*С О Д Е Р Ж А Н И Е Д О К Л А Д А :*

|  |  |
| --- | --- |
| Ведение …………………………………………………………………………………………… | стр. 2 |
|  |  |
| Современное состояние мирового флота ……………… | стр. 2 |
|  |  |
| Морской флот РФ ……………………………………………………………………… | стр. 2 |
|  |  |
| Указ «О мерах …» …………………………………………………………………… | стр. 5 |
|  |  |
|  Пополнение и обновление флота ……………………… | стр. 5 |
|  |  |
|  Необходимые меры для национального флота | стр. 8 |
|  |  |
| Порты России. Реалии и перспективы …………………… | стр. 9 |
|  |  |
| Итоги ………………………………………………………………………………………………… | стр. 15 |
|  |  |
| Список используемой литературы ……………………………… | стр. 16 |

***Национальное морское судоходство находится в кризисе. Осуществляя обвальный переход от планово-регулируемой экономики к рыночной, изменились формы собственности, появилась хозяйственно-экономическая свобода и самостоятельность судоходных компаний. Исчезло влияние государства на морское судоходство. На смену ему пришёл рынок со своими правилами. Для судоходных компаний наступили суровые и неспокойные времена. Устанавливая свои нормы правила, рынок преподносит 1-й урок – конкурентную борьбу. В рыночной экономике, прежде всего, должна быть продумана и правильно организована деятельность морского национального судоходства.***

***Стратегия развития национального морского судоходства должна быть целенаправленно выстроенной, исходя из его назначения, сложившегося положения и предстоящих в обозримой перспективе задач.***

**Современное состояние мирового флота (МФ).**

МФ изначально предназначен обеспечивать:

* устойчивые внешнеэкономические связи (без чего не мыслима интеграция в мировую экономическую систему) и, как следствие, независимость внешней торговли;
* нормальную жизнедеятельность экономических регионов, где МФ является основным или даже единственным видом транспорта;
* активизацию валютного баланса судоходных стран, особенно с большим грузооборотом;
* державную стратегию судоходства в мировой океан, способную создавать и поддерживать в надлежащем состоянии жизненно важные морские транспортные коммуникации и в том числе мобилизационную подготовленность судов и оказание военно-морским силам действенной помощи при возможных экономических и политических мировых конфликтах.

На сегодняшний день для выполнения вышеуказанных задач мировой морской флот располагает внушительным транспортным потенциалом. В его составе на 01.01.98 г. насчитывалось 38500 транспортных судов общим дедвейтом 743,7 млн. т, в том числе: 28059 сухогрузных (433,2 млн. т), 9223 наливных (309,3) и 1218 пассажирских (1,2 млн. т). МФ способен обеспечивать все жизненно важные транспортные коммуникации в Мировом океане. Каждая судоходная страна в зависимости от геополитического и экономического положений, условий и уровня интеграции в экономические и иные блоки осуществляет стратегию судоходства по-своему.

**Морской флот Российской Федерации.**

В России со времен Петра I уделялось первостепенное внимание созданию флота и портов как залогу успеха торговли с иностранными государствами и источнику пополнения государственной казны. Когда морской транспорт оказывался в затруднительном положении, государство, понимая его важность и значение, всегда находило необходимые средства и методы для поддержки. РФ имеет крупные экономические и политические интересы в международном судоходстве. Её морская державность определяется не протяжённостью морского побережья, а мощностью потенциала морского торгового флота. В нашей стране морской флот всегда был приоритетным. Он постоянно и интенсивно пополнялся и обновлялся. В 70-80-е гг. в состав флота ежегодно вступало 50-80 судов общим дедвейтом 0,8-1,0 млн. т. Это позволило в сжатые сроки резко повысить потенциал транспортного флота. По общему тоннажу среди развитых судоходных стран морской национальный флот в начале 80-х гг. стремительно вышел вперед и занял ведущие позиции на мировом фрахтовом рынке, в том числе в наиболее сложном линейном судоходстве; располагая более чем 1,5 тыс. судов разных назначений и типов общим дедвейтом более 20 млн. т, он прочно закрепился на 5-м месте.

По технико-эксплуатационным параметрам суда соответствовали международным стандартам. Наряду с транспортными судами интенсивно строились суда служебно-вспомогательного флота (аварийно-спасательные, ледокольные, дноуглубительные, учебно-транспортные, плавкраны и т.д.). На национальных судостроительных верфях строилась лишь треть судов (из-за их загрузки военным кораблестроением), две трети – за рубежом (в странах – членах СЭВ и капиталистических странах). Расчёты со странами – членами СЭВ осуществлялись по клирингу.

