

Содержание:

image not found or type unknown



Введение

Морской транспорт - вид водного транспорта. К морскому транспорту относится любое судно, способное передвигаться по водной поверхности (морей, океанов и прилегающих акваторий), а так же просто находится на плаву и выполнять, при этом, определенные функции, связанные с перевозкой, перевалкой, хранением, обработкой различных грузов; перевозкой и обслуживанием пассажиров.

Морским транспортом перевозится большая часть грузов по всему миру. Особенно касается наливных грузов, таких как сырая нефть, нефтепродукты, сжиженный газ и продукты химической промышленности наливом. Второе место по объему перевозок морским транспортом, занимают контейнера. Суда контейнеровозы вытеснили с рынка универсальные суда, т.к. в стандартный 20-ти или 40-ка футовый контейнер может быть помещен любой груз от иголок до автомобилей. Притом время обработки таких судов снижено в десятки раз, благодаря унификации транспортной системы всего мира в отношении контейнерных перевозок. Немалую роль играет механизация и информационное обеспечение транспортных процессов.

Также к специализированным судам, которые предназначены для перевозки одного или нескольких видов груза, можно отнести суда автомобилевозы, рефрижераторные суда, скотовозы, тяжеловозы, навалочные (балкеры), лихтеровозы, буксирные и т.д.

В зависимости от задач и рода груза, суда обладают соответствующими характеристиками, которые отражают их автономность, грузоподъемность, методы погрузки-выгрузки, скоростные данные; способность противостоять погодным условиям, ограничения по району плавания, сохранять температурные и атмосферные режимы грузовых трюмов.

Характеристики судов

Линейные суда курсируют по определенному маршруту между несколькими портами по расписанию.

Трамповые суда (составляют половину единиц мирового флота, занимаются свободной перевозкой случайных, попутных грузов. То есть, не привязаны к определенным географическим точкам и не обременены долгосрочными контрактами на перевозку.

Пассажирские суда и паромы занимают отдельную нишу в перевозках морским транспортом. Чаще всего являются линейными. К ним предъявлены очень высокие требования по конструкции и снабжению со стороны контролирующих органов. В настоящее время морской транспорт является неотъемлемой частью мировой транспортной системы.

Морской транспорт и его деятельность обусловлена как национальными законами, так и международными нормативными документами, конвенциями и правилами, выполнение и соблюдение которых строго контролируется со стороны всех стран-участников, подписавших определенные обязательства. морской транспорт судоходство судно

Особенно большое внимание уделяется экологии и безопасности мореплавания. Учитывая тот объем груза, который может перевезти одно судно за один раз, морской транспорт нельзя назвать медленным. Пример: 300000 тонн сырой нефти за один раз может быть перевезено из восточных портов Великобритании в один из портов США на восточном берегу за десять дней. Крупные контейнеровозы (до 5000 контейнеров), выходя из порта Роттердам (Нидерланды), достигают Шанхая (Китай) за 18 дней.

Морской транспорт совершенствуется вместе с ростом промышленного производства, расширением международной торговли. Развитие техники Морской транспорт опирается на достижения всех отраслей промышленности, особенно энергетической и машиностроительной. Паровая машина позволила создать первые самоходные суда с механическим двигателем - пароходы, двигатель внутреннего сгорания - теплоходы, атомный реактор - атомоходы. Современные морские суда - сложные инженерные сооружения.

Белое и Баренцево моря осваивались русскими с давних времен. Еще в конце XVII века в Архангельске существовали крупные по тому времени верфи. В XVIII веке они выполняли даже заказы английских судовладельцев. С выходом России к Балтийскому побережью главным портом стал Петербург. Здесь было положено

начало созданию русских морских пароходов. Позднее, в 1897 году, судостроение было основано на Украине, в Николаеве.

Промышленное развитие Юга России сильно повысило значение азово-черноморских портов. Близость их к основным хлебным районам стала важнейшим фактором экспорта зерна. К концу XIX века азово-черноморские порты по общему грузообороту заняли первое место среди морских портов России, на их долю приходилось свыше 2/3 всего экспорта. Импорт России шел преимущественно через порты Балтики.

