СОДЕРЖАНИЕ

1. Технические средства и технологии мультимодальных перевозок...………3

2. Морской транспорт России...……………………………………………….…8

Список использованных источников…………………………………………..22

1. ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА И ТЕХНОЛОГИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Смешанные перевозки подразделяют на:

* мультимодальные,
* интермодальные,
* раздельные (обычные).

Как подвид выделяют комбинированные перевозки. Смешанная перевозка означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта.

*Мультимодальная перевозка* – это смешанная перевозка, которая:  
– осуществляется на основании договора смешанной перевозки,  
– из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране,  
– при этом оператор смешанной перевозки, который организует перевозку, берет на себя ответственность за всю перевозку и выдает документ мультимодальной перевозки. Безопасность смешанной перевозки опасных грузов может быть обеспечена, если рассматривать смешанную перевозку как единый процесс. Следовательно, организовывать и нести ответственность за смешанную (мультимодальную) перевозку должна одна организация. В качестве такой организации выступает оператор смешанной (мультимодальной) перевозки.

Оператор смешанной (мультимодальной) перевозки (МТО) означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

МТО является ключевой фигурой в организации и осуществлении смешанной перевозки опасных грузов. Целью деятельности МТО является получение прибыли от деятельности по организации и осуществлению перевозок.

Получать прибыль постоянно возможно, если услуги МТО:

* выгодны для заказчика и самого МТО,
* качественны и безопасны.

Поэтому особое значение имеет оценка способности МТО организовывать и осуществлять качественные и безопасные смешанные перевозки опасных грузов.

Основы безопасности смешанной перевозки опасных грузов закладываются задолго до непосредственного начала процесса транспортировки. Вопросы безопасности должны быть решены МТО уже на этапе планирования смешанной перевозки, выбора тары, маршрута следования, транспортных средств и субподрядчиков. МТО необходимо убедить заказчика в том, что его услуги качественны и безопасны и что все этапы смешанной перевозки осуществляются в соответствии с установленными требованиями. Для этого необходима объективная оценка деятельности МТО третьей независимой стороной.

С этой целью Российский Регистр, как третья независимая сторона, создал и зарегистрировал Систему добровольной сертификации смешанных перевозок опасных грузов (сокращенно – ССМПОГ), регистрационный №РОСС Ки.В021.04УООО.

Основная цель сертификации в ССМПОГ – это объективное подтверждение соответствия услуг установленным требованиям. Сертификация в ССМПОГ охватывает все стороны деятельности компании, начиная с оценки соответствия услуги требованиям качества и безопасности, и таких элементов, как система управления качеством, системы управления безопасностью и экологией. Хотя требования к качеству и безопасности услуги являются основополагающими, все стороны деятельности компании тесно взаимосвязаны между собой и должны рассматриваться как элементы одного целого. Иными словами, добиться качественной и безопасной деятельности компании можно только тогда, когда функционирование всех элементов направлено на достижение качества и безопасности услуги в целом. Именно это и интересует потребителя услуг в первую очередь.

*Договор смешанной перев*озки означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки. Документ смешанной перевозки означает документ, удостоверяющий договор смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора.

Когда грузы принимаются оператором смешанной перевозки в свое ведение, он должен выдать документ смешанной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть оборотным или необоротным.

*Основные принципы функционирования мультимодальной* системы заключаются в следующем:

* единообразный коммерческо-правовой режим;
* комплексное решение финансово-экономических аспектов функционирования системы;
* использование систем электронного обмена данными (ЭОД), обеспечивающих слежение за передвижением груза, передачу информации и связь;
* единство всех звеньев транспортной цепи в организационно-технологическом аспекте, единая форма взаимодействия и координация всех звеньев транспортной цепи, обеспечивающих это единство;
* кооперация всех участников транспортной системы;
* комплексное развитие транспортной инфраструктуры различных видов транспорта.

