

Литература

1. *Тебекин А.В.* Менеджмент. М.: Инфра-М, 2015.
2. Управление проектом. Основы проектного управления / под ред. М.Л. Разу. М.: КНО-РУС, 2010. 760 с.
3. *Тебекин А.В., Касаев Б.С.* Менеджмент организации. М.: КноРус, 2014.
4. *Мазур И.И., Шапиро В.Д.* Управление проектами: справочное пособие. М.: Высшая школа, 2004.
5. *Тебекин А.В.* Методы принятия управленческих решений. М.: Юрайт, 2014.

The development of methods of acceptance of administrative decisions on the basis of the matrix distribution of the administrative management tasks

Aleksey Vasilyevich Tebekin, doctor of technical Sciences, doctor of Economics, Professor, Pro-rector on scientific work of SEI HPE «Russian customs Academy»

Pavel Alekseevich Tebekin, postgraduate student of FKBNI «Council for study of productive forces»

Alexandra Alexandrovna Tebekina, student of the Russian chemical-technological University. D. I. Mendeleev

The basic method for constructing the matrix of distribution administrative tasks – control. Describes the range of tasks that can be solved with the development of methods for managerial decision-making based on the matrix ONCE. Proposed criteria for evaluating the effectiveness of making and implementing management decisions based on the matrix ONCE.

Key words: methods of managerial decision-making, the allocation matrix of administrative management tasks

УДК 338

**СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ**

*Алёна Викторовна Главнова, магистрантка,
кафедры экономики городского хозяйства и сферы обслуживания,
E-mail: ptichka9393@mail.ru,
Московский университет им. С.Ю. Витте,
http://www.muiv.ru*

В данной статье описано развитие морских портов России в период с 2010 года по настоящее время, а также указан ряд целевых программ направленных на развитие морских портов до 2030-х годов.

Ключевые слова: современный морской порт, портовая инфраструктура, транспортные услуги, нефть и нефтепродукты, южный бассейн

Данная тема является актуальной. Современный морской порт – это крупный транспортный узел, который связывает различные виды транспорта: морской, речной, железнодорожный, автомобильный, трубопроводный и др. Портовая деятельность является стратегическим аспектом развития экономики государства и одним из ключевых звеньев функционирования транспортной системы. Нарастание грузооборота российских портов сопровождается дальнейшим развитием портовой инфраструктуры, предусмотренным несколькими федеральными целевыми программами.



А.В. Главнова

По состоянию на 1 января 2011 г. мощности перегрузочных комплексов в морских портах России оцениваются в 730 млн т в год, в том числе для наливных грузов – 410 млн т и для сухогрузов – 320 млн т.

В морских портах России работают 264 стивидорных компаний. В 2010 г. ими было перегружено 526 млн т грузов, в том числе 211,6 млн т сухих грузов и 314,4 млн т наливных. Нефтеналив, уголь, металлы, минеральные удобрения и контейнерные грузы составляют основу грузооборота российских портов. Около 60 % от объемов перевалки приходится на долю нефти и нефтепродуктов.

По развитию портовой и припортовой инфраструктуры было разработано и принято пять Федеральных целевых программ, предполагающих развитие портовой и припортовой инфраструктуры:

- ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)»; утверждена Постановлением Правительства РФ от 20 мая 2008 г. № 377(реализовано);
- ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 г.»; утверждена Постановлением Правительства РФ от 15 апреля 1996 г. № 480(реализовано);
- ФЦП «Повышение эффективности использования и развитие ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009–2013 гг.»; утверждена Постановлением Правительства РФ от 12 августа 2008 г. № 606(реализовано);
- ФЦП «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 гг.»; утверждена Постановлением Правительства РФ от 9 августа 2006 г. № 478(ныне действующая);
- ФЦП «Государственная граница Российской Федерации». По ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» общий объем финансирования составляет 13 484 млрд руб.(ныне действующая).

Практически 100 % расходов приходится на капитальные затраты, причем более 60 % – это внебюджетные средства частных инвесторов.

В рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» по подпрограмме «Морской транспорт» в течение данного периода предполагаются вложения свыше 630 млрд руб. При этом внебюджетные средства составляют свыше 70 % – более 448 млрд руб.

По подпрограмме «Развитие экспорта транспортных услуг» в этой же ФЦП из 753 млрд руб. общих вложений на развитие портовой и припортовой инфраструктуры запланировано потратить почти 430 млрд руб. Из них внебюджетные средства составляют почти 60 % – более 248 млрд руб.

Капитальные вложения в портовую и припортовую инфраструктуру, предусмотренные федеральными целевыми программами без учета ФЦП «Госграница РФ», составляют более 868 млрд руб.

