

# «Особенности морских и мультимодальных контейнерных перевозок в новых условиях»



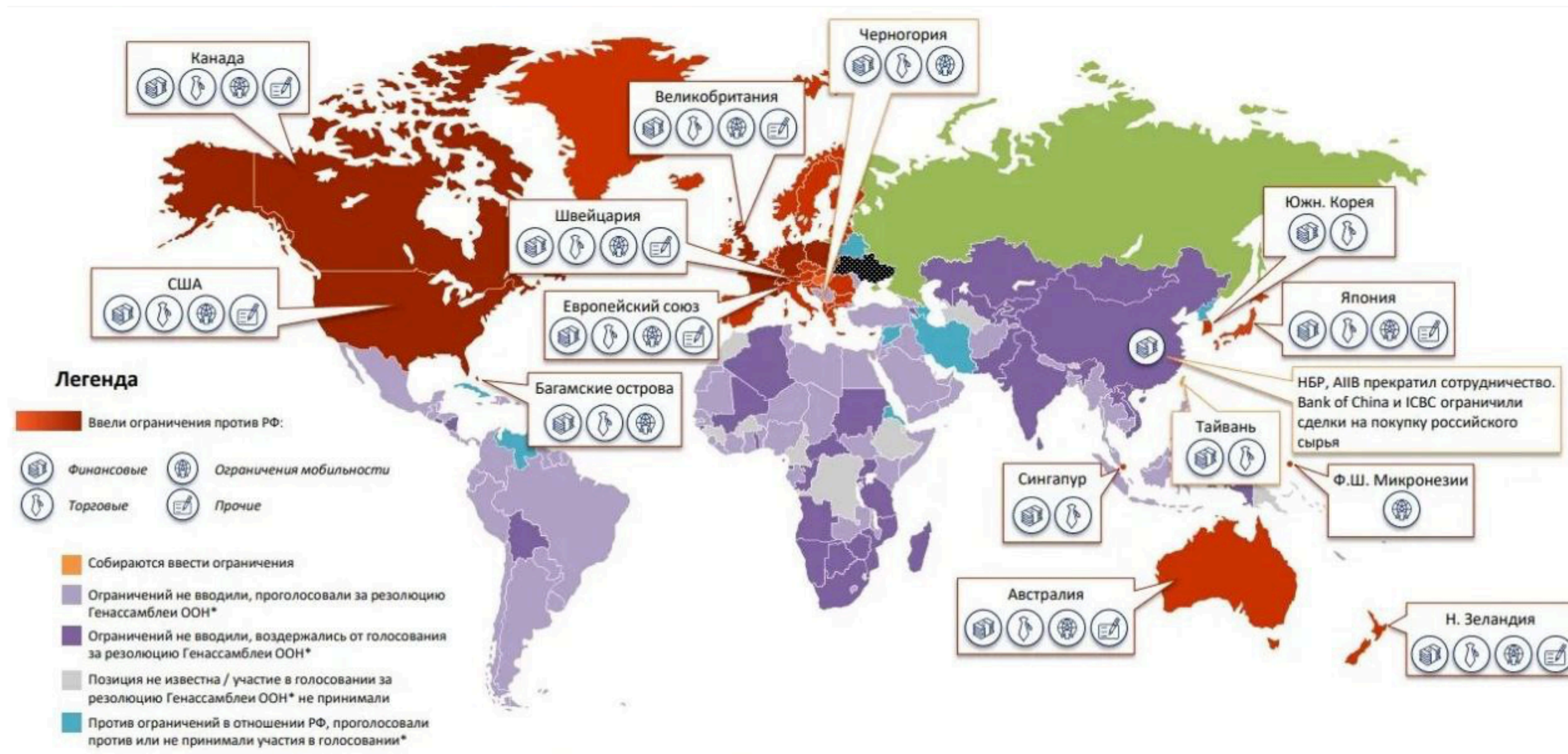
# SASCO - САХАЛИНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО

- Одна из крупнейших судоходных компаний России. Большинство судов компании имеет ледовый класс, и способно перевозить самый широкий спектр грузов: контейнеры, генеральные грузы, технику, насыпные и навалочные грузы, лес и продукты деревообработки.
- SASCO является ведущим российским каботажным перевозчиком: судами Пароходства осуществляется большая часть каботажных перевозок России.
- По объему экспортно-импортных перевозок SASCO остается одним из крупнейших на российском Дальнем Востоке. Суда пароходства работают на регулярных линиях в порты Китая и Южной Кореи.





# Карта ограничений в отношении Российской Федерации



## Сложности работы контейнерных линий и портов

- Из примерно 20 основных морских контейнерных линий, работавших в РФ, ушли 15, которые обеспечивали порядка **70-80%** контейнерной перевалки
- Уход крупных морских линий создает риски **дефицита контейнеров**, задействованных в России. Вывод из страны иностранными владельцами контейнерного парка составит 250-300 тысяч TEU
- Заместить выбывший контейнеропоток сложно - крупные океанские суда из-за малых глубин на Балтике не могут заходить в порты напрямую.
- Российским судам запрещено заходить в большинство европейских портов.
- Морские страховщики объявили территориальные воды России зоной высокого риска, повышены страховые взносы для судов, заходящих в российские порты.



