

## ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

**Пономаренко И.А.**

*Филиал ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в г. Калининграде, Калининград,  
e-mail: i.ponomarenko@bk.ru*

В статье рассмотрены экономико-географические аспекты, связанные с понятием и значением перевозки грузов морским транспортом. Общенаучные методы: анализ, синтез, индукция, дедукция, дали возможность всесторонне и объективно исследовать объект исследования – морские перевозки грузов, рассмотреть все его стороны и элементы. Частнонаучные методы: картографический, экономико-географического и политико-географического районирования способствовали наиболее полному и всестороннему исследованию перевозок грузов морским транспортом. Проведен анализ имеющихся в отечественной науке позиций по вопросу определения понятия перевозки грузов морским транспортом. Анализ приведенных определений позволяет сделать вывод, что морская инфраструктура выступает средством обеспечения морских перевозок, то есть перемещения грузов и пассажиров с помощью морского транспорта. Так, морские перевозки необходимо рассматривать, прежде всего, как деятельностный процесс, направленный на перемещение грузов и пассажиров, а морскую инфраструктуру – как совокупность инструментов, способствующих обеспечению надлежащего процесса перевозки. Предложено авторское определение морских перевозок. Выявлено значение морских перевозок, определены их экономико-географические особенности. Исследуя вопросы осуществления морских перевозок, необходимо учитывать взаимодействие данной системы с внешней средой, в качестве которой в данном случае выступают транспортные комплексы.

**Ключевые слова:** инфраструктура, морские перевозки, морские порты, морской транспорт, транспортный комплекс

## ECONOMIC AND GEOGRAPHICAL ASPECTS OF CARGO CARRIAGE BY SEA TRANSPORT

**Ponomarenko I.A.**

*Branch of the Military Training and Research Center of the Navy “Naval Academy” in Kaliningrad,  
Kaliningrad, e-mail: i.ponomarenko@bk.ru*

The article deals with the economic and geographical aspects related to the concept and significance of the carriage of goods by sea. General scientific methods: analysis, synthesis, induction, deduction made it possible to comprehensively and objectively study the object of study – sea transportation of goods, to consider all its aspects and elements. Private scientific methods: cartographic, economic-geographical and political-geographical zoning contributed to the most complete and comprehensive study of the carriage of goods by sea. The analysis of positions available in domestic science on the issue of defining the concept of transportation of goods by sea is carried out. An analysis of the above definitions allows us to conclude that maritime infrastructure acts as a means of ensuring maritime transportation, that is, the movement of goods and passengers using maritime transport. So, maritime transportation should be considered, first of all, as an activity process aimed at the movement of goods and passengers, and maritime infrastructure – as a set of tools that help ensure the proper process of transportation. The author's definition of maritime transport is proposed. The significance of maritime transport is revealed, their economic and geographical features are determined. When studying the issues of sea transportation, it is necessary to take into account the interaction of this system with the external environment, which in this case is transport complexes.

**Keywords:** infrastructure, shipping, seaports, maritime transport, transport complex

С момента начала развития торговых отношений в мире между различными странами перевозки грузов по морю приобрели большую значимость. Это обусловлено, прежде всего, экономической выгодой по сравнению с другими видами грузоперевозок. В настоящее время морские перевозки не потеряли свою популярность. На данный момент одно из первых мест в системе международных транспортных связей занимает именно морской вид транспорта. По данным Международной морской организации (далее – ИМО), на долю морских перевозок приходится примерно 90 процентов всех перевозимых грузов. По прогнозам Организации Объединенных Наций и ИМО, в обозримом будущем мор-

ской транспорт останется мировым лидером перевозок. Этому способствуют следующие положительные свойства, присущие морским грузоперевозкам:

- сравнительно низкая себестоимость грузоперевозок по морю, которая выгодна как компаниям-перевозчикам, так и их клиентам;

- возможность судов перевозить достаточно большие объемы груза, соответственно уменьшается количество перевозок;

- пропускная способность морских путей практически неограниченна;

- грузоперевозки по морю ограничены только особенностью географического местоположения грузоотправителя и грузополучателя.

