

МОРСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

Е.С. Анянова

**кандидат юридических наук, Dr.iur., LL.M,
юрисконсульт ООО «ЛУКОЙЛ-КМН»
Ekaterina.Anyanova@gmail.com**

Роль Международной Морской Организации в формировании правового режима охраны мореплавания

Рассматривается разработка новой серии мер по охране мореплавания после террористических нападений 11 сентября 2001 г. в рамках Международной Морской Организации (ИМО). Разработка и принятие новых мер происходили в условиях повышенной срочности, в связи с чем, неоднократно ставился вопрос о легитимности подобных действий в международном праве

Ключевые слова: охрана мореплавания; терроризм на море; Международная Морская Организация (ИМО); процедура "молчаливого согласия"

Вследствие террористических актов 11 сентября 2001 г. по инициативе со стороны США был введен в действие новый комплекс мер охраны от возможных террористических нападений в сфере международного судоходства.

Разработка многосторонних международно-правовых документов по вопросам охраны мореплавания происходила под эгидой Международной Морской Организации (ИМО) в г. Лондоне.

ИМО является специализированным агентством Организации Объединенных Наций (ООН). Следует подчеркнуть, что ИМО - самое маленькое и низкобюджетное из имеющихся агентств ООН (к примеру, Международная Организация Труда (МОТ), Международный Валютный Фонд (МВФ) и др.). Количество персонала данной организации также незначительно.

Организация была основана в 1948 г. для регулирования на международном уровне морских вопросов (Lawrence, с. 35). Компетенция ИМО в правотворческом процессе основана на Конвенции о Международной морской организации 1948 г., других конвенциях ИМО и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и охватывает обязательные и необязательные правовые документы. В общем, более 40 конвенций с более чем 800 кодексами и рекомендациями были разработаны с помощью ИМО, их действие распространяется порой на огромное (до 120) количество государств с 90% мирового тоннажа.

Мандат ИМО охватывает задачи обеспечения безопасности судоходства, предотвращения и контроля за морским загрязнением. Вопросами охраны мореплавания организация стала заниматься с начала



80-х гг., когда в ней впервые были затронуты вопросы пиратства. Самые последние принятые меры по охране мореплавания 2005 г. к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протоколу о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 г. затрагивали вопросы свободы судоходства и дополнительных юридических оснований ее ограничения.

Подобное расширение компетенции ИМО уже случалось в деятельности организации. Аналогичные меры уже предусматривались в разрабатываемых ИМО международно-правовых документах, к примеру, что касалось юрисдикционных полномочий государств над морскими пространствами (Blanco-Bazan, с. 449) для контроля за соблюдением экологических требований.

Специалисты, непосредственно занятые в ИМО, а также привлекаемые для разработки норм, обладают высоким уровнем технических знаний, что помогает избежать острых дебатов и политических блокад. Также организация известна тем, что согласие между участвующими государствами достигается, как правило, при помощи метода консенсуса. Однако, ИМО часто критикуют за медлительность при разработке международных документов.

Также организация практически неспособна претворять в жизнь инновативные стандарты и правила, поскольку их реализация зависит от ратификации государствами. Медленный процесс ратификации (иногда от пяти до восьми лет) государств-участников существенно усложняет разработку новых международно-правовых норм (Vitzthum, с. 168). Большинство документов ИМО за исключением, например, поправок по охране мореплавания, основываются на вносимых предложениях государств, а не разрабатываются посредством идеальных или конструктивных моделей (King, с. 243). В результате еще одним из недостатков правотворческого процесса ИМО является наличие существенных пробелов в разрабатываемой ей документации.

Критики медленного и отчасти неэффективного правотворческого процесса апеллируют, прежде всего, к угрозе серьезных последствий, несчастных случаев и чрезмерного ущерба окружающей среде как результат задержки с введением новых правовых стандартов.

Правотворческий процесс ИМО происходит с помощью Ассамблеи ИМО – ее органа управления, Совета и нескольких комитетов и подкомитетов. Процедура принятия решений основана на процедуре консенсуса, уже успешно применявшейся во Всемирной Торговой Организации (ВТО), ООН и других международных организациях, несмотря на первоначальный процесс принятия решений большинством, закрепленный в их уставах. Так, в ст. 57 Конвенции о Международной

Морской Организации от 6 марта 1948 г. предусмотрено принятие решения в ИМО большинством голосов присутствующих. Консенсус предполагает отсутствие формального возражения во время соответствующего принятия решения без формального голосования.

