

УДК 656.613

ДЕЛЕНЬЯН БОРИС АЛЕКСАНДРОВИЧ

адъюнкт кафедры «Экономика, бухгалтерский учет и аудит»,
Краснодарский университет МВД России,
e-mail: Delenjan@mail.ru

**ВЛИЯНИЕ ФАКТОРОВ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА НА
РАЗВИТИЕ РЫНКОВ, РАЗМЕЩЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ, ПОВЫШЕНИЕ
ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЩЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА И ЭКОНОМИЧЕСКУЮ
БЕЗОПАСНОСТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ПРЕДСТОЯЩИЕ ГОДЫ**

Аннотация. *Цель работы* — модернизация организационно-экономического обеспечения отраслевой системы управления морским транспортом РФ с учетом перспективных требований к его потенциалу и вкладу в решение народнохозяйственных задач национального и глобального масштаба. **Методология работы:** экономико-статистический анализ операционных результатов работы морского транспорта, система общенаучных методов научного познания (дедукция, индукция, анализ, синтез), народнохозяйственное планирование и прогнозирование. **Результаты работы:** комплексная оценка динамики операционных результатов работы морского транспорта РФ в 2015–2017 годах, авторский концептуальный подход в части понимания и прогнозирования роли и перспективного народнохозяйственного значения морского транспорта как ключевого компонента национального транспортного комплекса. **Область применения результатов:** государственная и корпоративные стратегии развития морского транспорта на среднесрочную и долгосрочную перспективу, отраслевые целевые комплексные программы, программы комплексного освоения территорий. **Выводы:** сделан вывод о наличии широких возможностей и резервов факторов функционирования морского транспорта, что влияет на развитие рынков, размещение производительных сил, повышение эффективности общественного производства и экономическую безопасность Российской Федерации в предстоящие годы. Все это станет доступно при условии коренной модернизации принципов и систем управления как в отраслевом, так и в региональном разрезе.

Ключевые слова: морской транспорт, экономическая безопасность.

DELENIYAN BORIS ALEXANDROVICH

Adjunct of the Department of “Economics, Accounting and Auditing”,
Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia,
e-mail: Delenjan@mail.ru

**THE IMPACT OF FACTORS OF FUNCTIONING OF THE MARINE TRANSPORT ON
THE DEVELOPMENT OF MARKETS, PLACEMENT OF PRODUCTION FORCES,
IMPROVING THE EFFECTIVENESS OF PUBLIC PRODUCTION AND THE ECONOMIC
SECURITY OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE COMING YEARS**

Abstract. *The goal of the study* is modernization of the organizational-economic provision of the industry system of management of marine transport of the Russian Federation taking into account promising requirements for its potential and contribution in solving national economic tasks of the national and global scale. **The methodology of the study:** an economic-statistical analysis of operating results of the work of marine transport, a system of general scientific methods of scientific cognition (deduction, induction, analysis, synthesis), national economy planning and forecasting. **The results of the study:** a complex evaluation of the dynamics of operating results of work of marine transport of the Russian Federation for the period of 2015-2017, an original

conceptual approach in terms of understanding and forecasting the role and promising national economic importance of marine transport as the key component of the national transport complex.

The area of application of the results: State and corporate strategies of development of marine transport for mid-term and long-term perspective, industry-wide targeted complex programs, programs of full-scale development of territories **Conclusions:** a conclusion has been made about the presence of wide opportunities and reserves of factors of functioning of marine transport on the development of markets, placement of production forces, improving effectiveness of public production and economic security of the Russian Federation for the coming years, available on condition of fundamental modernization of principles and systems of management both for the industry and regional angles.

Keywords: Maritime transport, economic security.

Морской транспорт Российской Федерации относится к числу базовых компонентов национального транспортного комплекса, обладая существенной спецификой реализации основного транспортного процесса и занимая особое место в транспортных потоках глобального и национального уровней, затрагивающих функционирование нашей страны. Ключевые показатели функционирования морского транспорта РФ охарактеризованы в табл. 1.