Петербург был самым крупным по грузообороту и наиболее благоустроенным портом России. Его грузооборот в 1913 году составлял 7,2 млн. т, в том числе по вывозу - 2,6 млн. т, по ввозу - 4,1 млн. и по каботажу - 0,5 млн. т. 70 % импорта, поступавшего в Петербургский порт, приходилось на английский уголь. Вторым по грузообороту портом России была Одесса. Из других по размерам грузооборота выделялись Николаев, Ростов, Мариуполь (Жданов), Новороссийск, Рига, Архангельск и Владивосток.

В морском экспорте преобладали грузы : хлебные - 52,8%; лесные - 21,1; руда - 10,5; нефть - 5,6%. В импорте 65,5% составлял каменный уголь. Внешнеторговые грузы перевозились преимущественно на иностранных судах . Средняя дальность перевозки 1 т груза составляла 726 миль (1335 км).

Низкий технический уровень оборудования русских портов был причиной малой их производительности. Около 70% торгового флота в 1913 году составляли парусные суда. В 1916 году внешнеторговый морской грузооборот России занимал пятое место в мире.

Во время Советской власти

С первых же лет Советской власти развитию морского транспорта было уделено большое внимание. Морской флот сильно пострадал в годы гражданской войны и интервенции. Советское государство закупало суда за границей и строило новые на своих верфях.

Началось строительство новых сооружений, оснащение причалов и складских помещений. В довоенное время были построены механизированная Лесная гавань в Ленинградском порту, мощные элеваторы с глубоководными причалами в

Николаеве, Херсоне, Мариуполе, переоборудованы элеваторы в других крупных портах. В ряде крупных портов (Ленинград, Одесса, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Сухуми и другие) сооружены железобетонные конструкции глубоководных пирсов. К сороковым годам были реконструированы почти все морские порты страны и построено несколько новых.

Быстрое развитие нефтепромыслов на Кавказе выдвинуло на первое место по морскому грузообороту Каспийский бассейн и увеличило перевозки нефти по Черному морю. Первое место среди портов по морскому грузообороту занял Баку. В 1923 году морские перевозки по Каспийскому морю составляли 45% всего морского грузооборота СССР:

В 1940 году экспорт составлял 9,9%, импорт - 1,6% грузооборота морских портов. Уменьшение удельного веса заграничных перевозок было вызвано ограничениями в торговле с СССР со стороны капиталистических стран, сокращением экспорта хлеба и леса вследствие роста потребности в них внутри страны, а также тем, что отпала необходимость ввоза ряда товаров, таких, как уголь и хлопок. Во время второй мировой войны морскому транспорту был нанесен большой ущерб. В портах было уничтожено 43% причального фронта, 54% складов и 47% перегрузочного оборудования. СССР потерял 380 судов общей грузоподъемностью 700 тыс. рег. т. После окончания Великой Отечественной войны, несмотря на тяжелейшее положение в условиях разрушенного народного хозяйства, страна немедленно приступила к восстановлению портов, и за короткий промежуток времени были задействованы крупные морские порты на Балтийском, Азовском и Черном морях.

Суда строились как на наших верфях, так и за рубежом - в Польше, Югославии, Финляндии, Италии, Японии и других странах. Советский союз по тоннажу торгового флота занимает шестое место в мире. В связи с расширением внешней торговли, особенно с социалистическими странами, и ростом морского торгового флота, увеличилось доля заграничных перевозок.

В пассажирских сообщениях широко применяются быстроходные суда типа "Комета" на подводных крыльях.

Грузооборот морского транспорта по сравнению с 1940 годом увеличился к 1976 году в 31 раз, а перевозки в 6,5 раза. Резкий рост грузооборота обусловлен главным образом широким развитием внешнеторговых связей с зарубежными странами нашей страны. Морем перевозится больше половины внешнеторговых грузов. При этом в 5 раз увеличилась дальность перевозок, в основном за счет

заграничного плавания, где средняя дальность перевозок более 6 тыс. км.

Немного больше половины морских транспортных перевозок осуществляют сухогрузы, а остальную часть - в основном наливные суда. Лес в плотах составляет очень небольшую долю (около 0,2%). Сухогрузы транспортируют руду, минеральные строительные материалы, лес, каменный уголь, зерно и химические грузы.

Около половины экспорта приходится на нефтяные грузы, затем выделяются лесные, рудные, металлы, хлебные грузы и каменный уголь.

На морском транспорте, как и на железнодорожном, большую долю составляют пригородные перевозки, которые осуществляются судами, приписанными к порту. Они совершают регулярные грузовые и пассажирские, а также прогулочные рейсы. Средняя дальность поездки одного пассажира 64 км, в дальнем плавании - 2060, в местном - 270 и в пригородном - 31 км.

