения устойчивого социально-экономического развития страны, ... поддержания должного уровня конкурентоспособности национальной экономики в условиях глобальной конкуренции».

Законодательное понятие «экономическая безопасность» в Российской Федерации долгое время отсутствовало. После принятия Стратегии национальной безопасности РФ (Указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683) понятие экономической безопасности стало возможным определить через понятие «национальной безопасности», сформулированное в Стратегии национальной безопасности РФ.

«Национальная безопасность Российской Федерации (далее – национальная безопасность) – состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан Российской Федерации (далее – граждане), достойные качество и уровень их жизни, суверенитет, независимость, государственная и территориальная целостность, устойчивое социально-экономическое развитие Российской Федерации. Национальная безопасность включает в себя оборону страны и все виды безопасности, предусмотренные Конституцией Российской Федерации и законодательством Российской Федерации, прежде всего государственную, общественную, информационную, экологическую, экономическую, транспортную, энергетическую безопасность, безопасность личности» (Стратегия национальной безопасности РФ, ч. 1, п. 6). Таким образом, определено, что экономическая безопасность – один из видов национальной безопасности, предусмотренный Конституцией Российской Федерации и законодательством Российской Федерации.

В 2017 году принят Указ Президента РФ № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года», которым утверждена прилагаемая Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года. В этом документе дано понятие экономической безопасности и многие другие определения в данной сфере правового регулирования.

«Экономическая безопасность – состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия для реализации стратегических национальных приоритетов Российской Федерации» (Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года»).

Экономическая безопасность включает в себя и сырьевую безопасность. По определению профессора А. Перчика, обеспечение сырьевой безопасности – это комплекс мер, осуществляемых государством, обладающим собственными минеральными ресурсами, в который входят: поиск и разведка с целью увеличения количественных запасов сырья; рациональное использование ресурсов как в процессе добычи и транспортировки, так и в процессе непосредственного использования. (4. С. 113)

В новой Стратегии экономической безопасности России на период до 2030 г. [5] определены основные вызовы и угрозы экономической безопасности, в том числе и области сырьевой безопасности:

«9) истощение экспортно-сырьевой модели экономического развития, резкое снижение роли традиционных факторов обеспечения экономического роста, связанное с научно-технологическими изменениями;

10) отсутствие российских несырьевых компаний среди глобальных лидеров мировой экономики;

13) истощение ресурсной базы топливно-сырьевых отраслей по мере истощения действующих месторождений;

14) ограниченность масштабов российского несырьевого экспорта, связанная с его низкой конкурентоспособностью, недостаточно развитой рыночной инфраструктурой и слабой вовлеченностью в мировые «цепочки» создания добавленной стоимости».

Развитие минерально-сырьевой базы – краеугольный камень экономики государства и один из главных факторов его безопасности, потому создание и реализация обоснованной и продуманной стратегии использования минерально-сырьевой базы – одна из главных задач государства [4, с. 118]. Одним из факторов рационального использования минерально-сырьевой базы является транспортировка.

Если в общем понимании транспорт – это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки пассажиров и грузов [9], то в экономической составляющей это комплекс, который отвечает за устойчивое и динамичное развитие темпа роста экономического развития, что в свою очередь способствует обеспечению экономической безопасности на всех ее уровнях.

В Стратегии экономической безопасности России на период до 2030 г. [5] к основным вызовам и угрозам экономической безопасности

отнесен и фактор недостаточного развития транспортной инфраструктуры, а к основным задачам по реализации направления, касающегося обеспечения устойчивого роста реального сектора экономики отнесено комплексное развитие транспортной инфраструктуры, создание современных транспортно-логистических комплексов, разработка и внедрение современных транспортных средств.

Крупнейшая ресурсная база в России это Арктическая зона России, причем привлекательных для долгосрочного инвестирования объектов в российской Арктике больше, чем в любом другом месте.

В 2008 году утверждены «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», где сформулированы национальные интересы, которые подчеркивают важность арктической зоны как стратегической ресурсной базы, а также использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации.