*Принцип единообразия коммерческо-правового режима* предусматривает:

1. совершенствование правил перевозок грузов в международном сообщении на всех видах транспорта с целью их взаимной увязки в соответствии с выбранными критериями эффективности логистической транспортной системы;
2. упрощение таможенных процедур;
3. разработка и внедрение новых унифицированных перевозочных документов международного образца для работы на внешнем транспортном рынке, а также для внутреннего транспорта, учитывающих общий критерий логистической транспортной системы.

*Принцип комплексного решения финансово-экономических аспектов*функционирования мультимодальной системы предусматривает:

1. установление унифицированных тарифных правил перевозки транзитных грузов и грузов внешней торговли в международном сообщении;
2. разработку метода обоснованного распределения сквозного фрахта в СКВ между всеми звеньями логистической транспортной цепи ;
3. разработку механизма финансовой ответственности за нарушение качества услуг.

Необходимым условием функционирования мультимодальной системы является наличие *информационной*системы, с помощью которой осуществляется исполнение заказа (договора перевозки), то есть планирование, управление и контроль всего процесса доставки груза благодаря опережающей, сопровождающей и заканчивающей процесс доставки информации.

В настоящее время в мировой практике широко применяются различные системы электронного обмена данными, степень использования которых определяет уровень конкурентоспособности различных логистических транспортных систем на мировом рынке транспортных услуг.

*Принцип внедрения новых форм взаимодействия*особенно важен для функционирования мультимодальной транспортной системы, поскольку эффективность такой системы существенно зависит от ее организации. Гарантом и организатором взаимодействия всех звеньев транспортной цепи в системе является оператор международной мультимодальной доставки грузов.

Наличие оператора определяет ряд отличительных признаков, относящихся к коммерческо-правовому аспекту функционирования мультимодальной транспортной системы:

* единый транспортный документ международного образца;
* доставка ‘от двери до двери’ либо в других границах, предусмотренных единым транспортным документом;
* единая ответственность за исполнение договора и сохранность груза;
* единая сквозная ставка фрахта.

В мультимодальной системе благодаря эмерджентному эффекту результат деятельности системы оказывается выше, чем сумма определенных частных результатов.

Важным принципом эффективного взаимодействия всех звеньев транспортной цепи является готовность партнеров к кооперации на основе понимания своей роли в логистической транспортной системе. Возможность применения передовых технологий перевозочного процесса определяется уровнем развития транспортной инфраструктуры, которую можно разделить на два основных элемента – терминалы и транспортные пути.

При смешанных раздельных перевозках, как правило, наибольшее внимание уделяется развитию инфраструктурных перевозчиков. В логистической транспортной системе первостепенное внимание отводиться терминалам, поскольку эффективность такой системы и сама возможность ее функционирования (из-за различной мощности грузопотоков и скорости доставки) зависит от наличия места в транспортной системе и функций терминалов, обеспечивающих обработку материальных потоков. Комплексное развитие транспортной инфраструктуры базируется на стандартизации комплектов грузов (таре), транспортных средств, погрузочно-разгрузочных машин и механизмов.

2. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ

*Краткая историческая справка о возникновении морского судоходства в России.*

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 он 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.

*Общая характеристика технического оснащения, технологии, организации и управления на морском транспорте. Современное состояние морского транспорта в России.*

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.

За последние восемь лет число судов, ходящих под российским флагом, сократилось втрое — с 799 до 253, да и их размер (водоизмещение) сильно уменьшился. Только за последний год флот сократился на 15%, объем перевозок — на 14%. Российские судовладельцы предпочитают не российский флаг, а кипрский, мальтийский и либерийский — условия для этих судов экономически более выгодны. В итоге под флагами иностранных государств сегодня ходит половина судов, находящихся в собственности российских владельцев. И все потому, что другие страны предоставляют более льготные условия. Все это может привести, говорится в концепции, «к усилению зависимости России от мирового фрахтового рынка и увеличению импорта транспортных услуг».

Другая проблема — загрузка портов и их развитие. Сегодня треть грузов, идущих в Россию, «причаливает» в порты Финляндии, Украины и стран Балтии. В концепции прописываются отдельные морские бассейны, поскольку каждый из них требует своих действий. К примеру, арктическому региону требуется развитие ледокольного флота, каспийскому — придание наконец статуса и развитие комбинированных перевозок (море плюс суша), балтийскому — строительство новых портов, черноморскому — активизация круизных перевозок. Дальневосточный бассейн снова рассматривается в планах развития транссибирских перевозок из Азии в Европу и обратно.