Стоит иметь в виду, что перевозка крупного груза морским транспортом – это единственный способ доставлять товар с континента на континент. Кроме того, имеются некоторые особенности грузоперевозки, которые зависят от технических характеристик морских судов. Морские суда не могут передвигаться с большой скоростью, следовательно, никто не станет перевозить на них срочные грузы. С другой стороны, как уже указывалось выше, грузоподъемность некоторых судов настолько велика, что, если сравнивать с грузоперевозкой сухопутным транспортом, понадобилась бы не одна сотня грузовых автомобилей или несколько десятков железнодорожных составов, что было бы в несколько раз дороже.

Еще одна особенность грузоперевозок через море, которая редко учитывается при использовании наземного транспорта – это малое воздействие на экологическую ситуацию. Хотя последствия некоторых аварий при перевозке по морю могут быть катастрофичны для окружающей среды.

Еще одной немаловажной особенностью является то, что отправлять грузы по воде возможно исключительно из прибрежных населенных пунктов. Соответственно, грузоперевозка производится тогда, когда груз доставят в порт с помощью наземных видов транспорта (по железной дороге или с помощью автомашин). Для этого необходима точная организация и координация во всех звеньях данной цепи перевозок с включением различных видов транспорта на разных участках.

Поэтому морские перевозки следует считать сложно организованной системой, представляющей собой совокупность взаимосвязанных структурных элементов, имеющих собственное функциональное назначение. Кроме того, все элементы системы морских перевозок взаимодействуют не только между собой, но и с внешней средой, выступая фактором развития различных общественных отношений.

#### **Материалы и методы исследования**

Для достижения цели были применены общенаучные и частнонаучные методы. Общенаучные методы (анализ, синтез, индукция, дедукция) дали возможность всесторонне и объективно исследовать объект исследования – морские перевозки грузов, рассмотреть все его стороны и элементы. Среди частнонаучных следует отметить картографический метод, использование

которого позволило выявить особенности понятия морского маршрута.

#### **Результаты исследования и их обсуждение**

Понятие морских перевозок тесно взаимосвязано с дефиницией «морская инфраструктура». Так, например, Т.Е. Александрова под морской инфраструктурой понимает блок учреждений (морской транспорт, порты, морское судостроение, морское образование, система управления, гидрографии, метеорологии и др.), которые обеспечивают всю морскую деятельность государства [1, с. 47]. Л.П. Гончаренко, В.Г. Кещян и Ф.В. Акулинин в своем исследовании используют термин «морская транспортная инфраструктура», тем самым уточняя ранее указанное понятие морской инфраструктуры, ограничивая его сферой морского транспорта [2, с. 61].

Г.В. Лебедев вводит в научный оборот понятие «инфраструктура морского транспортного комплекса Арктической зоны РФ», под которым предлагает понимать систему объектов грузоперевозок, субъектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, направленную на обеспечение экспортно-импортных грузоперевозок в исследуемом регионе [3, с. 7].

Анализ приведенных определений позволяет сделать вывод, что морская инфраструктура выступает средством обеспечения морских перевозок, то есть перемещения грузов и пассажиров с помощью морского транспорта. Так, морские перевозки необходимо рассматривать, прежде всего, как деятельностный процесс, направленный на перемещение грузов и пассажиров, а морскую инфраструктуру – как совокупность инструментов, способствующих обеспечению надлежащего процесса перевозки.

Первичным звеном в системе морских перевозок является морской транспорт. Под морским транспортом необходимо понимать вид водного транспорта, осуществляющего перевозки грузов и пассажиров при помощи морских судов по морским коммуникациям (океанам, морям, морским каналам) [4, с. 44]. Е.А. Заостровских характеризует морской транспорт как составную часть транспортной системы мирового хозяйства [5, с. 34]. Д.А. Мельник рассматривает морской транспорт как системообразующий вид Балтийского трансграничного транспортного региона. Автор обосновывает роль морского транспорта как ключевого

элемента транснационального транспортного региона, обеспечивающего активизацию существующих и развитие новых форм международной кооперации [6, с. 140].