Еще в 2017 году Министерство природных ресурсов опубликовало свой прогноз объемов транспортировки добываемого минерального сырья по Северному морскому пути на период до 2030 года, где отмечалась необходимость спланировать необходимое количество судов различных ледовых классов и типоразмеров, которые будут задействованы для транспортировки грузов по трассам Севморпути, оценить потребность в ледокольном обеспечении, а основой для развития Севморпути определялась транспортировка полезных ископаемых. А это значит, что загруженность морских трасс будет полностью зависеть от эффективности работы добывающих компаний по взятым на себя лицензионным обязательствам и темпов освоения месторождений.

Экономическая безопасность предполагает поддержание национальной экономики на той ступени развития, которая обеспечивает дальнейший экономический рост и способна противодействовать влиянию внешних и внутренних угроз. И, следовательно, устойчивое развитие одной из ее составляющих «транспортировка морских ресурсов» обеспечивает материальную основу хозяйственной деятельности реального сектора экономики (промышленности, сельского хозяйства, строительства), производящего товары (работу и услуги) и вносит весомый вклад в формирование доходной части бюджета страны, а также определяет социально-экономическое развитие отдельных регионов.

Литература:

1. Абалкин Л. Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение // Вопросы экономики. 1994. № 12. С. 4.
2. Глазьев С.Ю. Безопасность экономическая. Политическая энциклопедия. М., Мысль, 1999. Т. 1.

3. Скаридов А.С. Морское право. Том 1. Международное публичное морское право. М.: ЮРАЙТ, 2017. С. 15-16.
4. Роль природных ресурсов в обеспечении экономической безопасности регионов и стран / Шломенцев А.Г., Козаков Е.М., Андреева Е.Л. // Экономика региона. № 3. 2008. С. 113.
5. Указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации».
6. Специфика и взаимосвязь экономической безопасности и транспортного комплекса страны.
7. Экономический потенциал Российской Арктики в области природных ресурсов и перевозок по СМП.
8. Теоретические и прикладные проблемы экономической безопасности регионов Севере и Арктики в условиях трансформации глобальных и национальных приоритетов хозяйствования. Отчет о НИР / ФГБУН Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина. Апатиты, 2015.
9. Советская энциклопедия. Т. 9.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РАЗРАБОТКИ МОРСКИХ МИНЕРАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ

Разработка минеральных ресурсов морского дна в границах национальной юрисдикции осуществляется на основе законодательных актов прибрежного государства. Среди первых таких документов, следует назвать закон США «О пространствах за пределами КШ» 1953 г., («Outer Continental Shelf Lands Act»), действующий с поправками 2005 г.; закон «О добыче минеральных ресурсов» Японии 1950 г. («The Mining Act»), действующий с поправками 2011 г.; австралийский закон «О морях и подводных пространствах» 1973 г. («Seasand Submerged Lands Act»), действующий с поправками 2004 г.; канадский закон «Об океанах» 1996 («Ocean Act»), действующий с поправками 2005 г. и др.

В Российской Федерации разработка морских минеральных ресурсов осуществляется в соответствии с законами «О недрах» 1992 г. и «О континентальном шельфе» 1995 г. Указанные федеральные законы определяют статус континентального шельфа, суверенные права и юрисдикцию РФ на ее континентальном шельфе.

В соответствии с российским законодательством разработка ресурсов шельфа включает морские научные и ресурсные исследования, бурение, возведение искусственных островов или сооружений, бурение, прокладку и эксплуатацию подводных кабелей и трубопроводов.

Природные ресурсы континентального шельфа – минеральные и другие неживые ресурсы морского дна и его недр (далее – минеральные ресурсы), а также живые организмы, относящиеся к «сидячим видам», то есть организмы, которые в период, когда возможна их добыча (вылов), находятся в неподвижном состоянии на морском дне или под ним либо не способны передвигаться иначе, как находясь в постоянном физическом контакте с морским дном или его недрами (далее - водные биоресурсы) [ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ, Ст. 4].