После подготовительной работы экспертов в ИМО, проект документа рассматривается на дипломатической конференции, которая собирается под эгидой этой организации. Для вступления в силу документа кроме согласия определенного количества государств требуется соблюдение «тоннажной оговорки» (обычно требуется 50 % мирового брутто-тоннажа).

Иногда разработка новых стандартов усложняется продолжительными обсуждениями и дебатами, поскольку разрабатываемые нормы должны представлять интересы большинства представителей судоходства. В особенности острые дискуссии вызывает повышение экологических стандартов, которое, как правило, сопровождается отрицательной реакцией развивающихся стран из-за их высокой стоимости. Например, со стороны США предложение сделать использование танкеров с двойным дном обязательным, было внесено еще во время конференций 1973/78 гг. для Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. с Протоколом 1978 г., но не нашло поддержки. Вопрос о данных поправках был поднят повторно в июле 1993 г. после катастрофы с танкером «Эксон Вальдез» и введения Закона США о запрете загрязнения прибрежных вод нефтью 1990 г.

Средний период, который требуется актам ИМО для вступления в силу – пять лет после их принятия. Процедура внесения поправок в ее классическом толковании может привести к невозможности вступления в силу или долгим задержкам с поправками. В особенности долго не вступали в силу поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 г. в 1960-е – 70-е гг., заставляя государства разрабатывать их новые варианты.

Задержки с требованиями судоходства и стандартами безопасности могут стать фатальными для судоходства, в особенности в случае введения новых требований безопасности конвенции СОЛАС или Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протокола к ней 1978 г. (МАРПОЛ 73/78), требующих постоянного пересмотра и введения новых технологий.

В связи с постоянной критикой ИМО, связанной с неэффективностью ее работы, было принято решение избегать такого способа принятия международно-правовых актов как их принятие определенным количеством государств участников документа, вносящего поправки в существующие нормы для их вступления в силу. Взамен стала применяться процедура «молчаливого» или «пассивного» принятия. Для того, чтобы документ не вступил в силу, отказ от принятия нового документа должен быть выражен в форме письменного заявления



определенным количеством государств-участников конвенции. Данная процедура стала практиковаться в ИМО с 1972 г. (Lagoni, с. 50). Поправки вступают в силу в тот день, который устанавливается на конференции (Hinz, с. 19). Иногда решение о молчаливом принятии документа принимается комитетом, а не самой конференцией. Это позволяет избежать значительных организационных усилий, времязатратных и дорогостоящих этапов разработки проекта и его обсуждения.

Хотя данная процедура оказалась успешной, применялась она скорее к техническим приложениям и поправкам «нереволюционного» характера для избежания явного отказа от принятия назревших норм, как, например, поправки к Конвенции СОЛАС 1974 г., вводящие новые правила для машинного оборудования и электрических установок, правила, усиливающие требования пожарной безопасности и правила в отношении перевозки судоводного навигационного оборудования, принятые 20 ноября 1981 г. Зарекомендовав себя, процедура была применена в ходе практически полного обновления Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), 1978 г. в 1995 г. и норм об охране мореплавания к Конвенции СОЛАС. Период между принятием окончательной версии документа и предполагаемой датой его принятия государствами также был сокращен с помощью резолюции 1994 г. об ускоренной процедуре поправок к конвенции СОЛАС, где этот период сокращался с 12 до 6 месяцев.

Будучи заинтересованной в применении вырабатываемых ею документах на территории как можно большего количества государств, ИМО пытается достичь полного единогласия среди государств, принимающих документ для того, чтобы обеспечить его надлежащее применение. Удовлетворение интересов большинства, однако, требует большого количества времени.

Замедление ответных реакций ИМО может привести к односторонним или региональным мерам отдельных государств. Такие меры, как правило, не соответствуют общим правилам, как это произошло в случаях с аварией танкера «Эрика» в 1999 г. или аварией танкера «Эксон Вальдез» в 1990 г. и последовавших правотворческих инициативах Европейского Союза и США соответственно.