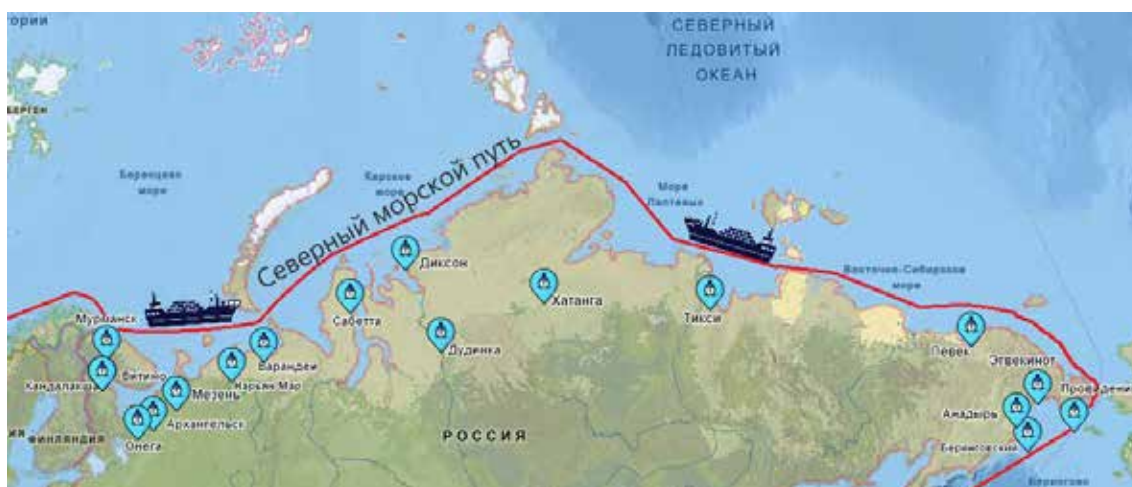
Морской транспорт является довольно универсальной категорией, при помощи которой может быть обозначено множество видов судов. Тем не менее с целью четкого понимания особенностей морского транспорта и, следовательно, морских перевозок, морской транспорт необходимо дифференцировать на следующие типы в зависимости от своего функционального назначения. Так, гражданские суда подразделяются на транспортные, промысловые, служебно-вспомогательные и суда технического флота [4, с. 54].

Значительная часть морского транспорта представлена транспортными судами, которые предназначены для перевозки грузов и пассажиров. Среди транспортных судов выделяются такие виды, как грузовые, пассажирские, грузопассажирские и специальные суда. В свою очередь, грузовые суда можно дифференцировать на наливные суда (танкеры, предназначенные для перевозки жидких грузов) и сухогрузы. В настоящее время сухогрузные суда представлены разнообразным флотом, включающим балкеры для перевозки насыпных грузов, контейнеровозы, рефрижераторные суда, трейлерные суда, лесовозы, суда для перевозки автомобилей, скота и т.д.

Морской транспорт, как и наземные и воздушные виды транспорта, работает в собственном пространстве, которое одновременно является географическим по своим физическим характеристикам, стра-

тегическим по своему контролю и коммерческим по своему использованию. При этом географические характеристики, как правило, постоянны во времени (за исключением сезонности погодных условий), в связи с чем стратегические и особенно коммерческие соображения гораздо более динамичны. Понятие морского транспорта основывается на существовании регулярных маршрутов, более известных как морские маршруты. Морской маршрут представляет собой путь следования морского транспорта. Ярким примером морского маршрута является Северный морской путь (далее – СМП), «соединяющий порты европейского и дальневосточного побережий с портами в устьях сибирских рек в единую водно-транспортную систему» [7]. На рисунке графически отображены порты Арктического бассейна России, вдоль которых проходит трасса такого морского маршрута, как СМП: Анадырь, Архангельск, Беринговский, Варандей, Витино, Диксон, Дудинка, Кандалакша, Мезень, Мурманск, Нарьян-Мар, Онега, Певек, Провидения, Сабетта, Тикси, Хатанга, Эгвекино.

Морские маршруты зависят от обязательных пунктов пересечения с наземным транспортом, которые являются стратегическими местами, а также зависят от физических условий (побережья, ветры, морские течения, глубина, рифы, лед) и политических границ. Морские маршруты связывают морские пространства, представляющие основные коммерческие районы, между которыми и в пределах которых устанавливаются морские перевозки.