Таблица 1

**Ключевые показатели работы водного транспорта
Российской Федерации в 2015–2017 годах [18]**

Показатели	2015	2016	2017 (январь–август)	Темп роста 2016/2015, %
1	2	3	4	5
Всего перевозки грузов всеми видами транспорта, тыс. т,	7467091,1	7592449	4959478,2	101,68
в том числе				
морской, тыс. т	18283	24541,1	16507,4	134,23
в % от общего объема перевозок грузов всеми видами транспорта	0,24	0,32	0,33	
внутренний водный (включая перевозки судами типа река–море), тыс. т	118415,8	113768,3	70461,6	96,08
в % от общего объема перевозок грузов всеми видами транспорта	1,59	1,50	1,42	
Грузооборот по всем видам транспорта, млн тонно-км	5090645,9	5181778	3597960,06	
в том числе				
морской, млн тонно-км	39826,6	42849,4	30055,1	107,59
в % от общего грузооборота по всем видам транспорта	0,78	0,83	0,84	
внутренний водный (включая перевозки судами типа река–море), млн тонно-км	62573,7	64679,6	44599,9	103,37
в % от общего грузооборота по всем видам транспорта	1,23	1,25	1,24	
Средняя дальность перевозки грузов, тыс. км				
морской транспорт	2,2	1,7	1,8	80,15
внутренний водный транспорт (включая перевозки судами типа река–море)	0,53	0,57	0,63	107,59
Всего перевозки пассажиров всеми видами транспорта, тыс. чел.	12360448	12182040	8018833,1	98,56
в том числе				
морской, тыс. чел.	13225,9	13071,4	9335,5	98,83
в % от общего объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта	0,11	0,11	0,12	
внутренний водный (включая перевозки судами типа река–море), тыс. чел.	9556,4	13021	8381,6	136,25

Продолжение таблицы 1

Показатели	2015	2016	2017 (январь–август)	Темп роста 2016/2015, %
1	2	3	4	5
в % от общего объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта	0,08	0,11	0,10	138,25
Всего пассажирооборот всеми видами транспорта, млн пассажира-км	466108,88	457712,1	335082,85	98,20
в том числе				
морской, млн пассажира-км	492,33	525,12	438,81	106,66
в % от общего объема пассажирооборота всеми видами транспорта	0,11	0,11	0,13	
внутренний водный (включая перевозки судами типа река–море), млн пассажира-км	61,65	88,12	54,74	142,94
в % от общего пассажирооборота всеми видами транспорта	0,01	0,02	0,02	145,56
Средняя дальность перевозки пассажиров, тыс. км				
морской транспорт	0,037	0,040	0,047	107,92
внутренний водный транспорт (включая перевозки судами типа река–море)	0,006	0,007	0,007	104,90

За период 2015–2017 годов доля водного транспорта в общем объеме грузовых перевозок всеми видами транспорта в Российской Федерации была крайне незначительной: на долю морского транспорта в 2017 году (январь – август) пришлось 16507,4 тыс. т, или 0,33 % от общего показателя грузоперевозок (с ростом показателя перевезенного тоннажа на 34,23 % в 2016 году по сравнению с 2015-м), на долю внутреннего водного — 70461,6 тыс. т, или 1,42 % (с падением показателя перевезенного тоннажа на 3,92 %).

В составе грузооборота по всем видам транспорта вклад морского транспорта в 2017 году (январь–август) составил 30055,1 млн тонно-км, или 0,84 % (с ростом показателя на 7,59 % в 2016 году от уровня 2015-го), вклад внутреннего водного — 44599,9 млн тонно-км, или 1,24 % (с ростом показателя на 3,37 % в 2016 году от уровня 2015 года).

Средняя дальность перевозки в морском транспорте в 2016 году сократилась в среднем на 19,85 %, составив 1,7 тыс. км, во внутреннем водном — выросла на 7,59 %, составив в среднем 0,57 тыс. км.

На долю морского транспорта в 2016 году пришлось 0,11 % всех пассажирских перевозок (было перевезено 13071,4 тыс. чел.), внутреннего водного — также 0,11 % (13021 тыс. чел.).

Пассажирооборот морского транспорта в 2016 году составил 525,12 млн пассажира-км (январь – август 2017 года — 438,81 млн пассажира-км) с ростом показателя в 2016 году относительно уровня 2015 года на 6,66 %, внутреннего водного транспорта — 88,12 млн пассажира-км (январь–август 2017 года — 54,74 млн пассажира-км), а в 2016 году с ростом показателя относительно уровня 2015-го на 45,56 %.