Применение в международном судоходстве односторонних или региональных мер, не соответствующих общим правилам и стандартам ИМО, может оказать разрушающее воздействие на международное судоходство. Подобный подход может даже привести к появлению «избранных портов», игнорированию портов с более высокими стандартами (Pg, с. 98) и повышением угрозы причинения вреда окружающей среде в остальных портах.

Поскольку в конвенцию СОЛАС инкорпорирована процедура молчаливого согласия, а мировое сообщество при активном участии США

пытались принять меры по охране мореплавания как можно скорее, данная конвенция была избрана как основа для первого пакета норм об охране мореплавания. К примеру, в Конвенции ИМО о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г., в которой также регулируются вопросы борьбы с террористическими нападениями на суда, отсутствует такая процедура ускоренного принятия поправок. К данной конвенции в 2005 г. был принят Протокол с мерами по борьбе с терроризмом и транспортировкой оружия массового уничтожения в открытом море.

Протокол 2005 г. с требованиями, которые уже были закреплены в двухсторонних соглашениях в рамках Инициативы по безопасности в борьбе с распространением оружия массового уничтожения, потребовал для своего вступления намного больше времени (вступил в силу 28 июля 2010 г., пять лет спустя после его принятия).

В свою очередь, поправки к Конвенции СОЛАС, а также Кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС) с технически затратными и дорогостоящими стандартами, принятые с помощью процедуры молчаливого согласия, были введены в действие в течение 18 месяцев после их принятия. Решение о принятии новых стандартов охраны именно посредством принятия поправок к конвенции СОЛАС было обусловлено желанием избежать долгого процесса ратификации после принятия нового документа. Новые меры были приняты в декабре 2002 г. Они вступили в силу 1 июля 2004 г. Такая скорость стала возможной благодаря быстрому сотрудничеству государств вследствие повышенного внимания к вопросу терроризма на море.

Хотя усиление охраны мореплавания осуществлялось на международном уровне не только в ИМО, такая быстрая реакция организации была скорее исключением, поскольку Международной организации труда (МОТ), например, требовалось намного больше времени для рассмотрения предложений и разработки новых правовых актов. Всемирная таможенная организация (ВТАО), хотя в ее компетенции находится вопрос о защите транспортировок транспортной цепочки поставок (в том числе и посредством контейнеров), приняла новые стандарты лишь в 2005 г. Следует подчеркнуть, что разработка дополнительных мер охраны была инициирована США во всех из упомянутых организаций.

Что касается выбора для стандартов по охране мореплавания именно конвенции СОЛАС, данный аспект вызвал немало споров.

Конвенция СОЛАС, принятая в 1974 г., первоначально была разработана после аварии судна Титаник в 1912 г. Конвенция должна была быть принята в 1914 г., однако этого не произошло из-за Первой мировой войны. Конвенция была разработана для того, чтобы гарантировать безопасность судоходства на море и предотвратить аналогичные инциденты. Ее вступление в силу произошло в 1929 г., позднее Конвенция



была пересмотрена. Настоящая версия была принята в 1974 г. До поправок 2005 г. об охране мореплавания Конвенция затрагивала минимальные технические стандарты для того, чтобы гарантировать безопасное строительство, оснащение и функционирование судна. Соблюдение международных стандартов гарантировалось определенным количеством сертификатов и инспекций (контроль государства порта).

Непосредственно аспекты охраны мореплавания рассматривались в другом юридическом документе – Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, принятой 10 марта 1988 г. после нападения на круизный лайнер «Акилле Лауро». Хотя стандарты охраны уже регулировались в данной конвенции, а новые меры по охране судоходства от терроризма не затрагивали сферу, регулируемую конвенцией СОЛАС, был выбран последний документ.

Выбор конвенции СОЛАС для стандартов охраны казался не совсем соответствующим и обоснованным, поскольку затрагивались различные вопросы, которые не попадали под сферу действия конвенции СОЛАС. Однако, принятие нового договора привело бы к длительной и требующей большого количества времени процедуре ратификации документа государствами-участниками, а также значительным усилиям по убеждению государств-участников в необходимости подобных действий.