Морские научные исследования на континентальном шельфе - фундаментальные или прикладные исследования и проводимые для этих исследований экспериментальные работы, направленные на получение знаний по всем аспектам природных процессов, происходящих на морском дне и в его недрах [ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ, Ст. 4];

Морские ресурсные исследования на континентальном шельфе - прикладные научно-исследовательские работы, направленные на разведку континентального шельфа и разработку его минеральных ресурсов, водных биоресурсов и осуществляемые в соответствии с ФЗ от 17

декабря 1998 года № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» [ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ, Ст. 4];

Искусственные острова – стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения на континентальном шельфе РФ объекты (искусственно сооруженные конструкции), имеющие намывное, насыпное, свайное и (или) иные неплавучие опорные основания, выступающие над поверхностью воды при максимальном приливе [ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ, Ст. 4];

Сооружения, установки – гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения на континентальном шельфе Российской Федерации стационарные и плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, морские стационарные платформы и другие объекты, а также подводные сооружения (включая скважины) [ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ, Ст. 4].

Предоставление в пользование участков осуществляется без проведения аукционов, но на основе оформления лицензии, которые выдаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством РФ. Права и обязанности пользователя недр возникают с даты государственной регистрации лицензии, в которой указываются основные компетенции владельца по эксплуатации ресурсов, включая условия экологического и гидрометеорологического обеспечения пользования участками, организацию мониторинга состояния и загрязнения окружающей среды, меры по предотвращению и ликвидации аварийных ситуаций; об условиях страхования, консервации и (или) ликвидации установок и сооружений по завершении работ; методы ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в морской среде в ледовых условиях, проведения буровых работ, прокладку подводных кабелей, трубопроводов в соответствии с проектной документацией.

Буровые работы на континентальном шельфе могут проводиться для целей, не противоречащих международным договорам РФ и федеральным законам, а условия проведения буровых работ должны включать типы и технические характеристики буровых платформ и иного используемого для проведения буровых работ оборудования; сведения о соответствии буровых растворов требованиям в области охраны окружающей среды; комплекс мероприятий по предотвращению загрязнения окружающей среды, а также по снижению и возмещению ущерба, наносимого окружающей среде, в том числе водным биоресурсам; данные о мерах по обеспечению безопасности судоходства, транспортной безопасности при проведении буровых работ и в районе их проведения (Ст. 9 ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ).

На российском шельфе согласно Статье 16 Федерального закона «О континентальном шельфе» создавать искусственные острова, установки и сооружения могут:

- федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, физические и юридические лица Российской Федерации (далее для настоящей главы - российские заявители);

- иностранные государства, их физические и юридические лица, компетентные международные организации (далее для настоящей главы - иностранные заявители);

- пользователи недр, осуществляющие региональное геологическое изучение, геологическое изучение, разведку и добычу минеральных ресурсов континентального шельфа на основании соответствующей лицензии и в соответствии с проектной документацией, указанных в статье 16.1 настоящего Федерального закона (далее – пользователи недр);

- российские и иностранные юридические лица, привлекаемые на договорной основе пользователями недр для создания, эксплуатации и использования искусственных островов, установок, сооружений (далее - исполнители);

- российские заявители, иностранные заявители и иные лица, являющиеся инвесторами в соответствии с Федеральным законом «О соглашениях о разделе продукции».

Искусственные острова, установки и сооружения на континентальном шельфе подлежат регистрации, и их эксплуатация может осуществляться для:

- (1) обеспечения обороны страны и безопасности государства;
- (2) регионального геологического изучения;
- (3) геологического изучения, разведки и добычи минеральных ресурсов;
- (4) проведения морских ресурсных исследований водных биоресурсов и осуществления рыболовства;
- (5) проведения морских научных исследований;
- (6) иных целей, не противоречащих международным договорам РФ.

Для осуществления работ (услуг), связанных с созданием, эксплуатацией, использованием искусственных островов, установок, сооружений, пользователь недр вправе на основании договора привлечь исполнителя, однако, при этом контроль за соблюдением исполнителем условий договора, обеспечивает пользователь недр.