Морской флот – это не только суда, но и надлежаще обустроенная портовая инфраструктура – порты со складами, хранилищами, базами обслуживания и т.д., которая развивалась адекватно кораблестроению. Проводилась реконструкция действующих портов при непрекращающейся круглогодичной навигации, строились новые крупные порты (Ильичевск, Южный, Новоталлиннск и др.).

МФ развивался как целостный комплекс. По составу и тоннажу он6 был сбалансирован с объёмами и направлениями внешнеторговых и каботажных перевозок, пропускными возможностями портов и портпунктов. Ему были посильны обеспечение почти всех основных жизненно важных для страны транспортных коммуникаций Мирового океана и решение национальных стратегических проблем.

В последний (восьмилетний) период в России сложилась кардинально новая и, к сожалению, безрадостная ситуация. Принципиальные её особенности состоят в следующем:

Сведены к минимуму выходы Российской Федерации к Балтийскому и Черному морям и тем самым затруднён ее доступ к основным морским торговым путям. По западному периметру постсоветского пространства расположились страны, стремящиеся использовать геополитическое положение для получения политических, экономических и иных выгод;

Примерно половина российских экспортно-импортных грузов перевозится морем. Пропускные возможности портов и портпунктов способны обеспечить лишь 60% перевозок. Подавляющую их часть приходится осуществлять через прибалтийские и черноморские порты, неся при этом огромные валютные потери, ибо на западе России вместо семи осталось два порта – Санкт-Петербургский и Калининградский (причем Калининградский порт анклавный – сухопутно изолированный от страны), и на юге – Новороссийский и Туапсинский с ограниченными пропускными способностями. За пределами РФ остались мощнейшие черноморско-азовские и придунайские порты, обеспечивающие беспрепятственный доступ к водному пути Центральной Европы по каналу Дунай – Майн – Рейн;

Концевые магистрали западных и южных сухопутных коммуникаций России остались за рубежом – в Прибалтике, Украине и т.д. Как следствие, РФ отодвинута в глубь Евразии в северо-восточном направлении. Внутренние и зарубежные пути, связывающие Россию с внешним миром (особенно на юге и западе) оказались в зоне конфликтов, потенциальной и реальной нестабильности. Положение усугубляется позицией Турции с её стремлением ограничения свободы судоходства через Черноморские проливы, особенно для крупнотоннажных танкеров.

Северные рубежи России из-за суровых природных условий не могут компенсировать потери транспортно-коммуникационных возможностей западных и южных направлений. Особое положение занимает тихоокеанский регион с богатейшими природными ресурсами, имеющий свободный выход на мировые морские просторы и благоприятные условия для интенсивного развития прибрежной инфраструктуры, включая строительство новых портов и портпунктов.

В 1992 г. при разделе в РФ осталось лишь 10 из 16 морских пароходств. В наследство, далеко незавидное, она получила морской флот в таком состоянии:

несоразмерный по числу судов и тоннажу с долей морских внешнеторговых и каботажных перевозок (798 судов общим дедвейтом 10,56 млн.т);

разбалансированный по назначению и группам судов;

малорентабельный с низкими технико-эксплутационными и экономическими показателями, слабо приспособленный к работе в прогрессивных формах международного судоходства и направлениях грузоперевозок;

предельной возрастной структуры: основное ядро морского флота составляли сухогрузы-универсалы, более половины, которых, имели запредельный (20-ний) возраст.

В свою очередь, в портовом хозяйстве также наблюдалась неразбериха.

В 80-х гг. в результате значительного роста внешнеторгового оборота образовалась диспропорция между провозной способностью флота и пропускной способностью портов. Из-за недостатка портовых мощностей в период массового поступления грузов, особенно при перевозке импортного зерна и других продовольственных товаров, на рейдах портов в ожидании выгрузки простаивало до 400 единиц транспортных судов, что приводило к омертвлению материальных ценностей, потере валюты, задержки доставки грузов потребителям, утрате их товарной кондиции.

Для устранения сложившейся ситуации были предприняты соответствующие меры. Средства были изысканы, вышло соответствующее постановление правительства, предусматривающее в течение двух лет ввод в эксплуатацию перегрузочных мощностей в 20 портах общей пропускной способностью 8,8 млн. т и причального фронта длиной 4 км.

Положение в какой-то степени улучшилось. Морской транспорт, хотя и определёнными финансовыми затруднениями (а они были всегда), продолжал развиваться.

К концу 1990 г. морские порты имели пропускную способность 360 млн. т грузов в год и полностью удовлетворяли потребности страны в перегрузке внешнеторговых и народнохозяйственных грузов.