В феврале 2002 г. в Москве прошло общее собрание Союза российских судовладельцев, насчитывающего в своих рядах 87 членов. На собрании были заслушаны отчет о деятельности Союза и его филиалов в 2001 г., доклад генерального директора ЗАО "ЦИИМФ" В. Пересыпкина о состоянии и тенденциях развития мирового и российского морского торгового флота, информация о совершенствовании системы управления морскими портами, о работе морской коллегии при правительстве РФ, втором морском форуме и др.

Итоги минувшего года неутешительны. За последние 10 лет мировая экономика и тесно связанная с ней морская индустрия столкнулись с серьезными проблемами. Террористические акты в США 11 сентября привели к спаду в мировой экономике, поразив и ведущую в мире державу, и другие главные центры экономической мощи - Европейский Союз и Японию. Конъюнктура в судоходном бизнесе в течение 2001 г. резко ухудшилась. Первая причина - это сокращение темпов роста мирового спроса на транспортные услуги флота из-за экономического застоя в США, Европе и Японии. В США экономический рост в 2001 г. оценивается примерно в 1%. В странах ЕС в прошлом и нынешнем годах он составит в среднем 1,5% вопреки предполагавшимся более высоким показателям. Ухудшается экономическое положение и в странах Юго- Восточной Азии, Африки, Латинской Америки. Вторая причина ухудшения конъюнктуры на фрахтовых рынках находится "внутри" самой судоходной отрасли. Это - избыток тоннажа торгового флота. Предложение тоннажа на фрахтовых рынках продолжает увеличиваться по мере роста торгового флота, хотя спрос остается прежним или даже снижается. В результате за 2001 г. ухудшился рыночный баланс спроса и предложения, произошло обвальное падение уровня фрахтовых ставок для танкеров, балкеров, контейнеровозов, химовозов, газовозов и других типов судов. На фоне мрачной рыночной конъюнктуры судовладельцев может порадовать то, что цены на суда новой постройки и бывшие в эксплуатации в такой период всегда снижаются. Правда, уровень снижения сейчас не столь быстр и активен, как в прошлые кризисные периоды. В данной ситуации это связано с высокой степенью загрузки верфей уже имеющимися заказами, которые обеспечивают их работой на два года вперед.

Таким образом, в мировом судоходстве в целом сложилась к настоящему времени довольно парадоксальное положение: спрос и ставки падают повсеместно, а мировой торговый флот пополняется все новыми судами, причем в огромных масштабах. Что касается структуры флота по флагам регистрации, то пока мировому сообществу не удается переломить тенденцию к "перетеканию" транспортного тоннажа под "удобные" флаги. Эта проблема остается одной из наиболее острых на морском транспорте многих государств, не исключая и Россию.

Россия среди других морских держав занимала в 2001 г. 25-е место по тоннажу, если исходить из формальной регистрации судов по национальным флагам. Но фактически по общему тоннажу всего контролируемого флота, т.е. с учетом судов российских владельцев под "удобными" флагами, наша страна, по подсчетам иностранных экспертов, находится на 13-м месте в мире. Состояние морского флота России Морской транспорт является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации. Его роль в национальной экономике существенно отличается от роли других видов транспорта.