Правительство РФ в течение десяти дней со дня получения запроса направляют заявителю уведомление о его получении; в течение четырех месяцев со дня получения запроса направляют заявителю разрешение на создание, эксплуатацию, использование искусственных островов, установок и сооружений или уведомление об отказе. Иностранцам такие уведомления (или уведомления об отказе) направляются через Федеральную службу по надзору в сфере природопользования.

Лица, имеющие право создавать, эксплуатировать, использовать искусственные острова, установки, сооружения обязаны обеспечивать исправное состояние постоянных средств предупреждения о наличии искусственных островов, установок, сооружений и других элементов навигационной обстановки в пределах зон безопасности вокруг них; свободный доступ на указанные сооружения, должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, регулярно поддерживать связь с береговыми службами РФ и передавать в ближайший радиометеорологический центр РФ оперативные данные метеорологических и гидрологических наблюдений в соответствии со стандартными процедурами Всемирной метеорологической организации. Иностранцы, кроме того, обязаны обеспечивать присутствие на искусственных островах, установках, сооружениях представителей исполнительной власти РФ.

Прокладка подводных кабелей, трубопроводов осуществляется в соответствии с нормами международного права при условии, что осуществление такой прокладки не препятствует региональному геологическому изучению, геологическому изучению, разведке и добыче минеральных ресурсов континентального шельфа, осуществлению рыболовства, эксплуатации и ремонту ранее проложенных подводных кабелей, трубопроводов, осуществлению мер по защите и сохранению морской среды, природных ресурсов континентального шельфа.

Сведения, о проложенных подводных кабелях и трубопроводах опубликовываются в «Извещениях мореплавателям». На такие подводные кабели и трубопроводы распространяется международная защита в соответствии с нормами международного права.

Эксплуатация, использование искусственных островов, установок, сооружений, подводных трубопроводов, проведение буровых работ при региональном геологическом изучении, геологическом изучении, разведке и добыче углеводородного сырья, а также при транспортировке и хранении нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе допус-

каются только при наличии плана, в соответствии с которым планируются и осуществляются мероприятия по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в морской.

Утверждение плана, могущих возникнуть изменений, осуществляется эксплуатирующей организацией. В случае, если разлив нефти и нефтепродуктов произошел в объеме, не позволяющем обеспечить его устранение на основе указанного плана, Правительством РФ, на основании обращения эксплуатирующей организации, могут привлекаться дополнительные силы и средства единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Эксплуатирующая организация при возникновении разливов нефти и нефтепродуктов обязана:

1) обеспечить оповещение о факте разлива нефти и нефтепродуктов;

2) обеспечить организацию и проведение работ по локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в соответствии с планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов;

3) принимать меры по защите жизни и сохранению здоровья работников эксплуатирующей организации и иных людей, находящихся непосредственно в районе разлива нефти и нефтепродуктов, а также при необходимости проводить их эвакуацию;

4) принимать меры по защите и сохранению морской среды, водных биоресурсов;

5) возместить в полном объеме вред, причиненный окружающей среде, в том числе водным биоресурсам, жизни, здоровью и имуществу граждан, имуществу юридических лиц в результате разливов нефти и нефтепродуктов, а также расходы на привлечение дополнительных сил и средств для осуществления мероприятий по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.

В случае, если эксплуатирующая организация привлекается для проведения работ, связанных с эксплуатацией, использованием искусственных островов, установок, сооружений, подводных трубопроводов, для проведения буровых работ, владелец лицензии на пользование недрами несет субсидиарную ответственность за возмещение вреда, причиненного окружающей среде, в том числе водным биоресурсам, жизни, здоровью и имуществу граждан, имуществу юридических лиц в результате разливов нефти и нефтепродуктов.