Опять же, после распада СССР, Россия потеряла основные порты, через которые осуществлялись главные перевозки, в частности в Прибалтике и Украине остались все новые нефтеналивные, сухогрузные, контейнерные и универсальные порты (Южный, Ильичёвск, Вентспилс и др.). Назрела острая необходимость создания собственных новых портов и увеличения пропускной способности старых.

**Указ «О мерах по возрождению торгового флота России».**

Итак, Россия подошла к критической черте. Требовались экстренные меры по возрождению флота. И они были предприняты: издан Указ Президента РФ от 2 декабря 1992 г. № 1513 «О мерах по возрождению торгового флота России». Во исполнение указа принято постановление правительства Российской Федерации от 8 октября 1993 г. № 996 «О реализации первоочередных мер по возрождению торгового флота России», которым утверждена Программа возрождения торгового флота России на 1993-2000 гг. (собственно флота и портов). Конечно, даже при успешном выполнении этой Программы былое величие национального морского судоходства в обозримой перспективе восстановить просто нереально. Но многое сделать все же можно, для чего необходимо решить три основополагающие проблемы:

пополнить и обновить морской флот и создать условия для плавания преимущественно под национальным флагом;

повысить пропускные возможности морских портов и всей прибрежно-портовой инфраструктуры и их коммерческую привлекательность для судоходных компаний и грузовладельцев;

устранить предпосылки возможной морской транспортно-коммуникационной изоляции страны в потенциально уязвимых морских регионах (Каспийском, Черноморском, Балтийском).

**Пополнение и обновление флота.**

Стоимость реализации Программы возрождения флота исчисляется миллиардами долларов. Стержневая ее проблема - инвестирование. Предусматривалось три основных источника финансирования:

* собственные средства судовладельцев;
* фонд возрождения флота, формируемы за счёт поступления валюты, зарабатываемой предприятиями морского транспорта, а также за счёт средств, непосредственно выделяемых из госбюджета на возрождение флота;
* средства национальных и иностранных инвесторов (кредиты коммерческих банков).

Формально они правильны, а по существу призрачны и не более того. Налоговый пресс не оставил национальным судовладельцам каких-либо надежд на получение прибыли и выделение средств на пополнение и обновление флота. Не получая государственной поддержки и ликвидировав Фонд возрождения, Программа вот уже на протяжении нескольких лет не выполняется в задуманном объёме. Иностранные инвесторы из-за нашей медлительности, отсутствия государственного субсидирования, неопределённости, местных противоречий, бесконечных дискуссий об экологической опасности портового строительства, несовершенства законодательной базы теряют интерес к России.

Программа финансируется в основном за счёт собственных средств предприятий отрасли и займов. Бюджетные средства направляются на строительство судов для государственных нужд и объектов обеспечения безопасности мореплавания.

Сложившаяся обстановка вынудила судовладельцев самостоятельно искать выход из положения, а он был единственным – перевод судов под иностранный флаг в оффшорные зоны. Этим своевременно воспользовались дальновидные руководители судоходных компаний и тем самым подступили, хотя бы частично, к решению извечной проблемы судоходства – пополнению и обновлению флота (яркий пример – ОАО «Новошип»). За 1992-1998 гг. построено 150 судов общим дедвейтом 3,47 млн. т. Так же построено 374 новых речных судов. Построено и модернизировано 272 судна смешанного (река-море) плавания для предприятий речного транспорта, что позволило в 1998 г. довести объём перевозок внешнеторговых грузов до 24 млн. т при задании 20-22 млн. т. Более подробные данные по постройке судов (по годам) приводятся в таблице 1.

Таблица 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Построено судов, всего | На национальных верфях | Флаг регистрации - национальный | Флаг регистрации - иностранный |
| Количество | Дедвейт, тыс. т | Количество | Дедвейт, тыс. т | Количество | Дедвейт, тыс. т | Количество | Дедвейт, тыс. т |
| 1992 | 44 | 1235,5 | 4 | 24,8 | 12 | 62,9 | 32 | 1172,6 |
| 1993 | 21 | 295,4 | 5 | 24,6 | 8 | 64,7 | 13 | 230,7 |
| 1994 | 15 | 226,8 | 6 | 39,8 | 8 | 51,0 | 7 | 175,8 |
| 1995 | 13 | 274,0 | 5 | 21,1 | 5 | 29,1 | 8 | 244,9 |
| 1996 | 20 | 485,1 | 3 | 24,0 | 1 | 5,9 | 19 | 479,2 |
| 1997 | 14 | 165,6 | 3 | 18,2 | 4 | 49,3 | 10 | 116,3 |
| 1998 | 22 | 790,1 | 2 | 11,3 | 4 | 85,7 | 19 | 704,4 |
| Итого | 149 | 3472,5 | 28 | 163,8 | 42 | 348,6 | 108 | 3123,9 |

