

УДК 656.6

Синчук И.Ю.

(г. Москва)

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В РОССИИ

Аннотация. В статье раскрыты особенности развития морской транспортной политики в России. Проанализировано современное состояние инфраструктуры морского транспорта, имеющее важное теоретическое и практическое значение для развития современного флота России. На основании проведённого исследования сделан вывод, что одним из приоритетов в транспортной стратегии России является развитие морского торгового флота.

Ключевые слова: морской транспорт, морская транспортная политика, судоходная политика, национальная безопасность, транспортная стратегии, глобализация.

I. Sinchuk

(Moscow)

THE SPECIFICS OF MARINE TRANSPORT DEVELOPMENT
IN RUSSIA

Abstract. In the article the specifics of marine transport development in Russia are disclosed. The article analyses the modern state of the marine transport infrastructure which has theoretical and practical importance for the development of modern fleet in Russia. The analysis fulfilled allows to draw a conclusion about the development of modern fleet being a priority for marine transport strategy in Russia.

Key words: marine transport, marine transport policy, navigable policy, national security, transport strategies, globalization.

Одной из острейших проблем XXI в., требующей решения в интересах настоящего и будущего благополучия и безопасности Российской Федерации, является защита и реализация её национальных и государственных жизненно важных интересов в Мировом океане [4, с. 23-25].

Современная морская транспортная политика – составная часть государственной, морской, военной политики Российской Федерации по защите своих национальных интересов, и, следовательно, является составной частью системы обеспечения национальной безопасности государства.

Российский морской транспорт, пережив сложные экономические реформы и создавая рыночный уклад экономики, постепенно встраивается в современный этап развития мировой глобализации. Относительно низкий уровень развития морского судоходства обусловлен в значительной степени сырьевым составом экспорта продукции (высокий удельный вес угля, нефти и других неконтейнеропригодных грузов). Однако устойчивый рост экономики государства будет способствовать росту объёмов перевозок и развитию морского торгового флота России в целом.

В Российской Федерации с ростом перевозок проблема координации видов транспорта в транспортных узлах вновь стала актуальной. Отказ от государственной монополии во внешней торговле в России привёл к тому, что сферу распределения и обращения продукции заполнили многочисленные хозяйственно самостоятельные торговые, транспортные, посреднические, финансовые и прочие предприятия, непосредственно участвующие в продвижении товара к потребителю [2, с. 22-26].

Практика внешнеторговой деятельности России на мировом рынке в 1990-х гг. показала возрастание значения торгового флота страны (он осуществляет 93% перевозок в международном сообщении от общего числа перевозок (571,0 млн. т) и 7% каботажных) в обеспечении перевозок экспортных и импортных грузов и потребовала активизации деятельности по развитию и укреплению морского торгового судоходства.

Контролируемый Россией торговый флот на 60 % состоит из судов под «удобными» флагами. Под флагом РФ находится 1130 судов (вместимостью 1 тыс. т и выше) общим дедвейтом 5,747 млн. т.: 215 танкеров, 718 сухогрузов, 28 балкеров, 27 химовозов, 35 нефтерудовозов, 11 судов RORO и 7 наливных судов. В действительности РФ контролирует 430 морских судов дедвейтом около 10 млн. т. Причём основная часть находится в распоряжении Совкомфлота (59 судов и 4,586 млн. т) и Новороссийского судоходства (55 судов и 3,366 млн. т.) [3, с. 43]. При этом уход под «удобные» флаги не означает, что суда уже не принадлежат России.

Основными направлениями перевозок морским транспортом грузов РФ являются:

– отправка грузов через Балтийское море, в основном через порт Санкт-Петербург, в Германию (Гамбург) и затем в страны Северной Америки или Испании, Ближнего Востока и Индии;

– транспортировка грузов через порты Чёрного моря, в основном через Новороссийск, а также в Турцию, Италию, Испанию и страны Ближнего Востока;

– перевозка грузов через порты морей Северного Ледовитого океана, в основном через Мурманск и Архангельск в порты стран Скандинавского полуострова и Гамбург;

– отправка грузов через порты Тихоокеанского побережья, в основном, через Петропавловск-Камчатский и Находка в Японию, Китай и страны Юго-Восточной Азии.