*Морские порты Арктического бассейна России (составлено автором)*

Важность и конфигурация морских маршрутов изменились с развитием экономики и технических условий. Кроме этого, контейнеризация изменила конфигурацию грузовых маршрутов за счет инновационных услуг. До контейнеризации загрузка или разгрузка корабля была дорогостоящей и трудоемкой задачей и грузовое судно обычно проводило в доке больше времени, чем в море. Если раньше время плавания составляло около 25% годового времени судна для стандартных судов для массовых грузов, то сейчас этот показатель составляет около 70% для контейнеровозов. Благодаря более быстрым и дешевым портам маршруты между дальними маршрутами превратились в доминирующую конфигурацию контейнерных морских сетей.

Безусловно, эффективная перевозка грузов и пассажиров морским транспортом невозможна без надлежащей инфраструктуры, которая, помимо транспорта, включает также портовую инфраструктуру. Вопросам функционирования портов в научной литературе уделено значительное внимание.

К.Д. Шелест рассматривает морские порты как «сложные геопространственные системы, расположенные в береговой зоне, на акватории моря и территории суши» [8, с. 8]. Автор рассматривает морские порты как сложные транспортно-хозяйственные структуры, которые выступают ключевыми объектами международных транспортных перевозок. Хотелось бы не согласиться с характеристикой морского порта как объекта транспортной перевозки, поскольку объект – это явление, предмет, на которые направлена деятельность субъекта [9]. Представляется более верным рассматривать морские порты как транспортно-хозяйственные структуры, обеспечивающие процессы морских перевозок. При этом объектом морских перевозок являются грузы и пассажиры.

Представляется весьма значимой классификация морских портов, разработанная К.Д. Шелест [10]. Так, автором предложены различные виды морских портов, среди которых хотелось бы особо выделить классификации по значению в экономике, по функциональному назначению и по величине грузооборота. По значению в экономике выделены мировые, международные и местные морские порты; по функциональному назначению – многофункциональные, промышленные, транзитные, узкоспециализированные. По величине грузооборота

морские порты подразделяются на очень малые, небольшие, средние, крупные и крупнейшие [10, с. 121].

Последующие научные исследования вопросов функционирования морских портов во многом связаны с приведенными классификациями морских портов, поскольку они позволяют дифференцировать различные портовые структуры и проводить сравнительные и прогностические исследования применительно к отдельным видам портов. Так, Р.Р. Ахмедов рассматривал особенности транспортной сети портов Балтийского моря, проблемы ее оптимизации с целью увеличения грузооборота и отражения вызовов, связанных с модернизацией транспортного комплекса России [11, с. 85]. Ученый выделяет тенденцию увеличения грузопотоков в смешанном железнодорожно-водном сообщении, на основе чего приходит к выводу о том, что грузооборот существующих портов в ближайшее десятилетие будет возрастать.

Исследуя вопросы осуществления морских перевозок, необходимо также учитывать взаимодействие данной системы с внешней средой, в качестве которой в данном случае выступают транспортные комплексы. Согласно статье 1 Федерального закона № 16-ФЗ от 09.02.2007 (ред. от 14.03.2022) «О транспортной безопасности», транспортный комплекс – это объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства [12]. Как справедливо отмечают С.В. Орлов и В.С. Корнеев, транспортный комплекс объединяет автомобильный, железнодорожный, морской, речной, воздушный транспорт и объекты соответствующей инфраструктуры (дороги, железнодорожные станции, порты и аэропорт, пункты пропуска через государственную границу) [13, с. 144]. Соответственно, морской транспорт является составной частью транспортного комплекса. Кроме того, в системе транспортного комплекса морской транспорт является одним из видов транспортных средств. При этом все суда в системе транспортных средств необходимо дифференцировать на суда, применяемые на внутренних водных путях, а также на морские суда, используемые при торговом мореплавании [14, с. 162].