Важнейшую роль в развитии портов сыграла предыдущая ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)». За период ее действия были введены основные объекты, предусмотрены ФЦП и введено 330 млн т портовых мощностей, в их числе:

- нефтеналивной порт Приморск и терминал «РПК Высоцк “Лукойл-П”», которые в 2010 г. переработали 77,6 и 12,5 млн т наливных грузов соответственно;
- новые перегрузочные комплексы по перевалке минеральных удобрений (Балтийский балкерный терминал и Восточно-Уральский терминал), обеспечивающие дополнительный объем переработки свыше 6 млн т минеральных удобрений;
- универсальный перегрузочный комплекс в порту Усть-Луга «Юг-2» мощностью 3 млн т в год;

- зерновые терминалы в портах Новороссийск и Туапсе мощностью 3 и 2,4 млн т в год соответственно;
- терминал для перевалки светлых нефтепродуктов мощностью 8,4 млн т в Приморске (ООО «Балттранссервис»);
- нефтеотгрузочный терминал ОАО «Варандейский терминал» мощностью 12 млн т в год; рейдовый перегрузочный комплекс ООО НТ «Белокаменка» РПК-3 в порту Мурманск мощностью 10 млн т;
- угольный терминал ЗАО «Дальтрансуголь» в бухте Мучка (порт Ванино) мощностью 12 млн т.

В бухте Козьмино начал работу морской порт, обеспечивающий функционирование нефтепровода «Восточная Сибирь–Тихий океан» (ВСТО). К 2015 г. пропускная способность порта должна достичь 50 млн т в год, а в перспективе – 70 млн т. Практически все крупные порты провели модернизацию, обновили перегрузочную технику, осуществили реконструкцию причалов, выполнили дноуглубительные работы.

Дальнейшие мероприятия на создание инфраструктуры предусмотрены ФГУП силами Росморпорта и нескольких научно-исследовательских институтов в рамках реализации документа «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.». Она предполагает, что к 2030 г. портовые мощности вырастут в 2,2 раза, достигнув 1,6 млрд т в год.

Северо-Западный бассейн к 2030 г. станет основными морскими воротами экспорта российских углеводородов и минеральных удобрений, а также крупнейшим российским морским бассейном по обороту рефрижераторных грузов и грузов в контейнерах. Грузовая база, тяготеющая к Северо-западному бассейну, оценивается в 330–547 млн т, в том числе: наливные грузы – 150–240 млн т, сухие грузы – 180–307 млн т. Для обеспечения достаточности мощностей предполагается реализовать следующие проекты:

- реконструкция морского порта Высоцк;
- строительство терминалов для наливных, сухих и контейнерных грузов в морском порту Большой порт Санкт-Петербург и аванпортах Санкт-Петербурга;
- строительство терминалов для наливных, навалочных, сухих и контейнерных грузов в морском порту Усть-Луга.

Южный бассейн к 2030 г. останется крупнейшим морским бассейном России по объемам грузоперевалки. В его портах планируется переваливать 95 % насыпных, 41 % генеральных грузов страны. Грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 340–535 млн т, в том числе: наливные грузы – 150–205 млн т, сухие грузы – 190–330 млн т.

Для обеспечения достаточности мощностей предполагается реализовать следующие проекты:

- строительство сухогрузного района морского порта Тамань;
- развитие и улучшение существующих терминалов в морских портах Тамань, Туапсе, Темрюк, Новороссийск;
- строительство второго грузового района морского порта Оля.

Грузовая база портов Дальневосточного бассейна к 2030 г. будет обеспечена минерально-сырьевыми и лесными ресурсами Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также функционированием транспортного коридора Восток–Запад. Грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 218–307 млн т, в том числе: наливные грузы – 64–90 млн т, сухие грузы – 154–217 млн т.

Для обеспечения достаточности мощностей на Дальневосточном направлении предполагается реализовать следующие проекты:

- развитие транспортного узла Восточный – Находка;
- реконструкция действующих терминалов в морских портах Владивосток и Восточный (в долгосрочной перспективе);
- развитие морского порта Посыет;

- строительство угольного терминала на побережье залива Петра Великого;
- строительство угольного терминала в порту Ванино (бухта Мучка);
- строительство угольного терминала на острове Сахалин в районе мыса Изильметьева.

Морские порты Северного бассейна в 2030 г. будут ориентированы на перевалку углеводородов, добываемых на арктическом шельфе, а также лесных и минерально-сырьевых ресурсов российского севера. Грузовая база, тяготеющая к бассейну, оценивается в 79–116 млн т, в том числе: наливные грузы – 43–65 млн т, сухие грузы – 36–51 млн т.

Для обеспечения потребностей в грузоперевалке предполагается реализовать следующие проекты:

- строительство угольного терминала в морском порту Мурманск;
- строительство портового комплекса по перевалке сжиженного природного газа в районе губы Териберская;
- строительство портового комплекса по перевалке сжиженного природного газа в Обской губе («Сабетта»).