По предварительным данным, общее количество морского транспортного флота, контролируемого Россией, по состоянию на начало 2002 г. составляет 1055 судов общим дедвейтом 11,5 млн т, из которых 57,8% тоннажа эксплуатируется под иностранными флагами (в 1992 г. эта величина составляла 18,4%). Состояние морского флота в современных экономических условиях характеризуется следующими негативными тенденциями: уменьшается число торговых судов, эксплуатируемых под отечественным флагом в крупных судоходных компаниях (за последние 5 лет в 2,4 раза). Однако темпы снижения за последние 3 года существенно сократились; сохраняется объективная целесообразность строительства, регистрации флота и осуществления судоходного бизнеса за рубежом; снижается участие национального флота в перевозках российских внешнеторговых грузов (в 1992 г. в общем объеме загранплавания они составляли 34%, в 2000 г. - всего около 6%); продолжается активный износ флота, зарегистрированного под отечественным флагом. В связи с незначительным пополнением флота средний возраст российских судов составляет около 20 лет, в результате происходят снижение экономической эффективности его использования, снижение уровня безопасности мореплавания и возрастание экологической угрозы при эксплуатации устаревших судов; снижается надежность работы обеспечивающих видов флота (ледокольного, аварийно-спасательного, служебно-вспомогательного, природоохранного, дноуглубительного и др.). Значительная часть этих судов устарела не только физически, но и морально.

Для преодоления сложившихся негативных тенденций была разработана подпрограмма "Морской транспорт", входящая в состав Федеральной целевой программы (ФЦП) "Модернизация транспортной системы России". Совершенствование системы управления морскими портами Министерством транспорта Российской Федерации с учетом сложившейся международной практики торгового мореплавания, накопленного за последнее время опыта разработана система совершенствования структуры государственного управления морскими портами. Созданные в соответствии с постановлением правительства Российской Федерации от 17.12.1993 г. N 1299 морские администрации портов (МАП) обеспечили государственное регулирование портовой деятельности в условиях приватизации и перехода на рыночные методы хозяйствования. В этот период увеличился объем перегрузки внешнеторговых грузов в портах Санкт-Петербург, Новороссийск и Мурманск. Введены новые мощности по перегрузке более 30 млн т грузов в год. Учитывая стратегическое значение портов в обеспечении экономической безопасности и транспортной независимости страны, принятие ФЦП, а также изменения в гражданском, налоговом и других законодательствах вызвали необходимость осуществить комплекс мер, направленных на совершенствование системы управления и государственного регулирования портовой деятельности, которые позволят более эффективно контролировать деятельность администраций морских портов, других специализированных учреждений и предприятий по безопасности мореплавания, охране окружающей среды, развитию портовых объектов и иной прибрежно-береговой инфраструктуры, находящейся в федеральной собственности. Важнейшим этапом совершенствования системы управления морским транспортом является реорганизация МАП, которая осуществляется в целях приведения их статуса в соответствие с действующим законодательством, а также разделения административно- властных полномочий и хозяйственных функций.

В настоящее время признано необходимым преобразовать МАП в государственные учреждения - Администрации морских портов, наделенные, в соответствии со ст.9 КТМ, административно-властными полномочиями по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в порту. Администрации морских портов возглавят капитаны портов, назначаемые Минтрансом России. Финансирование администраций будет осуществляться в переходный период за счет внебюджетных источников. С 2003 г. предполагается содержать администрации за счет средств федерального бюджета, формирование доходной части которого будет дополнено платежами за специализированные услуги администраций. Предусматривается создать администрации и в тех портах, где в настоящее время служба капитана порта является структурным подразделением акционерного общества. Кроме того, планируется создание федерального государственного унитарного предприятия (ФГУП) "Росморпорт", подчиненного Минтрансу России и являющегося субъектом естественной монополии на транспорте. Основными задачами ФГУП "Росморпорт" предполагаются следующие: содержание, ремонт, реконструкция, развитие гидротехнических сооружений, перегрузочного оборудования, служебно-вспомогательного флота и иного имущества в морских портах и прибрежно-береговой инфраструктуре; сдача в аренду федеральной собственности в морских портах и организация контроля за ее эффективным использованием арендаторами; инвестиционная деятельность в морских портах по развитию и реконструкции существующих портовых мощностей, строительству новых объектов портового хозяйства и прибрежно- береговой инфраструктуры гражданского назначения. Деятельность Росморпорта будет осуществляться за счет получаемых портовых сборов, арендной платы и иных доходов от хозяйственной деятельности.