Средняя дальность перевозки пассажиров морским транспортом в январе–августе 2017 года составляла 47 км, внутренним водным транспортом — 7 км.

Авторский концептуальный подход в части понимания и прогнозирования роли и перспективного народнохозяйственного значения морского транспорта как ключевого компонента национального транспортного комплекса включает в себя следующие основные аспекты:

1. Стратегическая перспективная позиция морского транспорта в составе транспортного комплекса РФ 2020–2100 годов.
2. Морской транспорт России как фактор развития региональных, национальных и глобальных рынков.
3. Морской транспорт как фундаментальный фактор эффективности размещения производительных сил в перспективных народнохозяйственных зонах.
4. Влияние морского транспорта на эффективность общественного воспроизводства в национальной экономике России.
5. Определение и система показателей состояния экономической безопасности морского

транспорта РФ.

Авторский взгляд на особенности стратегической перспективной позиции морского транспорта в составе транспортного комплекса РФ в 2020–2100 годах представлен на рис. 1.

На наш взгляд, требует существенной ревизии сложившаяся и укоренившаяся парадигма рассмотрения Российской Федерации как классической континентальной державы, ориентированной на извлечение максимального эффекта от развития непосредственно имеющихся территориально-пространственных ресурсов. В то же время из 62,3 тыс. км границ нашей страны 37,6 тыс. км приходится на морские (в том числе 19,7 тыс. км арктической зоны) и 24,6 тыс. км на сухопутные границы [13].

В то же время Российская Федерация не входит даже в десятку стран — крупнейших владельцев судов грузового флота, ограничиваясь в вопросах развития морского транспорта ролью периферийного перевозчика, ориентированного на обслуживание экспортных товарных потоков (рис. 2).

Мы считаем необходимым определение стратегической позиции морского транспорта РФ как эффективного компонента национального транспортного комплекса, способного генерировать и эмитировать конкурентные преимущества ценового и неценового характера в цепочках создания ценностей национального и глобального масштаба.



Рис. 1. Стратегическая перспективная позиция морского транспорта в составе транспортного комплекса РФ 2100 (авторская разработка)



Рис. 2. Страновая структура владения судами мирового грузового флота [19].

Реализация указанной стратегической позиции возможна на трех стратегических уровнях:

– глобальный уровень подразумевает вовлечение и активное использование всего транспортного и коммерческого потенциала национальной системы морского транспорта в составе глобальных транспортных потоков, в том числе на основе качественного роста транспортной активности на магистрали Северного морского пути (особенно с учетом перспектив глобального потепления) и Тихоокеанской зоне, создание транспортной инфраструктуры Арктической зоны РФ, а также перенастройку имеющейся портовой системы с использованием приоритета импортозамещения (со снижением транзита через портовые мощности Прибалтики и Украины менее чем 5 %) [14];

– национальный уровень требует решения народнохозяйственных задач Северного и Дальневосточного завозов, устойчивого морского сообщения между территорией страны и регионами-анклавами, надежного экспорта промышленной продукции крупнейших российских предприятий, вовлечения в импортный внешнеторговый поток, а также использования инновационных инфраструктурных возможностей судов, построенных с использованием новых технологических возможностей и разработок;

– на межрегиональном уровне стратегия развития морского транспорта РФ требует эффективного решения проблем транспортного взаимодействия приморских регионов, участия в программах комплексного освоения территорий, возрождения поддерживающих отраслей гражданского судостроения и судоремонта, усиления сопряжения транспортных потоков, инициируемых морским транспортом, с другими видами транспорта (прежде всего, железнодорожным и автомобильным), а также системного внедрения концепции «Цифровой транспорт» — комплекса автоматизированных систем мониторинга, планирования и управления, призванных обеспечить оптимизацию уровня загрузки транспортной мощности и максимизации народнохозяйственного эффекта.

Особенности функционирования морского транспорта России как фактора развития региональных, национальных и глобальных рынков охарактеризованы на рис. 3.