МТК «Север-Юг» предполагает несколько маршрутов следования грузов с использованием разных видов транспорта, касательно морского транспорта – это транскаспийский через порты Астрахань, Оля, Махачкала в порты Ирана, Туркменистана и Азербайджана.

В общем объёме грузооборота российских портов (454,6 млн. т) на долю экспортных грузов приходится 343,9 млн. т. (75,6%), импортных – 42,1 млн. т. (9,3%), транзитных – 39,4 млн. т. (8,7%), каботажных – 29,3 млн.т. (6,4%).

В структуре экспорта преобладают наливные грузы (сырая нефть) – 55% перевозок. В структуре экспортных сухих грузов (45% от экспорта) основными грузами являются: уголь – 53 млн. т. (34%), металлы – 24,1 млн. т. (16%), минеральные удобрения – 11,7 млн. т. (8%), лесные – 8,9 млн. т. (6%). Объём перевалки импортных грузов вырос на 14,4% до 42,1 млн. т. Из них сухие грузы составили 41,8 млн. т, или 99,3% от общего объёма. Около 50% импортных сухих грузов составляют грузы в контейнерах. Также вырос в 1,5 раза до 7 млн. т. объём импорта таких генеральных грузов, как цемент, строительные грузы, машины и оборудование и т. д.

В результате основная часть грузов перевозится трамповым судостроением (75%), т. е. экспорт составляют в большинстве массовые грузы, на линейное же судостроение, которым перевозятся генеральные грузы, преобладающие в импорте, приходится меньшая доля перевозок. Одной из причин такого незначительного показателя линейных перевозок является отсутствие обратной загрузки.

Ожидается, что к 2020 г. потребность в перевалке российских грузов в морских портах составит 950 млн. т., а к 2030 г. – более 1200 млн. т. Основными видами грузов, перевозимых морем, по-прежнему останется продукция топливно-энергетического комплекса (сырая нефть, нефтепродукты, сжиженный газ и уголь), а также продукты низкой степени переработки – химические грузы, металлы, лесобумажная продукция [6, с. 18–24].

В России преобладают компании, специализирующиеся на трамповом судостроении. Так как Россия является чистым экспортёром в морской торговле преимущественно массовыми грузами, то в основ-

ном крупнейшие транспортные компании и флот ТНК задействованы в трамповых перевозках.

Примером является корпорация PRISCO и транспортная группа «Новошип». Наливной флот корпорации PRISCO состоит из 20 танкеров суммарным дедвейтом 1 766 тыс. т., построенных на разных верфях мира, и одного балкера. Кроме того, Приморское пароходство в рамках совместных предприятий эксплуатирует суда для обслуживания морских нефтедобывающих платформ и береговых терминалов и суда для транспортировки сжиженного природного газа. Флот группы «Новошип» (ОАО «Новороссийское морское пароходство») состоит из 56 современных судов суммарным дедвейтом 4.65 млн. т. и средним возрастом 6,7 года. Рыночная стоимость действующего флота составляет примерно 3,19 млрд. долл. США. Танкеры составляют 99,4% тоннажа флота, обладая средним возрастом – 6,6 года. Оставшиеся 0,6 % тоннажа флота – единственный балкер компании – «Леонид Соболев» возрастом 24 года, который осуществляет перевозки угля, зерна, цемента, руды и мелассы. Приоритетами компании являются: развитие российского флота, безопасность, наличие высококвалифицированного персонала и социальная ответственность. Численность рабочих мест для моряков и берегового персонала составляет 4,5 тыс. 15 дочерних компаний «Новошипа» работают в морском и береговом бизнесе на юге России.

По структуре танкерный флот группы «Новошип» представляет собой – 29 судов класса Aframax суммарным дедвейтом 3 163 тыс. т., 22 судна класса Handymax суммарным дедвейтом 930 тыс. т. и 2 судна класса Suezmax суммарным дедвейтом 320 тыс. т. Танкеры компании в основном построены на верфях Кореи, Японии и Хорватии и выполняют перевозки под флагами Либерии и частично Мальты и России. Компания «Новошип» оперирует практически по всему миру, в основном – акватории Средиземного моря и Индийского океана. Основными перевозимыми типами грузов являются сырая, неочищенная нефть, нефтепродукты, растительные масла, жиры и меласса.