Предполагается создание филиалов - Балтийского, Дальневосточного, Северного, Южного бассейнов, а также филиалов в морских портах. Это предприятие будет получать ежегодно портовые сборы на сумму, сопоставимую с размером портовых сборов, которые сейчас получают МАП. В настоящее время за счет средств, полученных от портовых сборов, строятся объекты Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, региональной системы безопасности мореплавания в восточной части Финского залива, системы управления движением судов в различных портах и другие объекты, имеющие общеотраслевое значение. Значительная часть доходов от портовых сборов направляется и будет направляться на дноуглубление подходных каналов и акваторий морских портов, содержание средств навигационного оборудования, государственных лоцманских организаций, обеспечение ледокольной проводки в портах Архангельск, Выборг, Санкт-Петербург, Ванино и др., а также на ремонт и реконструкцию гидротехнических сооружений и т.д. Централизация финансовых ресурсов позволит более эффективно за счет внебюджетных источников финансировать наиболее перспективные проекты строительства новых портовых мощностей, входящих в федеральную целевую программу. В целом предполагаемая реорганизация направлена на приведение статуса портовых властей в соответствие с действующим законодательством Российской Федерации и создание условий для концентрации материальных и финансовых ресурсов на решение наиболее важных, приоритетных задач в области морского транспорта.

В результате планируемых преобразований по совершенствованию государственного регулирования портовой деятельности ожидается следующее: приведение административно-властных структур в морских портах в соответствие с действующим законодательством; унификация и вертикальная интеграция управления государственным имуществом в портах; уменьшение числа федеральных государственных предприятий, подведомственных Минтрансу России; консолидация финансовых ресурсов в целях осуществления мероприятий в рамках ФЦП; сохранение сложившихся налоговых платежей в бюджеты всех уровней.

Представленные предложения по совершенствованию системы управления и регулирования портовой деятельности отражены в концепции федерального закона "О морских портах Российской Федерации", которая была рассмотрена и одобрена на заседании правительственной комиссии по транспортной политике в июле 2001 г. О морской коллегии при правительстве Российской Федерации В декабре 2001 г. в Санкт- Петербурге в историческом здании Адмиралтейства было проведено первое заседание морской коллегии при правительстве Российской Федерации. Выбор места проведения заседания диктовался целью - отдать дань уважения памяти основателю города - Петру Великому. На берегах Невы закладывалось морское могущество нашего Отечества, и здание, где прошло первое заседание морской коллегии, вот уже более двух столетий олицетворяет величие России как морской державы.

Во вступительном слове при открытии заседания председатель коллегии М.Касьянов отметил, что замысел создания морской коллегии при правительстве Российской Федерации заключается в назревшей необходимости координации со стороны правительства действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, научных, общественных, промышленных и других организаций, связанных с морской деятельностью. По сути, как отметил премьер, в государстве создается механизм реализации национальной морской политики, изложенной в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 г., и закладываются основы долговременного и преемственного курса эффективного развития морского потенциала и обеспечения безопасности страны. Было подчеркнуто, что морской транспорт России должен работать в интересах государства, обеспечивая рост экономики и благосостояния населения. С докладом по основному вопросу выступил первый заместитель председателя морской коллегии И.Клебанов. Он отметил, что для нашей страны большим событием последних лет стало принятие президентом и правительством Российской Федерации решения по преодолению негативных тенденций, сложившихся практически во всех областях морской деятельности. Освоение и использование Мирового океана исторически имеют для нашей страны жизненно важное значение практически во всех областях - социально- экономической, военной, международной, научно-технической, культурной и др. Накопился комплекс проблем, который оказывает существенное влияние на национальную безопасность России. Проблемы морской деятельности государства, решение которых не терпит отлагательства, тесно связаны с экономической безопасностью страны. Отчетливо определились неблагоприятные для национальной безопасности России факты - уход судов под "удобные" флаги и строительство новых судов преимущественно на иностранных верфях. Эти тенденции имеют экономические корни и обусловлены прежде всего нестабильностью российского нормативно-правового поля, нерациональным налогообложением, неконкурентными условиями пошлин на закупки судов и комплектующего оборудования, отсутствием государственной политической и финансовой поддержки российских судостроителей и судовладельцев.