Сравнительно большое пополнение судов в 1992 г. объясняется ранее сделанными заказами на постройку. Следует отметить, что для ОАО «Совкомфлот» было построено за 1992-1998 гг. под иностранный флаг регистрации 33 судна общим дедвейтом 1612 млн. т. Акции этого акционерного общества находятся полностью в государственной собственности. Сравнительно мало судов было построено на национальных судостроительных верфях (из-за высокой стоимости, связанной, как правило, с таможенными пошлинами на недостающее комплектующее оборудование). Преобладающая доля судов построена не под национальный, а под иностранный флаг. Эта тенденция всё более усиливается, приобретая завидную устойчивость.

Из 112 построенных за 6 лет морских судов доля судов, вышедших с отечественных верфей, составляет около 20%. Для сравнения, в бытность Советского Союза этот показатель равнялся около 50%.

Рекордным по поставкам флота стал 1998 г., когда было построено 23 судна общим дедвейтом около 800 тыс. т, что соответствует уровню поставок судов для Минморфлота СССР в лучшие годы.

В результате пополнения флота новыми судами средний возраст их снизился, например, в АО «Приморское морское пароходство» с 17 до 12 лет, в АО «Дальневосточное морское пароходство» с 18 до 15 лет. Одним из лидеров по данному показателю является также ОАО «Новошип».

Динамика развития морского флота, если внимательно к ней присмотреться, не вызывает оптимизма (табл. 2): суда заметно стареют, сокращается тоннаж под национальным флагом регистрации.

Таблица 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Судоходные компании | 1992 г. | 1994 г. | 1996 г. |  1998 г. |
| Количество | Дедвейт, тыс. т | Количество | Дедвейт, тыс. т | Количество | Дедвейт, тыс. т | Количество | Дедвейт, тыс. т |
| Суда под национальным флагом: | 799 | 10593,6 | 757 | 9235,8 | 1083 | 10113,1 | 1014 | 6819,1 |
| основные пароходства | 799 | 10593,6 | 692 | 9021,8 | 574 | 7589,5 | 362 | 4841,2 |
| совместные предприятия, арендующие суда | - | - | - | - | 27 | 412,6 | 16 | 300,5 |
| прочие судоходные компании | - | - | 65 | 214,0 | 482 | 2111,0 | 636 | 1677,4 |
| Суда под иностранным флагом: | 63 | 2387,0 | 161 | 4600,5 | 176 | 5192,2 | 201 | 5945,5 |
| оффшорные компании | 14 | 371,0 | 87 | 1305,8 | 105 | 1987,5 | 132 | 2925,3 |
| ОАО «Совкомфлот» | 49 | 2016,0 | 74 | 3297,7 | 71 | 3204,7 | 69 | 3020,2 |
| Итого | 862 | 12980,6 | 918 | 13836,3 | 1259 | 15305,3 | 1215 | 12764,6 |

Увеличивается число судов работающих в оффшорных зонах. Заявления что они находятся под национальным контролем, в общем-то, не совсем корректны и в значительной степени иллюзорны. Прогнозировать развитие морского национального флота в условиях экономической и политической нестабильности – дело неблагодарное и рискованное. И все же если общая ситуация останется неизменной можно ожидать дальнейшего усложнения положения. В табл. 3 представлен прогноз состояния морского флота на 2005-2010 гг.

Таблица 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Судоходные компании | 2005 г. | 2010 г. |
| Количество | Дедвейт тыс. т | Количество | Дедвейт тыс т |
| Суда под национальным флагом: | 698 | 2200,6 | 615 | 1975,1 |
| основные пароходства | 56 | 468,1 | 29 | 278,1 |
| бербоут-чартерные суда | 6 | 55,1 | - | - |
| прочие судоходные компании | 636 | 1677,4 | 586 | 1697,0 |
| Суда под иностранным флагом: | 374 | 10729,0 | 449 | 12286,3 |
| оффшорные компании | 279 | 6335,1 | 321 | 6388,3 |
| ОАО «Совкомфлот» | 95 | 4393,9 | 128 | 5898,0 |
| Итого | 1072 | 12929,6 | 1064 | 14261,4 |