Самому термину «морские перевозки» в научной литературе не уделяется достаточного внимания. При этом под морскими перевозками общепринято понимать перевозку грузов и пассажиров, которая осущест-

вляется на судах по морским коммуникациям. Тем не менее приведенное определение морских перевозок не отражает всех особенностей данного явления, поскольку, прежде всего, данное определение не учитывает наличие особенностей и различных видов морских перевозок. При этом среди множества подобных явлений необходимо различать следующие виды морских перевозок. Во-первых, по пространственному критерию морские перевозки необходимо подразделять на международные (осуществляемые между двумя и более странами) и каботажные (осуществляемые между портами одной страны). Во-вторых, в зависимости от предмета можно выделить пассажирские и грузовые морские перевозки. При этом морские перевозки в основном ориентированы на грузовые перевозки, поскольку нет эффективной альтернативы дальним перевозкам больших объемов грузов. В-третьих, в зависимости от типа судна и, соответственно, перевозимого груза морские перевозки могут быть танкерные, контейнерные, балкерные, рефрижераторные и др.

### Заключение

Таким образом, морские перевозки необходимо определить как процесс перемещения грузов и пассажиров, осуществляемый на морских судах по морским коммуникациям (океанам, морям, морским каналам). Морские перевозки обеспечиваются посредством морской инфраструктуры, основными элементами которой являются морской транспорт и морские порты. Признаками морских перевозок являются, во-первых, предмет морских перевозок (грузы и пассажиры), во-вторых, средство перевозок (транспортные средства – суда) и, в-третьих, пространство перемещения, которым выступают морские коммуникации. Тем не менее анализ исследовательских работ по вопросам морских перевозок позволяет сделать вывод, что в настоящее время сфера морских перевозок не является в полной мере изученной. В частности, понятийный аппарат в данной сфере не раз-

работан применительно к отдельным видам морских перевозок грузов, что представляется перспективным направлением экономико-географической науки.

### Список литературы

1. Александрова Т.Е. Морская инфраструктура России. СПб.: Аврора-Дизайн, 2010. 352 с.
2. Гончаренко Л.П., Кещян В.Г., Акулинин Ф.В. Развитие морской транспортной инфраструктуры РФ как фактора обеспечения национальной экономической безопасности // Транспортное дело России. 2009. № 9. С. 60-62.
3. Лебедев Г.В. Особенности пространственной организации инфраструктуры морского транспортного комплекса Арктической зоны Российской Федерации: автореф. дис. ... канд. геогр. наук. Санкт-Петербург, 2014. 24 с.
4. Кочинов Ю.А., Кочинова Т.В. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности. М.: Инфра-М, 2020. 226 с.
5. Заостровских Е.В. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2014. № 3. С. 34-49.
6. Мельник Д.А. Морской транспорт как системообразующий элемент Балтийского транснационального транспортного региона // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2013. № 1. С. 140-147.
7. Куватов В.И., Козьмовский Д.В., Шаталова Н.В. Потенциал Северного морского пути Арктической зоны России. Факторы и стратегия развития // Наукоеведение. 2014. [Электронный ресурс]. URL: <https://naukovedenie.ru/PDF/20TVN614.pdf> (дата обращения: 11.09.2022).
8. Шелест К.Д. Формирование системы экологического менеджмента в морских портах Балтийского региона: автореф. дис. ... канд. геогр. наук. Санкт-Петербург, 2007. 19 с.
9. Кузнецов С.А. Большой толковый словарь русского языка. Первое издание: СПб.: Норинт, 1998. Публикуется в авторской редакции 2014 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gramota.ru/slovari/info/bts/> (дата обращения: 11.09.2022).
10. Шелест К.Д. Классификации морских портов Балтийского региона // Вестник СПбГУ. Сер. 7. 2005. № 3. С. 119-126.
11. Ахмедов Р.Р. Актуальность исследования проблемы оптимизации грузооборота портов Балтийского моря в условиях модернизации транспортного комплекса // Известия Трансиба. 2014. № 1. С. 84-88.
12. О транспортной безопасности: федеральный закон № 16-ФЗ от 09.02.2007 (ред. от 14.03.2022). [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 11.09.2022).
13. Орлов С.В., Корнеев В.С. Транспортный кластер как вариант развития транспортного комплекса // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2012. № 1. С. 144-149.
14. Фофанова А.Ю. Транспортный комплекс и его роль в развитии регионов // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. № 1-2. С. 162-165.