Говоря о военно-морской деятельности, которая характеризует реальную способность защитить интересы России в Мировом океане, докладчик подчеркнул, что в Морскую доктрину включено положение о том, что задачи по защите национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, а также главные цели, принципы и приоритетные направления военно-морской деятельности страны изложены в основах политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 г. Эти основы являются не только составной частью военной доктрины, но и неотъемлемой составляющей Морской доктрины. Военно-морская деятельность, связанная с защитой и обеспечением национальных интересов и безопасности в Мировом океане, отнесена к категории высших государственных приоритетов. Трагедия с подводной лодкой "Курск" высветила многие проблемы флота. Ограниченность экономических ресурсов и возможностей государства требует сконцентрировать их на тех направлениях деятельности, которые наиболее важны для обеспечения социально-экономического развития страны и ее национальных интересов.

В Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 г. изложены следующие виды деятельности: морские перевозки; освоение и сохранение ресурсов Мирового океана, в том числе биологических, минеральных и топливно-энергетических; совершенствование научной деятельности; развитие судостроения; обеспечение безопасности мореплавания, поиск и спасание на море, защита и сохранение морской среды; информационное обеспечение. Такая направленность действий должна обеспечить реализацию национальной морской политики, способствующей устойчивому экономическому развитию государства и национальной безопасности.

В своем выступлении заместитель председателя морской коллегии главнокомандующий Военно- Морским Флотом В.Куроедов обратил внимание на необходимость постоянного наращивания усилий в деле сохранения и развития всех составляющих морского потенциала государства, в том числе его главной силовой основы - Военно-Морского Флота. Министр транспорта С.Франк отметил невозможность решения в рамках ведомственных подходов проблем, которые сложились на флоте. Решение хозяйственных вопросов на уровне морской коллегии, в состав которой входят члены правительства России, может дать положительный экономический эффект. При этом министр рекомендовал морской коллегии выполнение Морской доктрины по региональным направлениям (Северное, Балтийское, Каспийское, Дальневосточное). Кроме того, С.Франк поддержал позицию скорейшего приостановления вывода российского флота под "удобные" флаги благодаря созданию российского международного реестра. "Морская деятельность России и ее силовая основа - Военно-Морской Флот - отныне и навсегда будут находиться под постоянным и неослабным контролем президента, правительства и федерального собрания Российской Федерации, а ее результаты составят неотъемлемую часть планов и программ социально-экономического развития государства", - заявил в заключительном выступлении председатель морской коллегии М.Касьянов. Принимая во внимание, что в 2003 г. исполняется 130 лет со дня образования в России Общества для содействия русскому торговому мореходству, а также 300 лет со дня основания Санкт- Петербурга и в целях привлечения внимания федеральных органов законодательной и исполнительной власти к проблемам российского торгового флота, собрание постановило провести в сентябре 2003 г. в Санкт-Петербурге второй морской форум России. Необходимую подготовительную работу поручено провести администрации СОРОССа.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Аристархов В. Возрождать флот – забота общая. // Морской флот. - №5. - 1999.
2. Грачев Ю.Н. Транспортировка товаров при экспортно – импортных и внутренних коммерческих операциях: Практическое пособие. – М., 1996.
3. Дегтяренко В.Н., Зимин В.В., Костенко А.И. Организация перевозок грузов. – М., 1997.
4. Драницын А.Г. Морской Флот Российской Федерации: ретроспектива, состояние, перспектива, проблемы. // Морской флот. - №№1, 2. - 2000.
5. Материалы Интернет –сайта: «Морской флот России».
6. Неруш Ю.М. и др. Грузовые перевозки и тарифы: Учебное пособие. – М.: «Транспорт», 1988.
7. Николайчик В. Программа возрождения флота России не выполняется в задуманном объёме. // Морской флот. - №№ 3, 4. - 1998.
8. Павловский И.Г. Проблемы и перспективы развития транспорта. – М.: «Транспорт», 1980.
9. Удовенко В.М., Ярцев А.И. Грузовые перевозки и тарифы. – Минск: Выш. Шк., 1986.