**Необходимые меры для национального флота:**

Под национальным флагом останется лишь около 600 судов, преимущественно средне- и малотоннажных. Число судов под иностранным флагом в оффшорных зонах будет увеличиваться. Складывающееся положение не безнадёжно. Морской флот изначально обречён работать в условиях жесткой конкуренции на стихийно складывающемся мировом фрахтовом рынке. Но стихийность мирового фрахтового рынка не соответствует стихийности развития морского национального флота. Это разные проблемы. Национальный флот должен развиваться как это принято во всех развитых странах, не стихийно а целенаправленно под правовой и экономической защитой государства, исходя из национальной судоходной политики. В этом суть государственного регулирования. Для решения этой проблемы правовая и экономическая защита морского национального флота должна, по крайней мере, на начальном этапе предусматривать три принципиальных направления:

* квотирование грузовой базы – это обычная национальная судоходная практика. Ранее примерно половина внешнеторговых грузов перевозилась национальными судами; бездумный отказ от квотирования национальных внешнеторговых грузоперевозок привел к тому, что морской национальный флот оказался практически полностью отлучен от собственной грузовой базы и вынужден заниматься «отхожим промыслом» на мировом фрахтовом рынке. Между тем суда – дорогостоящие сооружения (стоимость среднетоннажного контейнеровоза составляет около 30 млн.ам.долл.), и строятся они целенаправленно под конкретные перевозки (что учитывается банками при выдаче кредитов под постройку);
* введение второго реестра – его проект подготовлен. Наивно полагать, что судовладельцы пойдут на это охотно. Он может сыграть положительную роль при двух посылках, а именно, если условия работы судов под национальным флагом, зарегистрированных во втором реестре, по налогообложению будут по крайней мере не жестче, чем в существующих оффшорных зонах, а политическое и экономическое положение в стране будут устойчиво стабильными. Сейчас срочно требуется разработать под второй реестр самостоятельную правовую базу налогообложения, ибо по смыслу второй реестр – это «локально-точечная» оффшорная зона со своей, только ей присущей, законодательной налогооблагаемой основой;
* изыскание собственных средств на строительство судов. Пока строительство осуществляется преимущественно под зарубежные кредиты, что, как правило, ведёт к регистрации судов под иностранными флагами. Нужны огромные собственные средства. Стоимость Программы возрождения торгового флота России оценивается в 8-10 млрд.ма.долл., - это почти половина бюджета страны. Проблема в том, где их найти и как взять, а взять нужно. Для этого необходимо взять под жесткий контроль поток внешнеторговых грузов (товарных масс) и сопряженного с ними потока денежных масс за перевозки. Формы и методы контроля могут быть различны.
* Предоставление правительственных гарантий на привлечение кредитов национальных банков для строительства судов на отечественных заводах и отсрочки по расчётам за кредиты на строительство судов на основе межправительственных кредитных соглашений на срок 3-4 года после ввода судов эксплуатацию;
* освобождение прибыли, получаемой от работы новых судов, от всех видов налогов на период возврата кредитов за построенные суда на российских верфях и под российскую регистрацию;
* отмена таможенных пошлин и НДС при закупке за рубежом комплектующего оборудования для судов, строящихся на отечественных заводах, а также портового перегрузочного оборудования;
* снижение ставки таможенных пошлин на импорт морских и речных судов с существующих 5% до 0,5%.

И, конечно, поддержка государства, усилия всех участников транспортного процесса на морском флоте в его возрождении должны стать общей и повседневной заботой.

**Порты России. Реалии и перспективы.**

Российская Федерация располагает 45 морскими портами. Наиболее крупными являются 11 портов, выполняющих 90% всего объёма перегрузочных работ и 100% перевалки наливных грузов. К ним относятся:

Северный бассейн – Мурманск и Архангельск;

Балтийский бассейн – Санкт-Петербург и Калининград;

Черноморско-Азовский бассейн – Новороссийск и Туапсе;

Дальневосточный бассейн – Владивосток, Находка, Восточный, Ванино, Холмск.

При разделе портового хозяйства России досталась примерно половина производственных мощностей, что недостаточно. Как следствие, около 40% российских грузов приходится перегружать в портах сопредельных стран. Позитивных сдвигов пока не просматривается. Курицу, несущую золотые яйца, отпустили на улицу, и она, не имея приюта в родном доме, несёт эти золотые яйца в чужих гнёздах, обогащая экономику других стран.

