

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ

Панин Д.В.

Научный руководитель – доцент Родикова Л.Н.

Сибирский федеральный университет

Морской порт – это предприятие, которое берет на себя функции по перевозке грузов с суши на море и обратно. Морской порт рассматривается как транспортный узел.

Центральная задача морского порта - обеспечить максимально быстрое перемещение грузов через свою территорию. Морские порты имеют железнодорожные и автомобильные подходы, связанные с магистралями страны. Основной задачей здесь является обработка контейнеров, а также рациональное перемещение грузов и транспортных средств. Современные коммуникационные системы являются необходимостью в оптимизации перемещения грузов и обработки документов в порту.

Морская доктрина Российской Федерации направлена на реализацию до 2020 года «национальной морской политики путем выполнения краткосрочных и долгосрочных задач, согласованных по функциональным и региональным направлениям».

К функциональным направлениям национальной морской политики относятся морские перевозки, освоение и сохранение ресурсов и пространств Мирового океана, совершенствование научной деятельности, осуществление военно-морской деятельности.

В качестве региональных направлений национальной морской политики выделены: Атлантическое (Балтийское, Черное, Азовское и Средиземное моря, а так же Атлантический океан), Арктическое (Белое, Баренцево, Карское, Восточно-Сибирское, Лаптевых моря), Тихоокеанское (Японское, Охотское, Берингово моря, Северо-Западная часть Тихого океана), Каспийское и Индокитайское направления.

Реализация национальной морской политики осуществляется посредством: администрирования морской деятельности, обеспечения безопасности мореплавания, экономического, кадрового и информационного обеспечения. Осуществление морской деятельности связано с комплексным информационным обеспечением. Содержание информационного обеспечения определяется потребностями в данных и информационной продукции, возникающими в ходе осуществления задач по реализации Морской доктрины Российской Федерации.

Цель информационного обеспечения морской деятельности – создание наиболее благоприятных условий для принятия эффективных управляющих решений. Организация информационного обеспечения морской деятельности состоит из решения комплекса задач: разработка систем и средств для сбора, обработки, накопления, хранения и распространения информации с применением современных информационных технологий; развитие информационных ресурсов (массивов и баз данных) и средств предоставления информации пользователям; осуществление взаимодействия и координации всех процессов (рис. 1).



Рис. 1.

Россия имеет более 60 морских портов, в которых наблюдается стойкая тенденция увеличения грузооборота, причем наливные грузы преимущественно имеют экспортную направленность, а генеральные грузы - импортную.

В настоящее время российскими портами переваливается грузов более, чем в 4 раза больше, чем в начале 90-х годов. На рисунке 2 приведена диаграмма «Динамика объемов перевалки грузов через порты России и сопредельных государств».



Рис. 2. Динамика объемов перевалки грузов

К крупнейшим портам России относятся: Новороссийск, Приморск, Санкт-Петербург, Мурманск, Восточный, Туапсе, Высоцк, Находка, Де-Кастри и Владивосток. Грузооборот этих портов более 50% от всего грузооборота морских портов России.

Исследования проведенные в направлениях организации, планирования и управления морскими портами, выявил ряд недостатков тормозящих их развитие. Анализ показателей работы морского транспорта выявил ряд проблем, требующих решение:

1. Внесение изменений в действующую федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России». Приоритетным направлением программы является укрупнение мощности портов, входящих в систему транспортных коридоров, за счет строительства новых и модернизации уже имеющихся перегрузочных комплексов. Это позволит значительно увеличить транспортный потенциал страны, решить задачи развития инфраструктуры железнодорожных и автодорожных подходов к ведущим портам страны.

2. Создание условий для доставки грузов в срок и без потери уровня качества. Решение этой проблемы возможно только при оптимальном управлении всеми элементами транспортно-технологического комплекса и введении мощных логистических центров. Центры управления логистикой должны отвечать требованиям российских и зарубежных грузоперевозчиков.

3. Осуществление стратегического планирования развития портов. Реализовать его можно лишь на основе государственно-частного партнерства. Особенно это касается организации портовой инфраструктуры и управления товародвижением.

4. Создание в крупнейших портах свободных экономических зон с льготным режимом налогообложения на основе соответствующего законодательства.

5. Регулирование землепользования – один из ключевых вопросов нормальной жизнедеятельности портовых предприятий.

6. Развитие морского флота страны. Россия контролирует более 1500 судов. Их общей дедейт – около 15 млн. т. Более 60 % этого тоннажа находятся под «удобными» для российских судовладельцев иностранными флагами. Средний возраст судов, которые ходят под российским флагом, 24 года. Обновление флота осуществляется в основном на зарубежных верфях. Ситуация в судостроительной отрасли России сложная, за последние 15 лет флот морских пароходств сократился более чем в 4 раза. Например, флот дальневосточных портов сократился почти на 60 % .

7. С каждым годом возрастает роль морского транспорта в освоении Арктики, в том числе арктических нефтегазовых месторождений. Назрела необходимость в модернизации арктической транспортной системы – арктических портов, транспортного и ледокольного флота, навигационного, информационного и авиационного обеспечения плавания в районах Северного морского пути. Кроме того, необходимы меры для сохранения экологического бассейна в этом регионе и обеспечения стратегических интересов России в Арктике.

Кроме отмеченных проблем функционирования российских морских портов, актуальной задачей является поддержание в технически исправном состоянии перегрузочных машин и механизмов. Так как парк перегрузочной техники в среднем до 70% имеет физический и моральный износ. Выходом из сложившейся ситуации может быть модернизация и реконструкция существующей перегрузочной техники. Пополнение портов новыми современными технологическими машинами соответствующими мировым стандартам практически невозможно из-за финансовой несостоятельности.