Морские научные исследования на КШ должны носить исключительно мирный характер, в том числе не должны создавать угрозу обороне и безопасности и могут производиться:

(а) федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов РФ;

(б) физическими и юридическими лицами РФ;

(в) иностранными государствами и компетентными международными организациями, а также

(г) иностранными гражданами и иностранными юридическими лицами.

Правила проведения морских научных исследований, включая порядок представления запросов на их проведение и принятия по запросам решений, устанавливаются Правительством РФ. Российские заявители, заинтересованные в проведении морских научных исследований, подают в федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации, запрос не менее чем за шесть месяцев до начала года проведения морских научных исследований, а иностранные заявители, для получения разрешения на указанные исследования направляют по дипломатическим каналам не менее чем за шесть месяцев до предполагаемой даты начала проведения морских научных исследований запрос в федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации.

Российские заявители представляют засвидетельствованные в нотариальном порядке копии лицензий на осуществление видов деятельности, предусмотренных программой морских научных исследований, а иностранные заявители представляют информацию обо всех формах и о степени участия граждан РФ и российских юридических лиц в морских научных исследованиях, проводимых иностранными заявителями. От российских и иностранных заявителей может быть потребована дополнительная информация относительно морских научных исследований, на проведение которых запрашивается разрешение.

Размещение и использование на континентальном шельфе научно-исследовательских установок и оборудования любого типа, за исключением таких, которые непосредственно предназначены для проведения исследований морской среды и природных ресурсов континентального шельфа, а также обеспечения обороны и безопасности Российской Федерации, осуществляются в порядке, предусмотренном настоящим Федеральным законом для проведения морских научных исследований. При этом данные установки и оборудование должны нести опознавательные знаки с указанием государства регистрации или компетентной международной организации, которой они принадлежат, а также иметь

надлежащие, согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации с учетом норм и стандартов, установленных компетентными международными организациями.

Федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации, не позднее чем через четыре месяца с даты получения запроса направляет российскому или иностранному заявителю разрешение на проведение морских научных исследований либо уведомление в отказе.

Разрешение на проведение морских научных исследований выдается российскому заявителю либо на основании включения заявленных им морских научных исследований в ежегодный план проведения морских научных исследований, либо в исключительном порядке.

Заявителям может быть отказано в выдаче разрешений на проведение морских научных исследований, если возникает сомнение в исключительно мирном характере этих исследований, а также если их проведение:

- 1) создает угрозу обороне страны и безопасности государства;
- 2) несовместимо с требованиями в области охраны окружающей среды, в том числе защиты и сохранения морской среды, природных ресурсов континентального шельфа;
- 3) имеет отношение к региональному геологическому изучению, геологическому изучению, разведке и добыче минеральных ресурсов континентального шельфа, осуществлению рыболовства на континентальном шельфе;
- 4) включает в себя создание, эксплуатацию, использование искусственных островов, установок, сооружений, буровые работы, использование взрывчатых веществ, пневмоустройств на континентальном шельфе;
- 5) препятствует осуществлению РФ суверенных прав и юрисдикции на континентальном шельфе;
- 6) связано с предоставлением заявителем недостоверной или неточной информации о характере и целях морских научных исследований;
- 7) осуществляется российскими заявителями или иностранными заявителями, имеющими перед РФ обязательства, вытекающие из ранее проведенных морских научных исследований и невыполненные.

Российские и иностранные заявители, получившие разрешение на проведение морских научных исследований, обязаны исполнять международные договоры РФ и российское законодательство, представлять предварительные отчеты о проведении таких исследований, копии данных метеорологических, гидрологических, гидрохимических, гидробиологических наблюдений, наблюдений за состоянием окружающей среды, ее загрязнением, а также других наблюдений, предусмотренных

разрешением на проведение морских научных исследований, в государственные фонды данных РФ, регулярно поддерживать связь с береговыми службами Российской Федерации; незамедлительно информировать о любом, в том числе предполагаемом, изменении в ходе выполнения программы морских научных исследований; не создавать неоправданных помех деятельности, проводимой РФ в осуществление своих суверенных прав и юрисдикции на континентальном шельфе; удалять установки, сооружения и устройства по завершении морских научных исследований, если иное не предусмотрено разрешением на проведение морских научных исследований.