Одними из примеров российских ТНК, владеющих своим флотом, являются:

- российская нефтяная компания «ЛУКОЙЛ», которая имеет 55 танкеров и судов других типов, общей грузоподъемностью – 1 млн. т.;
- российская горно-металлургическая группа «Норильский никель», владеющая 8 многоцелевыми сухогрузными судами дедвейтом по 18,5 тыс.т.;
- российская нефтяная компания «ТНК-ВР» также обладает собственными судами, преимущественно танкерами;

– российская нефтяная компания «Роснефть» в составе своего флота имеет несколько танкеров, в том числе и усиленного ледового класса дедвейтом по 30 тыс. т.

Российская судоходная компания «Совкомфлот» обладает флотом в размере 59 судов дедвейтом 4,586 млн. т., в том числе около десятка судов класса Panamax, Aframax и Suezmax. Хотя существуют также и компании, которые занимаются линейными перевозками: примером является транспортная группа FESCO, которая из 32 специализированных судов (включая 6 зафрахтованных) общей вместимостью 28 тыс. teu и контейнерным парком размером более 50 тыс. teu, имеет разветвлённую агентскую сеть по всему миру. На линиях Ro-Ro работает флот из 5 судов (включая 2 зафрахтованных) общей вместимостью 2700 ед. авто. Постоянно улучшая структуру флота, транспортная группа FESCO построила 9 контейнеровозов общей вместимостью 20 000 teu.

Транспортная группа FESCO располагает также и трамповым флотом, численностью 39 транспортных единиц (балкеры – дедвейтом свыше 20 тыс. т., ледокольно-транспортные суда, накатные суда типа Ro-Ro и универсалы-лесовозы). Флот работает практически по всему миру: в Антарктиде, на Балтике, в водах Южной Америки и у берегов Африки. Примерно половина тоннажа задействована в Тихоокеанском бассейне.

В перспективе ожидается, что увеличение добычи нефти и других природных ресурсов будет способствовать росту российского экспорта и тем самым станет стимулом к увеличению количества судов и их грузоподъёмности (преимущественно для трамповых перевозок) у транспортных компаний и флота ТНК, большую долю которого составляют танкеры.

При сырьевой направленности импортной торговли, в которой основную долю во внешнеторговых перевозках с участием морского транспорта составляют массовые грузы: нефть и нефтепродукты, навалочные и насыпные грузы, металлы, лес и т.п., превалируют системы доставки груза на зарубежные порты. Причём значительная часть внешнеторговых грузов перевезена морским транспортом с участием железнодорожных перевозок. В основном транспортировки экспортных грузов осуществляются на условиях ФОБ (международный торговый термин; от англ. FOB, Free On Board – бесплатно на борт судна) через российский морской порт.

Вместе с тем в перспективе значительно возрастёт доля генеральных грузов, особенно грузов в контейнерах. Крупные партии в контейнерах пойдут по проходящим на территории России продолжениям между-

народных транспортных коридоров в направлениях Восток – Запад и Север – Юг. И хотя, как полагают эксперты, контейнерные перевозки в России будут увеличиваться очень быстро, подавляющего преимущества экспорта сырья в объёме морских перевозок они не поколеблют.

Для усвоения увеличивающихся потоков грузов федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» предусматривается значительное наращивание производственных мощностей отечественных морских портов. Наиболее крупное строительство намечено в портах Мурманск, Балтийск, Новороссийск, Тамань, Оля, Восточный, Ванино.

В связи с увеличением добычи углеводородного сырья на континентальных шельфах северных морей возрастают объёмы перевозок в Арктике на трассах Северного морского пути.

В перспективе предусматривается значительное наращивание производственных мощностей отечественных морских портов.

Усиление торгового флота Российской Федерации, возрастание его роли в повышении конкурентоспособности продукции российской экономики и, прежде всего, самого флота, остаются актуальными. Вопросы внешнеторговой политики в современных условиях приобрели стратегическое значение.

Морской коллегией при Правительстве РФ с учётом мирового опыта развития морского транспорта разработаны основные направления повышения конкурентоспособности отечественного морского торгового флота по экономическим, техническим, организационным и нормативным параметрам.