Среди проектов, планируемых к реализации в рамках стратегии, необходимо выделить три наиболее важных и крупных:

- строительство сухогрузного района морского порта Тамань (Южный бассейн); его реализация обеспечит 66 млн т мощностей для перевалки сухих грузов;
- строительство портового комплекса по перевалке сжиженного природного газа в Обской губе («Сабетта») в Северном морском бассейне; его мощность при полном развитии составит 30 млн т;
- развитие морского торгового порта Усть-Луга до 191 млн т до 2025 г. С началом работы Таможенного союза и вступлением в силу новых нормативных документов оперативная деятельность в российских портах претерпела ряд изменений, связанных в первую очередь с таможенным регулированием внешнеэкономической деятельности.

Ассоциация морских портов выражает благодарность Минтрансу России, в сотрудничестве с которым предпринимает серьезные усилия для скорейшего преодоления издержек переходного периода и окончательного формирования нормативной базы, регламентирующей работу портовых операторов.

В частности, в последние годы были разработаны и вступили в силу такие важные нормативные акты, как Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 г.; Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311 «О таможенном регулировании в Российской Федерации»; приказ ФТС РФ от 6 апреля 2011 г. № 715 «Об утверждении порядка представления документов и сведений в таможенный орган при помещении товаров на склад временного хранения...»; приказ ФТС РФ от 4 мая 2011 года № 930 «Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания...»; приказ ФТС РФ от 27 мая 2011 г. № 1075 «Об установлении особенностей таможенного транзита в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом»; решение комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688 «О единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений пунктов пропуска через внешнюю границу государств – членов Таможенного союза...».

По мнению портового бизнес-сообщества, необходимо продолжить работу, направленную на облегчение и унификацию контрольных процедур, сокращение времени, затрачиваемого на обработку судов в портах и, в конечном счете, на повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности российских портов. Это особенно важно в условиях интеграционных процессов, формирования единого экономического пространства, необходимости обеспечения перевалочными мощностями совокупного

грузооборота внешней торговли Таможенного союза – с учетом того обстоятельства, что почти все портовые мощности Таможенного союза сосредоточены в России.

Нельзя не упомянуть об обстоятельствах, затрудняющих развитие портовой инфраструктуры. В первую очередь к ним относится несогласованность сроков, объемов и направлений государственных капиталовложений в рамках подпрограмм «Морской транспорт», «Автомобильный транспорт» и «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)».

Портовые мощности необходимо развивать симметрично с провозными и пропускными способностями автомобильных и железнодорожных подходов к портам. При этом очень важна согласованность сроков, объемов и направлений частных инвестиций и инвестиций по государственным программам, в том числе инвестиционной программе развития ОАО «РЖД».

Значительным сдерживающим фактором являются механизмы инвестиций в инфраструктуру пунктов пропуска в морских портах. Несмотря на существование ФЦП «Госграница РФ» и положений законодательства, инвестиционное бремя вновь полностью переложено на плечи частного инвестора. Нарастивать грузооборот мешают уже упомянутые сложности, связанные с процедурами работы государственных контролирующих органов в пунктах пропуска, обусловленные изменением нормативных документов Таможенного союза. Здесь следует отметить продолжающееся антимонопольное регулирование стивидорной деятельности и все неудобства, связанные с пребыванием операторов морских терминалов в Реестре субъектов естественных монополий.

И в заключение хотелось бы отметить важность развития морских портов России. Реализация целевых программ позволит увеличить объем перевозимых грузов, создать благоприятную почву для развития близлежащих населенных пунктов, также сократит время доставки грузов внутри страны.

Литература

1. Басин А.М., Афанасьев В.Н. Гидродинамика судна. М.: Речной транспорт, 2007.
2. Морское дело / под ред. А.И. Щетининой. М.: Транспорт, 2009.
3. ФПП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)».
4. ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».
5. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.
6. Зубец А.Ж. Совершенствование интермодальной системы перевозок в Мурманской области как составной части программы освоения Арктики // Современные проблемы использования потенциала морских акваторий и прибрежных зон: материалы XI Международной научной конференции. 2015. С. 111–121.
7. Зубец А.Ж., Романченко О.В. Приоритеты социально-экономического развития Мурманской области как региона комфортного для жизни // Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях: материалы Международной научно-практической конференции. М.: МУИВ, 2015. С. 314–323.
8. Кузнецова А.И., Зубец А.Ж. Последствия глубинной нефтедобычи в морях и океанах // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Сер. 1: Экономика и управление. 2014. № 5 (11). С. 39–44.

The state and prospects of development of sea ports of Russia

Glavnova Alena Victorovna, 2nd year Undergraduate scientific director Alla Ivanovna Kuznetsova, Dr. ehkon. Sciences, prof., prof. Department Economy urban economy and service

This article describes the development of sea ports of Russia in the period from 2010 to the present, but also includes a number of target programs aimed at development of sea ports up to 2030-ies.

Keywords: modern sea port, port infrastructure, transportation, oil and its products, South pool