Российские и иностранные заявители обязаны обеспечивать участие в морских научных исследованиях специально уполномоченных представителей Российской Федерации, а именно их размещение и полное обеспечение на борту исследовательских судов, летательных аппаратов, на установках и сооружениях наравне с собственным командным (руководящим) составом, а также обеспечивать указанным представителям Российской Федерации доступ ко всем данным и образцам, полученным в ходе морских научных исследований, и передавать им данные, с которых можно сделать копии, и образцы, которые могут быть разделены без ущерба для их научной ценности.

Программа морских научных исследований может изменяться только по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации. Изменения считаются согласованными, если федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации, подтвердив получение уведомления о предполагаемых изменениях, не сообщит о своих возражениях в течение 60 дней с даты получения им уведомления.

Морские научные исследования, проводимые с нарушениями международных договоров РФ, могут быть приостановлены по решению федерального органа исполнительной власти, выдавшего разрешение на их проведение, либо прекращены по решению федерального органа исполнительной власти, выдавшего разрешение на проведение указанных исследований.

Споры между физическими лицами, юридическими лицами, физическими и юридическими лицами по поводу реализации их прав и обязанностей на континентальном шельфе разрешаются в административном порядке или в судах Российской Федерации.

Споры между Российской Федерацией и иностранными государствами по поводу реализации их прав и обязанностей на континентальном шельфе разрешаются мирными средствами в соответствии с международными договорами РФ и нормами международного права.

Споры между государством и инвестором по вопросам пользования континентальным шельфом на условиях раздела продукции разрешаются в соответствии с условиями указанных соглашений.

В качестве вывода по настоящей главе заметим, что российское законодательство отягощено государственным регулированием и не способствует развитию коммерческой разработки шельфа, в то время как ни одна российская компания не имеет опыта морской разработки месторождений на арктическом шельфе, который считается наиболее перспективным. Закон не способствует самостоятельному проведению проектно-изыскательных работ компаниями из-за высокой сложности работ и весьма «громоздких» разрешительных процедур. Решения о привлечении иностранных инвесторов для разработки ресурсов российского шельфа не прозрачны, что привлечение инвестиций делают малопривлекательным.

Несмотря на успешный проект Royal Dutch Shell с «Газпромом» на «Сахалин-2», в других случаях разработка на шельфе уже привела к финансовым потерям несколько иностранных компаний. В частности, геолого-разведывательное бурение на Камчатском шельфе компаниям KNOС и «Роснефть» не принесли ожидаемых результатов. Неудачным проектом считается «Сахалин-3», разрабатываемый совместно с китайской компанией Sinopec. «Сахалин-4» и «Сахалин-5» также не отвечают требованиям рентабельности British Petroleum. Временно приостановлены работы на Штокмановском месторождении, которое разрабатывают ОАО «Газпром», Statoil и Total. Понесла финансовые потери корейская компания KNOС, которая потеряла лицензию на разрабатываемое месторождение и практически подарила свое месторождение «Газпрому», получившим участок на свой баланс.

Совершенно очевидно, что чтобы не потерять свое энергоресурсное лидерство Россия не только должна активизировать научно-исследовательские работы на своем шельфе, но и создать более комфортные правовые условия разработки шельфа для технически и финансово состоятельных российских и иностранных компаний.

АКТУАЛИЗАЦИЯ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОРСКИХ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ

Основными проблемами правового регулирования полярного туризма и морской рекреационной деятельности является отсутствие единой системы норм, а также отсутствие выделения арктического туризма в отдельную категорию. Таким образом, к арктическому туризму применяются общие нормы и стандарты, которые не учитывают специфику региона и возможные последствия возникновения там чрезвычайных ситуаций.