Как видно из приведенного рисунка, морской транспорт России обладает весьма значительным потенциалом в части развития системы рынков, причем его позитивное влияние не ограничивается целевыми рынками морских грузоперевозок и связанными с ними товарными рынками, но затрагивает рынки родственных и поддерживающих отраслей (судостроения, судоремонта), вспомогательных и специальных услуг, отраслевых информационных и консалтинговых услуг.

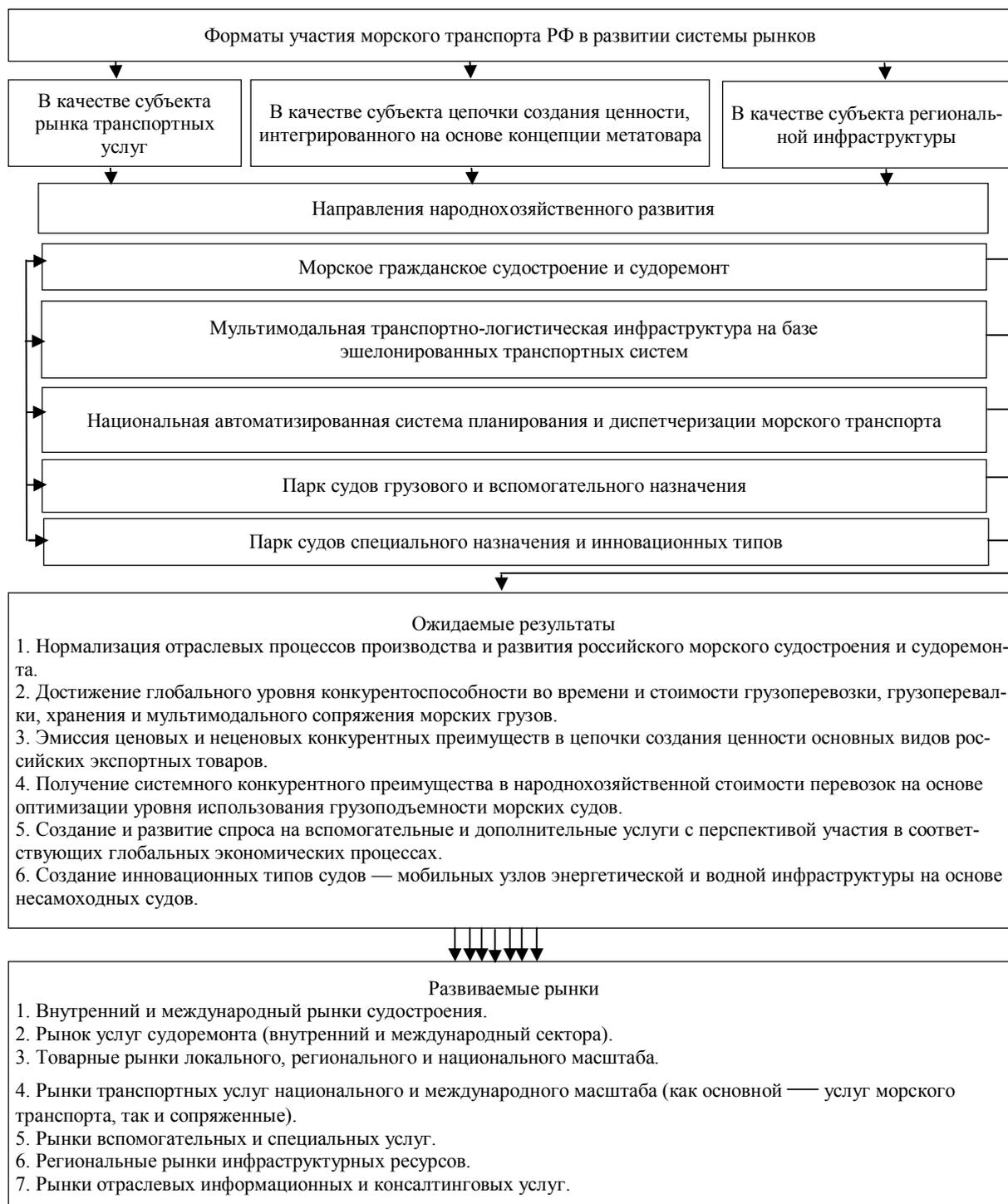


Рис. 3. Морской транспорт России как фактор развития региональных, национальных и глобальных рынков (авторская разработка).