Чтобы грузы вновь пошли через Россию нужно, в первую очередь, увеличить пропускные возможности большинства наших портов, для этого необходимо:

* продлить концевые магистрали национальных судоходных коммуникаций в Европе до портового побережья, для чего надо ускорить строительство новых портов и портпунктов в Ленинградской области и Санкт-Петербурге (Приморск, Батарейная, Усть-Луга, Ломоносов, Кронштадт), при этом оценив пределы экологической и навигационной безопасности.
* Модернизировать морские порты и портпункты на юге и севере РФ с припортовыми транспортными коммуникациями;
* Создать мощный интегрированный национальный центр (комплекс) на Тихом океане.

Мировой банк реконструкции и развития изучает состояние действующих портовых мощностей, пути улучшения их производительных и финансовых показателей. Основное внимание сконцентрировано на модернизации портов Санкт-Петербург и Новороссийск. Сформирована межведомственная рабочая группа для подготовки и реализации проекта.

Не получая государственной поддержки и ликвидировав Фонд возрождения, Программа вот уже на протяжении нескольких лет не выполняется в задуманном объёме. Иностранные инвесторы из-за нашей медлительности, отсутствия государственного субсидирования, неопределённости, местных противоречий, бесконечных дискуссий об экологической опасности портового строительства, несовершенства законодательной базы теряют интерес к России.

Вместе с тем, следует отметить, что за прошедшие 5 лет, благодаря огромным усилиям генеральной дирекции государственного заказчика по возрождению торгового флота России положена основа для перелома сложившейся критической ситуации: выполнен большой объём проектных проработок, проведены переговоры с отечественными и иностранными банками, АО, другими заинтересованными организациями, заключены контракты на строительство.

Медленными, но уверенными темпами портовое строительство набирает обороты. Вышел ряд постановлений и распоряжений Правительства РФ по обеспечения строительства, реконструкции и развития портовых мощностей на Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийской и Дальневосточном бассейнах. Не имея государственной поддержки в финансировании, МАП портов и морские порты (МП) за счёт собственных средств предпринимают усилия для наращивания портовых мощностей, не надеясь на государство.

Однако, проводя новое строительство, нельзя без внимания относиться к вопросам поддержания надлежащего технического состояния существующих портовых сооружений (сейчас в портах 49% причалов устарели и морально и физически, а в некоторых портах волнозащитные сооружения построены 80-100 лет назад).

Рассмотрим состояние дел по созданию портовых мощностей на бассейнах.

**Балтийский бассейн.**

Во внешней торговле России Балтика исторически занимает важнейшее место, и в Европе сложились устойчивые рынки для нашего традиционного экспорта (нефть, нефтепродукты, газ, уголь, минеральные удобрения, лес, металлы и другие грузы). Необходимость развития портов России на Балтике обусловлена как объёмами внешнеторговых перевозок и их структурой, так и экономической и политической ситуацией, сложившейся в данном регионе.

|  |
| --- |
|  |

В порту ***Санкт-Петербург*** строятся контейнерный терминал мощностью 1,5 млн. т в год, рефрижераторный комплекс и другие объекты инфраструктуры. Также ведется строительство еще нескольких нефтеналивных терминалов. (Проектируемая мощность – до 5,5 млн. т в г.).

Выполнены технико-экономические разработки развития порта ***Высоцк*** (перспективный грузооборот до 5,3 млн. т).

Ведутся проработки строительства грузового контейнерного района в ***Ломоносове*** (а также для генеральных грузов).

Однако самыми крупными объектами на Балтийском бассейне являются три новых порта на побережье Финского залива – это порт в бухте Батарейной для перегрузки нефтепродуктов (15 млн. т), нефтеналивной порт в районе Приморска (45 млн. т) и сухогрузный порт в районе Усть-Луги (35 млн. т).

Новый порт в бухте ***Батарейной*** расположен на левом берегу Финского залива в 60 км от СПб.

Новый порт ***Усть-Луга*** расположен в юго-восточной части Финского залива, в 100 км от СПб.

Новый порт в районе ***Приморска*** расположен в 130 км от СПб и в 60 км от Выборга. Для перегрузки нефти через этот порт принято решение о проектировании, строительстве и эксплуатации единой Балтийской трубопроводной системы из республики Коми до Финского залива.

Разработано технико-экономическое обоснование целесообразности строительства ж/д – автомобильной паромной переправы в направлении ***Усть-Луга – Калининград – порты Европы***. Однако из-за отсутствия финансирования проектных работ дальнейшие разработки приостановлены.

**Азово-Черноморский бассейн.**

Южное направление российских грузопотоков сейчас считается одним из самых перспективных. Этому способствует несколько факторов: близость к международным рынкам; отличные климатические условия; переизбыток трудовых ресурсов; близость основных континентальных торговых «коридоров»; достаточное развитие портового хозяйства и достаточные глубины в акваториях этих портов. Главным центром морской грузоперевалки в этом регионе является порт ***Новороссийск***. Правда, мощности этого порта ещё не до конца приспособлены к новым грузопотокам.