Одним из самых сложных вопросов в организации морских арктических круизов является организация спасательных операций. По мнению Шепелина Г. И., арктические риски можно классифицировать следующим образом:

1. Риски, связанные с навигацией: длительность и сложность маршрутов, удаленность от портов, сложные навигационные условия, лед, туманы, затрудненная связь, использование судов преимущественно без ледового класса.

2. Риски, связанные с безопасностью.

3. Риски, связанные с судоремонтом в Арктике. Критичные северные условия в Арктике существенно усложняют проведение ремонтных операций.

Шепелин Г. И. указывает, что «проблемность страхования за Полярным кругом в том, что имеются зоны с повышенными степенями риска. И на практике страховые компании вводят непропорционально высокие поправочные коэффициенты, достигающие 300 %, чтоб получить дополнительные премии ».

Аномальные погодные явления в Арктике нарушают транспортные связи и, как следствие, снижают качество и доступность медицинской помощи. В условиях, когда воздушная связь с небольшими населёнными пунктами во многих районах нерегулярна, каждую осень и весну население на длительное время оказывается изолированным. Это вызвано тем, что в воде слишком много льда, чтобы плыть на лодке, но

недостаточно для того, чтобы ехать на собачьей упряжке или на снегоходе. Единственным способом оказания не только экстренной медицинской помощи, но и вообще медицинской помощи во многих районах арктической зоны остаётся санитарная авиация.

При этом, воспользоваться полисом ОМС в регионе, отличным от региона получения полиса, можно только в пределах Базовой программы – санитарная авиация в данный перечень медицинских услуг не входит.

По данным, озвученным в рамках форума «Арктика – территория диалога», в настоящее время в 113 арктических населённых пунктах российской арктической зоны проживает от 1 до 100 человек, медицинскую помощь они могут запросить по мобильной или спутниковой связи. Данная информация позволяет сделать выводы о высоком уровне сложности оказания оперативной медицинской помощи. Министр здравоохранения РФ Скворцова В. И. указала, что «28 населённых пунктов Арктики требуют обновления медицинской инфраструктуры», а также, что «с 2017 года будем реализовывать специальную программу по развитию санитарной авиации, и в шести из восьми арктических регионов в этом году будет расширен парк санитарных вертолётов».

Таким образом, можно сделать вывод о том, что оказание экстренной медицинской помощи в Арктическом регионе не покрывается полисом Обязательного медицинского страхования, так как предполагает применение именно санитарно-авиационной эвакуации.

Таким образом, на сегодняшний день ни одно ведомство в России не имеет по своему профилю каких-либо документов, регламентирующих порядок осуществления страхования в Арктической зоне, содержащих перечень опасностей, угрожающих жизни и здоровью туристов в регионе, не сформирован перечень страховых случаев для туристов в Арктике и акватории СМП, нет необходимой правовой базы. Оформление туристической страховки при осуществлении внутреннего арктического туризма не является обязательным.

Вопрос оказания медицинской помощи туристам в Арктике урегулирован очень слабо, как на международном уровне, так и в российском законодательстве. Существующие международные нормы посвящены, в основном, оказанию медицинской помощи морякам. Работники морских профессий находятся под защитой международной Конвенции

№ 56 «О медицинском страховании моряков по болезни». Правовое регулирование оказания медицинской помощи туристам ограничивается отсылками к страховому праву, или же общими рекомендациями Всемирной организации здравоохранения.

И все же, самой главной проблемой при организации туристических поездок в Арктику остается спасание людей, терпящих бедствие. Организация арктических круизов требует особого внимания по обеспечению безопасности всех участников этих рейсов, проходящих, как правило, в сложных метеорологических и ледовых условиях. Важными в данном аспекте являются обновление ледокольного парка, обновление инфраструктуры портов, создание налаженной системы поиска и спасания судов и людей, терпящих бедствие. Отсутствие четко налаженной и быстро работающей системы спасания людей и судов существенно затрудняет развитие арктического туризма в частности, и всего Арктического региона в целом. Это также приводит к значительному удорожанию стоимости страхования, как судов, так и туристов. Тяжелые климатические условия и труднодоступность региона обуславливают повышенный уровень опасности для жизни и здоровья потенциальных туристов, что не способствует развитию туризма в Арктической зоне. В настоящее время существующая в Арктике инфраструктура не имеет ни достаточной материально-технической базы, ни достаточных по численности кадровых ресурсов, ни технических средств для того, чтобы в кратчайшие сроки вытащить из ледяной воды большое количество человек.