Подчеркнем также инновационные возможности морского транспорта в части использования несамоходных судов с атомными реакторами на борту в качестве узлов инфраструктуры энерго- и водоснабжения, доступных для приморских регионов Российской Федерации [8].

Ожидаемые результаты системного стратегического развития морского транспорта Российской Федерации характеризуются системным и комплексным эффектом, связанным как с улучшением качества транспортных услуг и ростом конкурентоспособности промышленной продукции, имеющей в цепочке создания ценности этап перевозки морским транспортом, так и с оживлением конъюнктуры родственных и поддерживающих отраслей и рынков. Кроме

того, стратегическим результатом управляемого планомерного развития гражданского морского флота РФ должно стать получение системного конкурентного преимущества в народнохозяйственной стоимости перевозок на основе оптимизации уровня использования грузоподъемности морских судов.

Потенциал морского транспорта РФ как фундаментального фактора эффективности размещения производительных сил в перспективных народнохозяйственных зонах рассмотрен нами на примере перспектив освоения Арктической зоны Российской Федерации (рис. 4).

В соответствии с Проектом Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года¹ территория Арктической зоны представлена площадью более 9 млн кв. км, в ее пределах проживают менее 2 % населения страны, создающих более 15 % ВВП (оценки 2017 года) [17].

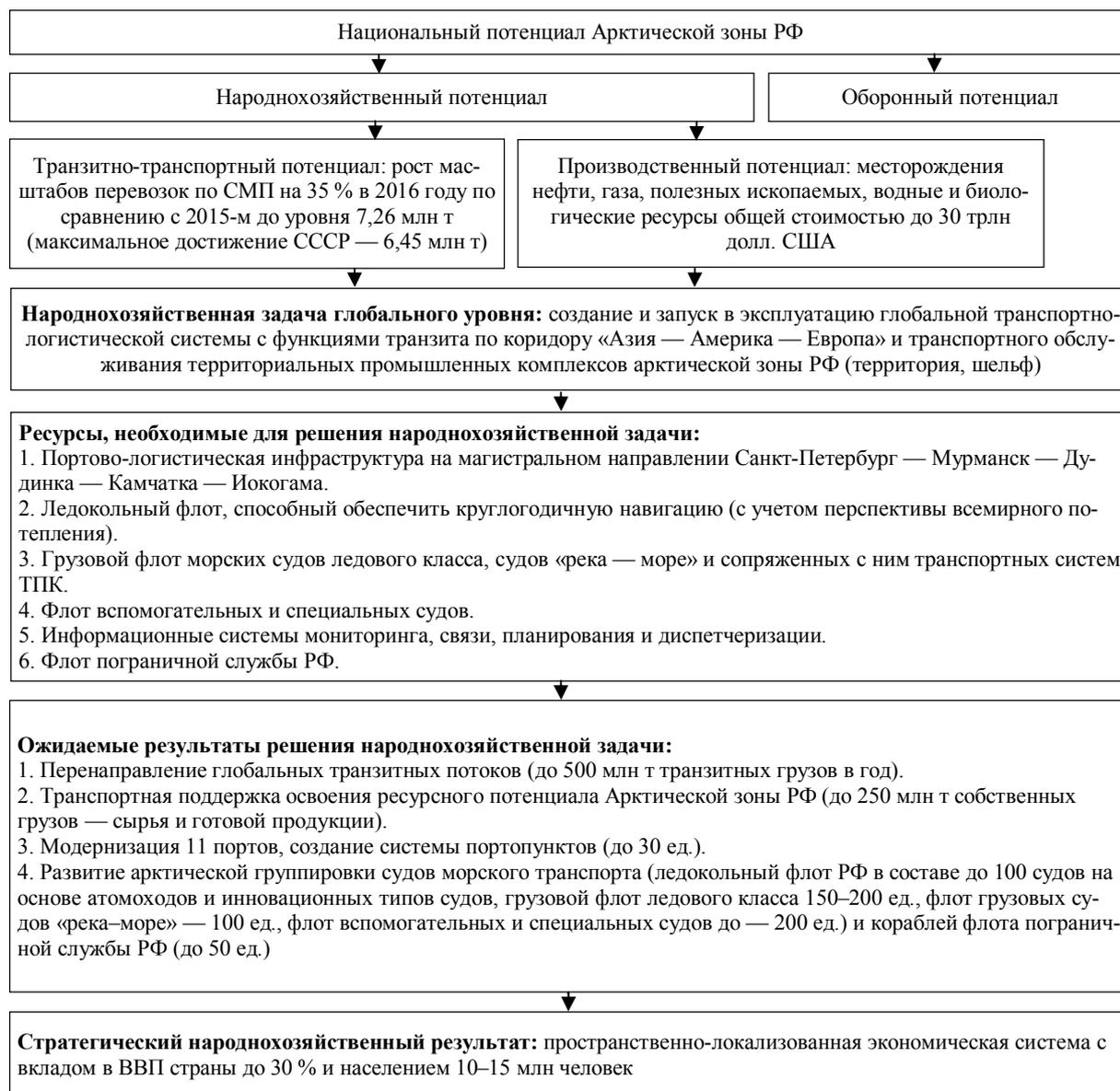


Рис. 4. Морской транспорт как ключевой компонент Стратегии развития перспективной народнохозяйственной территории — Арктической зоны Российской Федерации (авторская разработка).

Народнохозяйственный потенциал перспективной территории оценивается в пределах 30–50 трлн долл. США, однако его мобилизация невозможна на нынешнем уровне развития транс-

¹ URL: <https://narfu.ru/aan/>

портной инфраструктуры, которая может и должна стать точкой инициации отраслевого и регионального развития. Однако климатические условия и размеры перспективной территории, а также ее сопряженность с магистралью Северного морского пути и государственной границей Российской Федерации требуют реализации народнохозяйственной задачи, без преувеличения, глобального уровня — создания и запуска в эксплуатацию глобальной транспортно-логистической системы с функциями транзита по коридору «Азия — Америка — Европа», а также сопряженной с ней национальной системы транспортного обслуживания территориальных промышленных комплексов Арктической зоны РФ (территория, шельф).