Как уже упоминалось, принятые Протоколы 2005 г. к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протоколу о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, вступили в силу пять лет после их подписания, хотя количество государств, принявшие документ которыми было необходимо, было сокращено до минимума – двенадцать. Таким образом, поправки к конвенции СОЛАС были приняты в действительно сжатые сроки (Looks, с. 5).

Во время разработки новых мер также делалось предложение присоединить новые меры к Международному кодексу по управлению безопасностью (МКУБ), как к документу, регулирующему систему управления безопасностью. В то время как конвенция СОЛАС затрагивала технические аспекты безопасности, МКУБ касался системы управления, что представлялось сходным с требованиями системы оценки риска терроризма, созданного Кодексом ОСПС и поправками к СОЛАС. Это предложение было представлено во время процесса разработок поправок главой рабочей группы ИМО по вопросам охраны мореплавания Франком Уоллом, однако не нашло поддержки в самой ИМО.

Во время разработки поправок СОЛАС определение срока введения новых мер охраны судоходства стало одним из самых значительных вопросов для промышленности. Представителями греческих портов, в частности, высказывались предложения продлить сроки для введения в

действие новых мер. Многие ссылались на то, что внедрение требований МКУБ на практике было связано с временными задержками. Данный прецедент вызывал опасения делегатов и представителей промышленности, что в предоставленный период времени промышленность может просто не успеть исполнить новые стандарты охранных мер. Как уже подчеркивалось, поправки к Конвенции СОЛАС, посвященные вопросам охраны мореплавания, были разработаны в срок чуть более двенадцати месяцев (Strode, с. 1). Промышленность получила только восемнадцать месяцев для их исполнения (Kruiger).

Также опасения высказывали представители портовой промышленности, уже известной за свою «чувствительность» к международным стандартам. Поскольку по форме своей организации портовая промышленность различается в каждом из государств, введение для нее общих стандартов представляется проблематичным.

Учитывая сложность ситуации, со стороны Генерального секретаря ИМО Ефимиоуса Митропулоса даже последовали заявления о возможных санкциях в случае их неисполнения.

Одним из аспектов деятельности ИМО является также и реализация на практике принятых норм (Strode, с.7). Подобная деятельность необходима, поскольку участвующие государства часто не обладают достаточными квалификацией и ресурсами для соответствующей реализации. Разработанные под эгидой ИМО технические программы сотрудничества специально для новых мер охраны могут помочь развивающимся странам, подчеркивая значимость обучения морского персонала.

Комитет по техническому сотрудничеству и Подкомитет по выполнению требований государством флага также оказывают общую помощь государствам-участникам по вопросам реализации. Они определяют обязанности государств флага и возникающие сложности при их реализации. Наиболее значимым аспектом представляется то, что подкомитет устанавливает причины несоответствующего исполнения и ищет способы улучшения ситуации.

Необходимость в подобной поддержке объясняется, прежде всего, наличием «удобных флагов» и субстандартного судоходства. Существующие системы Контроля Государства Порта, также поддерживаемые ИМО, не в состоянии справиться с этими вопросами должным образом и не могут использоваться в данной сфере в полную мощность. Инспекции и сверки по охранным мерам даже были исключены из схемы контроля государства и права, допуская инспекции государств порта и следующих санкций в случае несоответствия. Еще одним слабым моментом данного режима контроля являлись бы региональный подход и добровольный характер (меморандумы не имеют статуса юридически обязательного документа).

Несмотря на то, что непосредственная ответственность за



правильное соблюдение разработанных мер по охране мореплавания была оставлена на усмотрение правительств государств, ИМО оказала большую помощь развивающимся государствам через Программу Интегрированного Технического Сотрудничества, начатую ИМО в 2002 г. Значительные средства были инвестированы в данную программу – около 2 145 000 долларов США в 2002 – 2003 г. и дальнейшие 500 000 долларов США в 2004 – 2005 гг. Правительства, не требующие финансовой поддержки, делали взносы в учрежденный Трастовый Фонд по охране безопасности.