В настоящее время в Арктике для обеспечения поисковых и аварийно-спасательных работ в Арктике РФ организовано несение аварийно-спасательной готовности силами и средствами подведомственных Минтрансу бассейновых аварийно-спасательных управлений.

Морские спасательно-координационные центры (МСКЦ) и подцентры (МСПЦ) в Мурманске, Архангельске и Тикси выполняют в Арктике задачи, вытекающие из обязательств Российской Федерации, по Конвенции 1979 года о координации надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие в поисково-спасательных районах РФ, а также ведется международное сотрудничество со спасательными службами других приарктических государств. Однако, учитывая протяженность арктической территории и тяжелые погодные условия, этих мер недостаточно для обеспечения высокого уровня безопасности.

Как показывает опыт проведения поисково-спасательных операций, при существующем расстоянии мест дислокации комплексных аварийно-спасательных и морских спасательных центров от вероятных мест аварий морских объектов спасание людей при помощи водоизмещающих судов ледокольного типа не всегда возможно.

В спасательных операциях также принимает участие авиация – одним из основных используемых средств спасения являются вертолеты. Однако их возможности ограничены отсутствием станций дозаправки. Акватория Северного морского пути является весьма обширной территорией, и целый ряд районов находится вне зоны действия его дежурных вертолетов по дальности полета. Так, российский вертолет МИ-8, имеет эффективную дальность полета до места происшествия довольно небольшую – 350 км, что, конечно, в масштабах арктической зоны – величина небольшая.

Даже авиаполёты, казалось бы, в хорошо освоенных арктических регионах таят в себе немало рисков. Так, показательным примером может стать крушение самолета при заходе на посадку в аэропорту города Резолют Бэй на севере Канады в 2011 г., вызванное плохими погодными условиями и стоившее 12 жизней, местная ПСС оказалась далеко не на высоте, и, если бы не самоотверженные действия добровольцев, количество жертв было бы ещё большим.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что для активного развития полярного туризма необходимо, в первую очередь, решить вопрос с обеспечением морских спасательных операций в данном регионе, и надлежащим образом проработать соответствующую нормативную базу.

Литература:

1. Конвенция № 56 Международной организации труда «О страховании моряков по болезни» (Заключена в г. Женеве 24.10.1936) (с изм. от 23.02.2006).

2. ФЗ «Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации» от 29.11.2010 № 326-ФЗ (последняя . Инновации. Развитие). 2016. Т. 7. № 3. С. 27–32.

4. Интервью с Чащиным М.В. «В арктической зоне России сейчас начата реализация самых амбициозных проектов за всю историю человечества» от 16.02.2017 / The Arctic: [Электронный ресурс: <http://ru.arctic.ru/analytic/20170216/553337.html> Дата обращения 14.03.2019].

5. Материалы Международного арктического форума «Арктика – территория диалога», 29–30 марта 2017 г. <http://forumarctica.ru/> [Электронный ресурс: дата обращения 10.02.2019].

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ МОРСКОЙ ФОРУМ – 2019

2-я Международная научно-практическая конференция
18 апреля 2019 г.

Презентации докладов



198035, Санкт-Петербург, Межевой канал, 2
Тел.: (812) 748-97-19, 748-97-23
e-mail: izdat@gumrf.ru

*Отпечатано с готового оригинал-макета
Все тексты приводятся в авторской редакции*

Редакционная группа
д-р техн. наук, проф. *А. Л. Кузнецов*
д-р техн. наук, проф. *А. В. Кириченко*

Подписано в печать **00.00.2019**
Формат 60×90/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman
Усл. печ. л. 14,50. Тираж 10 экз. Заказ № 259/19