Основные направления развития морских портов России и их конкурентоспособности определены в подпрограмме «Морской транспорт» действующей Федеральной целевой программы. Последовательное наращивание производственных мощностей российских портов на фоне резкого увеличения грузовой базы приводит к относительному сокращению доли портов сопредельных стран в общем объёме перевалки российских грузов. Стремиться к полному исключению портов сопредельных стран из российского грузооборота России невыгодно, так как для реализации этого варианта требуются весьма значительные финансовые средства на строительство новых специализированных перегрузочных комплексов. В настоящее время потребность в развитии морских портов определяется необходимостью перевалки экспортных грузов, к которым относятся, прежде всего, углеводороды [5, с. 375].

По решению Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации составлено первое издание ежегодника «Морская деятель-

ность Российской Федерации». На его страницах представлены основные функциональные и региональные направления национальной морской политики [5, с. 525].

Актуальной стала задача в полном объёме использовать приоритетные подпрограммы «Международный транзит» и «Международные транспортные коридоры». Принятая система панъевропейских транспортных коридоров не полностью отвечает геополитическим и экономическим интересам России. Решение о продлении транспортного коридора № 9 от Москвы до Новороссийска и Астрахани – один из примеров для расширения возможности их использования при приёме транзитных грузов иностранных грузовладельцев.

Международные транспортные коридоры играют особую роль в эффективности внешней торговли России.

Дальнейшим шагом повышения конкурентоспособности портов должна стать разработка мероприятий по беспрепятственной доставке груза без изменения его качеств и в заданные сроки. Обеспечение этого основного показателя транспортной магистрали требует контроля за продвижением груза по всей транспортно-технологической линии. Эти функции должны выполнять соответствующие логистические центры, располагающие надлежащей информационной базой, отвечающей всем требованиям российских и зарубежных пользователей [1, с. 388].

Одним из важных условий, при которых российские порты могут быть конкурентоспособными на международном уровне, является сбалансированность ставок портовых сборов и тарифов на погрузочно-разгрузочные работы, а также железнодорожных тарифов на транспортировку транзитных грузов по территории России. По мнению логистов [1, с. 403; 7, с. 21], Министерству транспорта России с целью создания и развития терминалов, которые являются необходимым условием формирования в государстве современной транспортной инфраструктуры, необходимо разработать программы экономических реформ.

Исключительно важное значение для формирования эффективных логистических систем грузо- и товародвижения в России имеет наличие и степень развитости института логистических посредников.

Подводя итоги исследования, следует ещё раз отметить, что морская транспортная политика России имеет важное теоретическое и практическое значение для развития современного торгового флота, а также отечественной и мировой экономики. Учёт приведенных рекомендаций по совершенствованию судоходства позволит повысить национальную безопасность российского государства.

При этом, как обозначено в ряде программных документов Правительства Российской Федерации, необходимо усилить регулируемую роль государства в данном вопросе.

Раскрытие сущности государственной морской транспортной политики по модернизации морского флота России, а также раскрытие направлений совершенствования судоходства позволит повысить национальную безопасность государства.

Литература:

1. *Гранков Л.М.* Русское судоходство. История и современность: в 3 т. – Т.1. Коммерческий флот России. Страницы истории. – М., 2004. – 552 с.
2. *Заев С.Н.* Транспортные логистические центры – мода или требование времени? / С.Н. Заев, Ю.Д. Полянцев, Т.В. Филатова // Бюллетень транспортной информации. – 2008. – № 6 (156). – С. 22–26.
3. *Захаров И.* Оценка потребности России в новых судах / И. Захаров, Г. Егоров // Морской флот. – 2009. – №2. – С. 43.
4. *Куроедов В.И.* Роль военно-морского флота в обороне страны, формы и способы его применения в стратегических действиях // Стратегическая стабильность. – 1999. – № 3. – С. 23–25.
5. Морская деятельность Российской Федерации: Ежегодник // М.: Изд-во ВНИРО, 2005. – С. 375.
6. *Плужников К.И.* Глобализационные процессы на транспорте не приостанавливаются (обзор зарубежной транспортной прессы за IV кв. 2007 – I кв. 2008 гг.) / К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова // Бюллетень транспортной информации. – 2008. – № 8 (158). – С. 18–24.
7. Россия в международном морском торговом судоходстве. – Управление и экономика // Морской флот. – 2008. – № 6. – С. 20.