Другим основным аспектом участия ИМО в соответствующем исполнении стандартов по охране судоходства стали региональные и национальные семинары и практикумы по охране судоходства, проводимые для обеспечения понимания и соответствующего исполнения стандартов. Вопросами оценки исполнения разработанных мер также занимается ИМО.

Следует подчеркнуть, что после принятия двух пакетов мер по охране мореплавания от терроризма нападений на морские объекты не происходило, на основании чего представляется возможным сделать вывод, что разработка и принятие охранных мер для судоходства как превентивного, так и пресекающего характера оказали эффективное воздействие на обеспечение охраны мирового судоходства в целом.

Литература

1. Blanco-Bazan Augustin. Implementation of IMO Conventions by flag and port states // Couper Alastair, Gold Edgar. The Marine Environment and Sustainable Development Law, Policy, and Science. Proceedings. The Law of the Sea Institute Twenty-Fifth Annual Conference, 6 - 9 August 1991. - Honolulu: The Law of the Sea Institute, 1993. - PP. 448 – 475. – 688 p.
2. Hinz C. Tätigkeit und Wirken der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) // Ehlers P., Erbguth W. (Hrsg.) 50 Jahre Vereinte Nationen Tätigkeit und Wirken der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO). - Baden-Baden: Nomos-Verlag-Gesellschaft, 1997. - SS. 15 - 21. – 87 S.
3. Ilg Christoph. Die Rechtsetzungstätigkeit der International Maritime Organization. - Tübingen: University of Tübingen, 2001. – XXIX, 212 S.
4. King John. The security of merchant shipping // Marine Policy. – 2005. - № 29. - PP. 235 – 245.
5. Kröger Bernd. Enger Zeitrahmen für die Schifffahrt // DVZ. – 25. Januar 2003.
6. Lagoni Rainer. Die internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) als Rechtsetzungsorgan // Ehlers P., Erbguth W. (Hrsg.) 50 Jahre Vereinte Nationen Tätigkeit und Wirken der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO). - Baden-Baden: Nomos-Verlag-Gesellschaft, 1997. - SS. 45 – 56. – 87 S.
7. Lawrence Samuel A. International sea trade. The Years Ahead. - New York: Praeger, 1972. - XVI, 316 p.
8. Looks Volker. Der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS Code) – rechtliche Fragestellungen. Die Schifffahrt im Visier des Terrors. Statement at the meeting of the Seerechtsverein. 25 May 2004, Hamburg.
9. Strode Janet. Maritime Security Issues. - Statement at the Panama Maritime Authority

Seminar. - Panama, 10 February 2003.

10. Vitzthum Wolfgang Graf. Schiffssicherheit Die EG als potentieller Durchsetzungsdegen der IMO // Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht. – 2002. - № 62. - SS. 163 – 178.

Л.А. Алексеева
доцент
Калининградский
государственный технический университет
Luboffff@yandex.ru

Основные проблемы и перспективы конкурентного развития Калининградского морского транспортного комплекса

Рассматриваются актуальные проблемы морского транспорта Калининградской области, предложены пути решения этих проблем и перспективы развития

Ключевые слова: транспортный комплекс, конкурентоспособность, задачи, факторы, проблемы и перспективы

Одним их приоритетов развития Калининградской области является морской транспортный комплекс, который необходим для поддержания полноценного транспортного сообщения с основной территорией России для обслуживания российских экспортно-импортных перевозок и транзитных потоков других государств. Он является ключевым как для конкурентоспособности, так и для структурных сдвигов в развитии экономики региона.

Эффективная конкурентоспособность морского транспорта связана с перспективой развития региона. Необходимость поддержания и расширения маршрутов со странами и регионами мира представляет также стратегический интерес и для всей России в целях ее дальнейшего развития и укрепления ее национальной безопасности[1].

На сегодняшний день морской транспорт Калининградской области является неконкурентоспособным, по сравнению с другими портами Балтии и России.