В канун распада СССР морской транспорт представлял собой мощный, хорошо функционирующий комплекс, имеющий в своем составе всю гамму транспортных грузовых и пассажирских судов, крупнейший в мире ледокольный, ледокольно-транспортный и служебно-вспомогательный флот.

В составе морского транспорта было более 70 портов, оснащенных перегрузочным оборудованием высшей производительности. Техническое состояние флота обеспечивали 30 судоремонтных заводов и 17 баз технического обслуживания, оснащенных современным оборудованием, позволявшим выполнять все виды судоремонтных работ.

Морской транспорт имел собственную хорошо развитую инфраструктуру.

В 80-х годах в результате значительного роста внешнеторгового грузооборота 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 ед. транспортных судов, что приводило к омертвлению материальных ценностей, потери валюты, задержки доставки грузов потребителям, утрате их товарной кондиции.

Сложившееся положение привело к значительным затратам валюты для выплаты иностранным компаниям за простои их судов в наших портах.

К концу 1990 годов морские порты имели пропускную способность 360 млн.т грузов в год и полностью удовлетворяли потребности страны в перегрузке внешнеторговых и народнохозяйственных грузов, а по тоннажу транспортный флот занимал одно из ведущих мест в мире.

Состояние и развитие морского транспорта России в последние пять лет определяются тремя основными факторами: разделом отрасли между бывшими союзными республиками; изменением порядка финансирования материально-технической базы отрасли, в частности, резким сокращением централизованных капиталовложений; проведением радикальной реформы в области управления и экономики.

Сегодняшний день

На сегодняшний момент на морском транспорте сложилась следующая ситуация.

Первое место в грузообороте перешло к Дальневосточному бассейну (46,5 % всех отправленных грузов в 1994 г. морским транспортом России), через порты которого осуществляются внешнеторговые связи со странами

Тихоокеанского региона, а также обеспечиваются транспортно-экономические связи с прибрежными районами Дальнего Востока.

На втором месте - Черноморско-Азовский бассейн (23,7% отправленных грузов). Через оставшиеся у России порты Черноморского бассейна ведется в основном экспорт нефти. Здесь находится самый крупный по грузообороту России нефтяной порт Новороссийск с глубоководным нефтепирсом «Шесхарис», позволяющим обслуживать суда грузоподъемностью до 250 тыс. т. Меньшее значение имеет также нефтяной порт Туапсе. Реализация крупных нефтедобывающих проектов в Казахстане и Азербайджане, а также потребности России в экспорте сжиженного газа создали предпосылки для строительства на Черноморском побережье России ряда новых нефтяных и газовых портов и причалов. Предполагается также развитие Таганрогского порта и строительство на Азовском побережье нового крупного морского порта.

В бассейне Северного ледовитого океана (третье место по объемам отправленных грузов - 15 %) выделяются два порта - Мурманск на побережье Баренцева моря и Архангельск - специализированный лесоэкспортный порт России. Он также является единственным незамерзающим портом России на Севере.

Балтийский бассейн занимает примерно такое же место по отправлению грузов, как и бассейн Северного Ледовитого океана (14,5 %). В его пределах расположен самый крупный универсальный российский порт - Санкт-Петербург. Меньший грузооборот имеет Калининградский порт. Однако его значение для обеспечения транспортных связей Калининградской области с основной территорией России трудно переоценить.

В Каспийском бассейне (всего 0,4 % отправленных грузов) действуют два относительно крупных порта: Махачкалинский и совмещенный морской и речной Астраханский. В связи с повышением уровня Каспийского моря в работе каспийских портов, особенно Махачкалинского, наблюдаются значительные трудности.

Необходимость взаимосвязанного решения указанных выше проблем в условиях ограниченности финансовых ресурсов потребовала разработки многих проектов возрождения морского флота, в частности проекта федеральной целевой программы (ФЦП) "Мировой океан".

Служба морского флота приняла активное участие в разработке ФЦП "Мировой океан" и представила согласованные с Министерством науки РФ предложения в Министерство экономики РФ по разделу 8 "Транспортные коммуникации России в Мировом океане". Основной задачей этих мероприятий является привлечение дополнительных грузопотоков.