## Контейнерооборот в России снизился, кроме портов Дальнего Востока

- Контейнерооборот морских портов РФ в **марте 2022** года составил 385 тыс. TEU, на **22%** меньше марта 2021 года,
- Апрель -27%, май -37%
- Контейнерный экспорт в мае уменьшился на 27% (март -24%, апрель -9,5%), импорт - 51% (апрель -53%)
- В Балтийском бассейне перевалка за первые **пять** месяцев упала на **31%**
- В Азово-Черноморском бассейне **-7,2%**
- Рост перевалки на Дальнем Востоке **+7,3%**

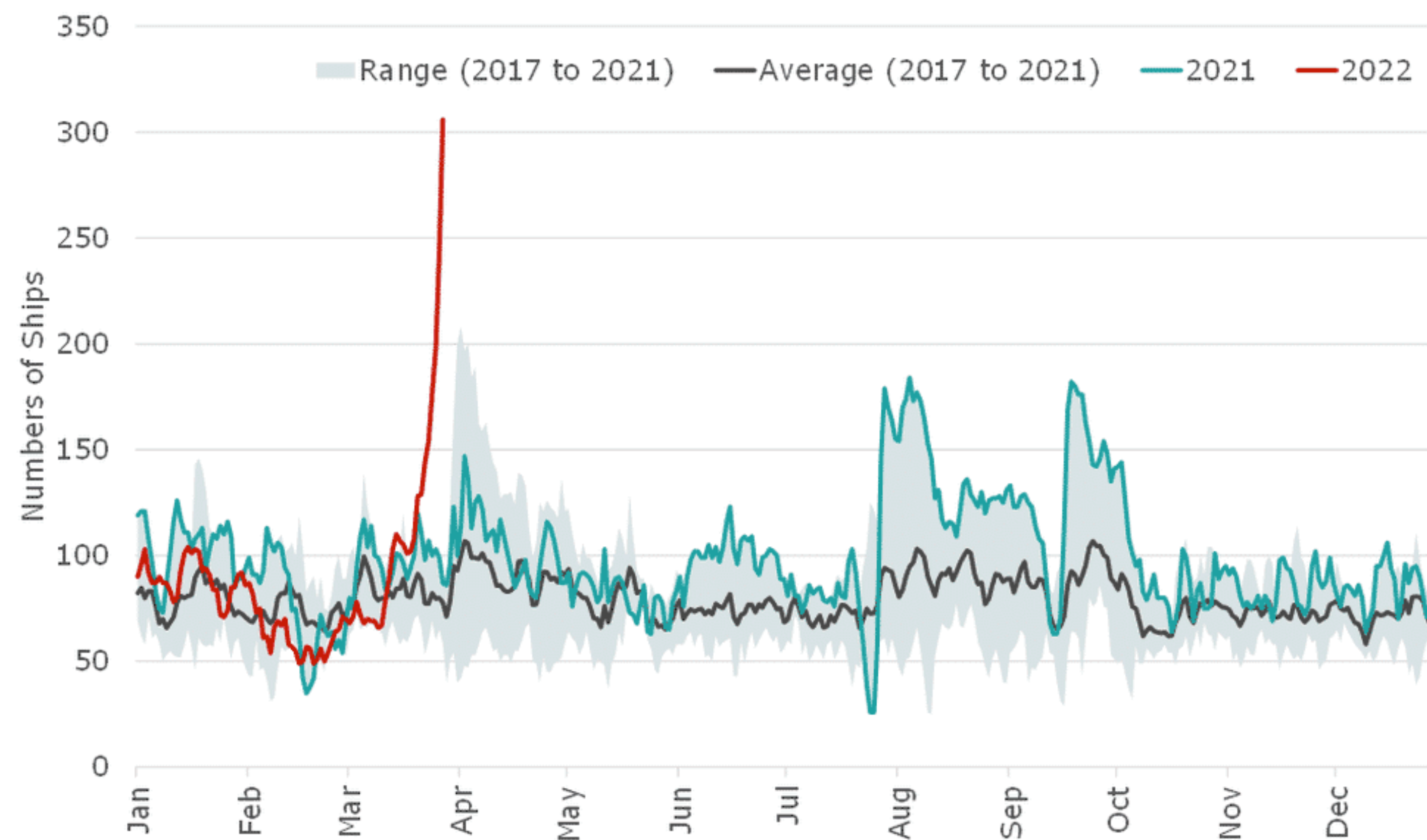


## Проблемы глобального рынка контейнерных перевозок

- Сохраняются ковидные ограничения в портах КНР и других стран
- Санкционное давление на российские грузопотоки влияет на работу европейских терминалов и депо
- Забастовки дальнбойщиков и железнодорожников также сказываются на скорости работы морской инфраструктуры
- Дисбаланс контейнерного оборудования между портами Европы и Китая
- Увеличенные сроки ожидания обработки судов в портах