Наблюдается тенденция снижения его деятельности. В 2011 году его грузооборот снизился на 3,2% по сравнению с 2010 годом и составил 13,4 млн. тонн, за 9-ть месяцев 2012 года, по сравнению с этим же периодом 2011 года также просматривается ухудшение его работы. Важные проблемы его развития связаны с технической и технологической оснащённостью производственной базы, отсутствием должных высокопроизводительных комплексов и подходов к порту,



низкой пропускной способностью существующей дорожной сети, неразвитостью инфраструктуры, с большими затратами на осуществление грузо-перевалочных работ, с финансированием.

В настоящее время основным программным документам, на основе которого осуществляется развитие морского транспорта, являются «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года и на более отдаленную перспективу» [3]. Данный документ оказывает большое влияние и на развитие морского транспорта региона. Стратегические цели, задачи и перспективные пути развития основных видов морской деятельности, должны быть направлены на обеспечение интересов Российской Федерации с учетом критериев эффективности и степени реализации краткосрочных и долгосрочных задач национальной морской политики.

Главная задача морского транспортного комплекса Калининградской области заключается в:

- обеспечении комплексного обслуживания судов и условий прогрессивных способов перевозок на морском и смежном транспорте;
- обеспечении стандартов безопасности, экологичности, экономичности, качества транспортных услуг;
- своевременности доставки грузов с соблюдением оптимальных соотношений параметров грузопотоков провозной и пропускной способности;
- развитию транспортно-логистической инфраструктуры;
- создании единой системы управления транспортным комплексом;
- создание конкурентной среды в поддержании транспортно-экономических связей;
- оказании необходимых качественных иных сопутствующих услуг судам.

В качестве «сопутствующих» услуг, влияющих на работу транспортного комплекса выделим следующие виды услуг: стивидорные, агентские и экспедиторские, сюрвейерские, шипчандлерские, ремонтные и др.

Стивидорные компании (операторы терминалов) осуществляют операторскую деятельность на терминалах порта, эксплуатируют и развивают инфраструктуру порта.

Агентские и экспедиторские компании представляют интересы судовладельцев, грузополучателей, грузоотправителей линейных операторов. В порту Калининград работают около 100 компаний, самые крупные из них объединены в ассоциацию. Сюрвейерские компании оказывают услуги независимой количественной и качественной оценки грузов, осмотра и освидетельствования транспортных средств (судов,

контейнеров, автомашин, вагонов), оценки качества укладки и крепления грузов при транспортировке, услуги аварийных комиссаров, вспомогательные услуги при погрузочно-разгрузочных работах (маркировка, сепарация, грузов ит.п.), а также консалтинговые услуги. В порту Калининград работают около 13 шведских компаний.

Шипчандлерские компании занимаются материально-техническим и продовольственным снабжением судов, таких компаний насчитывается около 10 штук.

Морской транспортный комплекс представляет собой совокупность отдельных входящих в его состав организаций, как государственного, так и частного секторов, деятельность, которых определяется главной целью – качественное удовлетворение комплексных потребностей покупателей услуг-судовладельцев и грузовладельцев.

Привлекательность комплекса в первую очередь для судовладельцев, состоит в эффективной организации комплексного обслуживания судна, которое должно обеспечивать не только сокращение времени на погрузочные и иные работы связанные процессом обслуживания судна, но и снижение непроизводительных простоев, возникающих из-за несогласованности обслуживания различных компаний.

Развитие морского транспортного комплекса региона в условиях внешней среды зависит от наличия долгосрочных связей с заказчиками и перевозчиками, затрат на осуществление грузо-перевалочных работ, финансирования модернизации производственной базы, фондовооруженности труда, качественного и объемного финансирования.

Эффективность работы морского транспортного комплекса региона и его конкурентоспособность зависят от технической и технологической оснащенности, а также эффективности использования основных фондов.

Проблема повышения эффективности использования основных фондов должна решаться на основе единой базы научно-технического прогресса, исходя из необходимости получения наиболее высоких конечных результатов [2].

«Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года»[4] предусматривает увеличить объем перевалки грузов через российские порты по различным сценариям в 1,8-2,4 раза, что составит 985-1287 млн.тонн. Грузооборот российских портов на Балтике по прогнозу возрастет на 67-84 %, или на 489-536 мил.тонн в том числе за счет реализации «основного вызова, стоящего перед морскими портами Балтики»- перевода в них грузов, ориентированные на Россию, прибалтийские и скандинавские порты.