Здесь строится новый контейнерно-зерновой комплекс мощностью на 3 млн. т зерна, 120 тыс. контейнеров, 1 млн. автопаромных и 0,5 млн. т генеральных грузов. Образована территория площадью 12 га, введён эксплуатацию по временной схеме автопаромный комплекс мощностью 0,6 млн. т.

Разработано и утверждено технико-экономическое обоснование на строительство глубоководного нефтепричала мощностью 15 млн. т сырой нефти.

Прорабатываются вопросы строительства в нефтегавани Шесхарис базы для бункеровки судов и отгрузки на экспорт нефтепродуктов.

Строится комплекс для перегрузки и временного хранения скоропортящихся грузов.

Ведутся реконструкция и техническое перевооружение двух зерновых причалов с прокладкой ж/д путей, позволяющих перегружать зерно по прямому варианту судно-вагон.

Компанией «Внешторгинвест» задействован комплекс по отгрузке на экспорт жидких удобрений.

Порт ***Геленджик***. Разработано и утверждено технико-экономическое обоснование реконструкции и строительства порта для перегрузки генеральных грузов в объёме 0,8 млн. т и перевозки 127 тыс. пассажиров в год. Реконструкцию и развитие порта намечается осуществить за счёт внебюджетных. Распоряжением Правительства РФ в 1997 г. открыт пропуск грузовых иностранных и российских судов загранплавания.

Порт ***Темрюк***. В порту ведутся работы по строительству перегрузочных комплексов, восстановлению оградительного мола и дноуглублению подходного канала.

Разработано технико-экономическое обоснование развития Темрюкского воднотранспортного узла, предполагающее довести мощности порта (I очередь) до 4,5 млн. т, а в перспективе до 8 млн. т. Основным сдерживающим фактором обеспечения нормальной загрузки порта является отсутствие подъездных ж/д путей. Однако этот вопрос решается. Также предполагается придание порту международного статуса.

Прорабатывается генеральная схема развития порта ***Кавказ***.

Разрабатывается на уровне Правительства стратегический план развития порта ***Сочи***: реконструкция пассажирских причалов и восстановление морского вокзала.

Также ведутся реконструкция и строительство портов: ***Таганрог***, порта на ***мысе Железный Рог*** и др.

Сейчас идёт активное строительство нового мощного нефтяного терминала в районе ***Новороссийска*** (пос. ***Ю. Озереевка***). В его состав будет входить портовый комплекс с выносными устройствами с перспективной мощностью до 60 млн. т.

В настоящее время на Азово-Черноморском бассейне функционируют *паромные переправы* между портами ***Новороссийск – Самсун***, ***Новороссийск – Бургас – Поти***, ***Новороссийск – Варна***.

В связи с полным отсутствием бюджетных средств Служба морского флота не имеет возможности построить и поставить на паромные линии российские паромы. Ежегодные валютные потери России по экспертной оценке составляют 25-30 млн.ам.долл.

Разработки проектов организации комплексных паромных перспективных перевозок на Турцию и Болгарию приостановлены, так как на эти цели в течение двух лет у Минтранса РФ не нашлось необходимых средств.

**Дальневосточный бассейн.**

В ***Восточном порту*** сдана в эксплуатацию 2-я очередь угольного терминала мощностью 6,5 млн. т в год, построен причал для перевалки генеральных грузов. Продолжается строительство комплекса мощностью 2 млн. т для отгрузки на экспорт калийной соли, нефтебункеровочной базы на 4,5 млн. т и причала для перегрузки генеральных грузов.

Производятся реконструкционные работы в порту ***Находка***.

В порту ***Владивосток*** планируется строительство контейнерного терминала, а также создание нового грузового района на полуострове Шкота пропускной способностью 5 млн. т и строительство второго железнодорожного входа в порт.

Но если строительство вышеуказанных объектов будет вестись такими же медленными темпами, то Россия в скором времени может потерять основные грузопотоки, которые «уйдут» в Корею.

В ***Ванинском*** порту построены нефтебункеровочная база мощностью 1-1,5 млн. т, база метанола, ведутся работы по реконструкции существующих причальных сооружений.

В остальных портах региона из-за отсутствия материальных средств существенные мероприятия по развитию и реконструкции практически не производятся.

**Северный бассейн.**

В ***Мурманском порту*** ведутся строительство и модернизация причалов для перегрузки глинозёма, минеральных удобрений и апатитов.