## Рост сроков ожидания и обработки судов в портах Китая



# Закон от 15 апреля 2022 г. N 92-ФЗ о поддержке транспортной отрасли



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН**

**О внесении изменений в отдельные законодательные акты  
Российской Федерации**

Принят Государственной Думой 6 апреля 2022 года  
Одобен Советом Федерации 13 апреля 2022 года

**Статья 1**

Внести в Федеральный закон от 24 июля 1998 года  
№ 127-ФЗ "О государственном контроле за осуществлением  
международных автомобильных перевозок и об ответственности за  
нарушение порядка их выполнения" (Собрание законодательства  
Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3805; 2014, № 48, ст. 6643; 2019,  
№ 29, ст. 3859; 2020, № 9, ст. 1131; № 50, ст. 8043; 2021, № 24, ст. 4188;  
№ 27, ст. 5165) следующие изменения:

1) в абзаце двадцатом статьи 1 слова "2 процента" заменить словами  
"10 процентов";



- Ограничение участия иностранных инвесторов в водных грузовых перевозках
- Кабмин сможет определять особенности исполнения договоров лизинга морских и речных судов, железнодорожного подвижного состава и контейнеров, что позволит избежать их ареста в случае включения лизингодателей в санкционные списки
- Снятие ограничений на использование в РФ временно ввезенных иностранных контейнеров, их можно будет использовать многократно в пределах срока временного ввоза



# Решение об обнулении импортной пошлины на импортные контейнеры



ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОЛЛЕГИЯ

РЕШЕНИЕ  
*Опубликовано 15.04.2022*  
*Вступает в силу с 26.04.2022*

«12» апреля 2022 г.

№ 63

г. Москва

**Об установлении ставок ввозных таможенных пошлин  
Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза  
в отношении отдельных видов товаров, ввозимых на таможенную  
территорию Евразийского экономического союза в целях  
обеспечения устойчивости экономик государств – членов  
Евразийского экономического союза**

В соответствии со статьями 42 и 45 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и пунктами 16 и 18 Положения о Евразийской экономической комиссии (приложение № 1 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года), в целях реализации распоряжения Совета Евразийской экономической комиссии от 17 марта 2022 г. № 12 и обеспечения устойчивости экономик государств – членов Евразийского экономического союза Коллегия Евразийской экономической комиссии **решила:**

1. Установить ставки ввозных таможенных пошлин Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, утвержденного Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 14 сентября 2021 г. № 80, в отношении отдельных видов товаров согласно приложению.

2

2. Дополнить примечания к Единому таможенному тарифу Евразийского экономического союза, утвержденному Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 14 сентября 2021 г. № 80, примечаниями 63С – 66С следующего содержания:

«63С) Ставка ввозной таможенной пошлины в размере 0 (ноль) % от таможенной стоимости применяется с 28.03.2022 по 30.09.2022 включительно.

64С) Ставка ввозной таможенной пошлины в размере 0 (ноль) % от таможенной стоимости применяется с 28.03.2022 по 30.09.2022 включительно, с 01.10.2022 – в размере 8 % от таможенной стоимости в отношении товаров, ввозимых в Российскую Федерацию.

65С) Ставка ввозной таможенной пошлины в размере 0 (ноль) % от таможенной стоимости применяется с 28.03.2022 по 30.09.2022 включительно, с 01.10.2022 – в размере 7,5 % от таможенной стоимости в отношении товаров, ввозимых в Российскую Федерацию.

66С) Ставка ввозной таможенной пошлины в размере 0 (ноль) % от таможенной стоимости применяется с 28.03.2022 по 30.09.2022 включительно, в размере 12 % от таможенной стоимости – с 01.10.2022 по 28.02.2023 включительно.».

3. Настоящее Решение вступает в силу по истечении 10 календарных дней с даты его официального опубликования и распространяется на правоотношения, возникшие с 28 марта 2022 г.

Председатель Коллегии  
Евразийской экономической комиссии



М. Мясникович

## Ожидаемые тренды и изменения российских морских контейнерных перевозок

- Дальнейший переток контейнеров с Балтийского региона на порты Дальнего Востока
- Конкуренция за восточную железнодорожную и портовую инфраструктуру между угольными, зерновыми и контейнерными грузопотоками
- Рост конкурентной давления на российских морских операторов со стороны китайских перевозчиков
- Перекрытие дефицита контейнерного парка российскими операторами
- Развитие траншипмент в/из стран ЮВА через порты Северной Африки на Балтику и Черное море
- Увеличение европейского и индийского контейнерного транзита через Китай, Турцию, Каспийские стран, развитие евразийских транспортных коридоров





## Направления развития контейнерных перевозок

- Перепрофилирование и модернизация портов и терминалов Дальнего Востока, Каспийского бассейна
- Строительство глубоководного океанского флота
- Нарращивание производства контейнеров в России
- Льготное кредитование на приобретение российскими компаниями судов, контейнеров, терминального и другого транспортного оборудования
- Подготовка квалифицированных кадров
- Цифровизация и создание единой информационно-логистической системы
- Объединение усилий всех участников отрасли: морских линий, портов, РЖД и частных ЖД-операторов, автомобилистов, экспедиторов, государственных органов