В перспективе рассматривается строительство к 2030 году в Калининградской области глубоководного морского порта-хаба Балга по перегрузке контейнеров Ро-РО и наливных грузов общей мощностью 131,5 млн. тонн в год.



В целом создание выше указанного порта является обоснованным и целесообразным, так как он будет обладать рядом преимуществ по сравнению с другими портами.

Действующие мощности порта Калининград по состоянию на 1 января 2012 года оцениваются всего в 33,4 млн. что, естественно не достаточно для эффективной работы порта.

Реализация ряда проектов нефтеналивной терминал компании «БалтНафта», завершение строительства второй очереди морского аграрного терминала Соя, строительство контейнерного терминала ООО «Балтийская стивидорная компания» и грузового терминала ЗАО «Автотор», а также развитие существующих мощностей Калининградского рыбного и морского порта ожидает рост грузооборота к 2015 году до 17-22 млн. тонн в год, к 2020 году – до 21-24 млн. тонн, к 2030 году-24 млн. тонн.

Для эффективной реализации стратегии необходимо не только строительство перегрузочных комплексов, но и железнодорожных автомобильных подходов к порту. В настоящее время пропускная способность Калининградского железнодорожного узла определяется в 10 млн. тонн в год, пропускная способность существующей дорожной сети Калининграда и области составляет 6-8 млн. тонн в год, что недостаточно для наращивания эффективной деятельности морского комплекса.

Важным направлением для реализации стратегии развития являются необходимые инвестиции, которые имеют основное значение для выполнения стратегических целей и задач в развитии морского транспортного комплекса.

Для этого, необходимо разработать соответствующие пути их изыскания в виде таких источников финансирования как, федеральный бюджет, собственные средства

«Росморпорта», внебюджетные средства, средства инвесторов и заемный капитал.

Так как развитие Калининградского морского транспортного комплекса, одно из перспективных направлений, оно не мыслимо без должного упорядочения всех видов его хозяйственной деятельности. Важные факторы, определяющие реализацию потребностей транспортной деятельности - выгодное географическое положение – расстояние до крупнейших портов на Балтике составляет от 300 до 700 км. Калининградский порт является единственным незамерзающим портом России, а Балтийском море, соединяется морским каналом длиной до 43 км, шириной 50-80м и глубиной от 9 до 10,5м, который позволяет проход судам длиной до 170м, осадкой 8м (на участке канала длиной 22,6 км) от входа с осадкой 9,4 м) и грузоподъемностью до 20 тыс. тонн.

Для реализации решения существующих проблем и намеченных задач, необходимо сконцентрировать и направить усилия всех органов власти федерального, регионального, местного уровня, а также отраслевые

организации и предприятия морского порта – экспедиторские, агентские компании, научно- исследовательские институты и учебные заведения морского транспорта, с целью создания Калининградским морским транспортным комплексом рынка конкурентоспособных услуг.

Для этого необходимо:

- обновление судов и дальнейшее развитие портового комплекса;
- модернизация инфраструктуры;
- применение прогрессивных технологий;
- повышение координации в развитии транспортной инфраструктуры;
- дальнейшая разработка и реализация крупных проектов в области транспортного строительства;
- создание новой транспортной техники и технологий, интеграция транспортно распределительных процессов;
- создание мультимодальных перевозочных систем товарораспределения, основанных на принципах логистики;
- интеграция транспортных систем транспортного комплекса в мировую транспортную систему.

От того, насколько рационально будет осуществляться этот процесс, будет зависеть социально экономическое развитие Калининградского региона, а также его авторитет не только в нашей стране, но и на международном уровне.

Литература

- 1.Ковалев В.И. Трассы в будущее Вестник Петербургского государственного университета путей сообщения №34(155)2005.
- 2.Николаева Н.К., МаркевичА.Л. Анализ резервов комплексного развития морского Транспортного комплекса региона с учетом внешней среды//Фундаментальные исследования .-2007.-№7-стр.41-42.
- 3.Распоряжение правительства Р.Ф,от08.10.10г.№2205-р «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года и на более отдаленную перспективу»
- 4.Rosmorport. ru >media/File...Private ...Stratgy-2030