В ***Архангельском порту*** из-за отсутствия государственной поддержки никакого развития не проводится. Мелеет судоходный канал, так как нет необходимых средств на землечерпание. Поручение Президента РФ об оказании порту финансовой поддержки не нашло положительного решения со стороны финансирующих государственных учреждений.

**Каспийский бассейн.**

Разработано технико-экономическое обоснование на реконструкцию и развитие ***Махачкалинского порта***. Произведена реконструкция двух причалов, где обрабатываются сухогрузные суда.

Разработано и утверждено технико-экономическое обоснование строительства нового морского порта в районе ***посёлка Оля*** Астраханской области. Построен пионерный причал для обработки ролкеров.

 Таблица 4.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Бассейн / порт** | Введено в эксплуатацию за 1993-1997 гг., млн. т | Находятся в стадии строительства, млн. т |
| **Северо-западный бассейн:** |  |  |
| Мурманск | - | 4,2 |
| Санкт-Петербург | 1,5 | 2,3 |
| Усть-Луга (новый) | - | 8,0 |
| Бухта Батарейная (новый) | - | 7,5 |
| **Азово-Черноморский бассейн:** |  |  |
| Новороссийск | 2,1 | 6,0 |
| Темрюк | 0,5 | 4,5 |
| Таганрог | - | 3,0 |
| **Каспийский бассейн:** |  |  |
| Махачкала | 0,8 | - |
| Р-н пос. Оля (новый) | 0,6 | - |
| **Дальневосточный бассейн:** |  |  |
| Восточный | 7,0 | 7,0 |
| Находка | 1,5 | 1,3 |
| Совгавань | 1,5 | - |
| Ванино | 1,5 | 0,8 |
| **Итого** | 17,0 | 44,6 |

Таким образом, подводя итоги за 1993-1997 гг., получается, что в соответствии с Программой за 5 лет необходимо было ввести в эксплуатацию 85 млн. т перегрузочных мощностей, практически введено 17 млн. т, или 20% *(см. таблицу)*.

Государственная поддержка могла бы дать значительный толчок в форсировании наращивания портовых мощностей. Однако пока такое мероприятие отчётливо не просматривается, а лишь ограничивается постоянными рассмотрениями хода выполнения Программы, что не дает практически никаких положительных результатов.

**Итоги.**

**Морской национальный флот** – важная составляющая военно-морской мощи страны. Он оказывает огромное влияние на решение экономических и политических кризисных проблем (всем памятны карибский и другие кризисы). Такие проблемы не решаются вдруг сами собой. Для этого МФ должен быть заблаговременно и надлежаще подготовлен. В планово-регулируемой экономической системе действовал отработанный порядок подготовки судов. В новых условиях необходимы иные подходы, главные из которых связаны, прежде всего, с собственностью. При этом возникают, по крайней мере, две проблемы, требующие неотложного решения:

* создание правовых и экономических основ мобилизационной подготовки судов; в кризисных ситуациях мобилизации подлежат не все морские суда, а лишь определенные их группы; эти суда при постройке должны удовлетворять требованиям, как правило, превышающим коммерческие (по прочности, остойчивости, грузоподъёмным устройствам и т.д.);
* изыскание возможности незамедлительного (при необходимости) перевода морских судов из оффшорных зон по– национальный флаг, что существует в международной практике, но делается это только по соглашению с судовладельцами, как правило, заблаговременно подготовленными под определенные экономические условия.

**Морской флот** – политически и экономически значимая для страны отрасль, которая не может быть брошена на произвол судьбы в стихийную рыночную круговерть. Развитие национального флота должно регулироваться и контролироваться государством опосредованно и напрямую. Опосредованное регулирование предусматривает создание надлежащей базы, стимулирующей предприятия и организации к развитию инициативы и созданию предпосылок для решения проблем своими силами и за счёт собственных средств. Прямое регулирование опирается на госбюджетные средства (строительство судов государственного назначения: аварийно-спасательных, природоохранных, гидрографических, ледокольных, научно-исследовательских, учебных). Контроль во всех случаях осуществляется государством.

Список используемой литературы:

1. С. Драницын, «Морской Флот Российской Федерации: ретроспектива, состояние, перспектива, проблемы».

 // «Морской флот», № 1-2/2000 г., стр. 5-10.

1. В. Николайчик, «Программа возрождения флота России не выполняется в задуманном объёме». // «Морской флот», № 3-4/1998 г., стр. 7-10.
2. Аристархов В., (отрывки интервью) «Возрождать флот – забота общая». // «Морской флот» № 5/1999 г., стр. 3-5.