Специфика морского транспорта заключается в том, что основная масса перевозок осуществляется на международных направлениях. Однако в последние годы объемы перевозок снизились в результате снижения отечественного производства и в значительной степени по причине уменьшения тоннажа морских судов из-за старения флота и крайне неудовлетворительного пополнения новыми судами.

Заключение

Судоходство имеет многовековую историю и неразрывно связано с международным разделением труда. Деятельность морского торгового флота далеко выходит за рамки национальных интересов отдельных стран и давно приобрела международный характер.

Морской транспорт в целом играет важную роль как материальный фактор развития международного разделения труда, которое обуславливает рост мирового производства и товарообмена между государствами. Поэтому совершенно естественно стремление каждой страны осуществлять перевозки на своих судах в интересах обеспечения независимости внешней торговли от иностранного тоннажа и конъюнктуры фрахтового рынка. Развитие национальных флотов позволяет не только экономить валюту на фрахте судов, но и экспортировать услуги морского транспорта и получать значительные доходы в иностранной валюте, которые в свою очередь способствуют увеличению импорта и развитию международной торговли.

Международный характер производственной деятельности в судоходстве predetermined специфику осуществления научно-технического прогресса, разделения труда, специализации, кооперирования, конкурентной борьбы, функционирования рыночного механизма.

Сегодня транспорт РФ переживает не лучшие времена. Все то, что накопилось в доперестроечные годы в области организации перевозок, базировавшейся на долговременных практических достижениях, работах отраслевых научно-исследовательских институтов, оказалось во многом бросовым. Замена системы управления транспортом системой регулирования привела к полному разрыву между производителями товаров и потребностями перевозчиков.

Падение, по существу, всех видов производства пропорционально отразилось на снижении интенсивности работы транспортной системы. Вместе с тем совершенно очевидно, что процесс оздоровления экономики с России жизненно неизбежен во всех отраслях. Уже сейчас появились ростки реструктуризации производства промышленной продукции.

В связи с этим станет неизбежной коренная реконструкция всей транспортной системы страны. Однако если сегодня не заняться подготовкой такой реконструкции, то с каждым днем это будет становиться все затруднительней, тем более что наша страна отстала от зарубежных стран как по производству транспортной техники, так и по организации перевозок.

Особо это заметно на морском транспорте, и нужно, не откладывая ни на минуту, перейти к наиболее эффективному решению этих проблем, так как они оказывают большое влияние на экономическое положение страны.

Согласно проведенным исследованиям, российский транспорт опаздывает в своем развитии по сравнению с потребностями экономики страны. Флот, порты и транспортная инфраструктура сопредельных государств развиваются быстрее. Под контролем России сегодня находится всего 15 % национальной морской грузовой базы. Доля внешнеторговых грузов, перевозимых судами под флагом России, лишь 5%. Российский транспортный бизнес отстал в технологии, качестве и экономичности услуг. Сформировался недостаток эффективных портов при наличии устаревших. Россия отстает в эффективности товародвижения и логистики, не успевает за ростом контейнерных и других перевозок. Как результат: в обход России движется значительное количество мировых грузопотоков.

Список использованной литературы

1. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ)// в "Собрании законодательства РФ", 04.08.2014, N 31, ст. 4398.;
2. Егiazаров В.А. Транспортное право: учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. 736 с.;
3. Пурге А.Р. Некоторые проблемы правового регулирования договора морской перевозки грузов // Административное и муниципальное право. 2019. N 4. С. 1 - 6.;
4. Русаков В.И. Отдельные вопросы и значимость морских перевозок грузов в условиях развития цифровой экономики // Право и экономика. 2018. N 8. С. 49 - 54.;
5. Семенов А.В. Объекты морского транспорта: понятие и виды, специфика судебной защиты // Транспортное право. 2017. N 3. С. 11 - 13.;
6. Иванова Т.Н. Проблемы заключения договора морской перевозки грузов в линейном сообщении в Российской Федерации // Право и экономика. 2014. N 5. С. 63 - 68.;
7. Иванова Т.Н. Особенности заключения договора морской перевозки грузов в линейном сообщении // Транспортное право. 2012. N 3. С. 27 - 29.;
8. Иванова Т.А. Международные морские перевозки грузов: правовое регулирование // Международное публичное и частное право. 2018. N 5. С. 14 - 16.;

9. Скачков Н.Г. Системность рисков и страхования в трансграничной морской перевозке опасных грузов // Актуальные проблемы российского права. 2015. N 9. С. 183 - 188.