К числу ожидаемых стратегических результатов участия морского транспорта РФ в развитии перспективной народнохозяйственной территории — Арктической зоны Российской Федерации (состав которых может быть расширен и уточнен) — мы отнесли:

- конверсию глобальных транзитных потоков, осуществляемых сейчас через Суэцкий канал с потенциалом перевозки до 500 млн т транзитных грузов в год;
- запуск в эксплуатацию национальной системы транспортного обслуживания территориальных промышленных комплексов арктической зоны РФ с потенциалом перевозки до 250 млн т транзитных грузов в год;
- доведение до глобального уровня конкурентоспособности портовой инфраструктуры СМП (коренная модернизация 11 портов, создание сети портопунктов);
- развитие арктической группировки судов морского транспорта и кораблей пограничного флота, способной обеспечить функционирование глобальной и сопряженной с ней национальной транспортной системы.

Таблица 2

Влияние морского транспорта на эффективность общественного воспроизводства в национальной экономике России (авторская разработка)

Принципы, определяющие эффективность общественного воспроизводства [13]	Возможности морского транспорта в реализации принципов обеспечения эффективности общественного воспроизводства
1. Рациональное и наиболее эффективное в контексте народнохозяйственной эффективности размещение производительных сил	1.1. Трансфер промышленной продукции различных переделов между местами добычи сырья и индустриальными центрами обработки, а также узлами транспортной инфраструктуры (хабами) и районами потребления. 1.2. Транспортное обслуживание пространственно локализованных экономических систем и территориально-промышленных комплексов (завоз сырья, вывод готовой продукции, внутреннее обслуживание). 1.3. Обеспечение надежного и бесперебойного функционирования международных и национальных цепочек создания ценности. 1.4. Перманентное снижение транспортных затрат в составе ВВП.
2. Комплексное развитие хозяйства экономических районов и субъектов РФ	2.1. Развитие поргово-логистической инфраструктуры. 2.2. Модернизация парка судов (грузовых, вспомогательных, специальных). 2.3. Модернизация нормативной документации по планированию и управлению работой организаций водного транспорта, воссоздание систем управления, мониторинга, диспетчеризации и сопряжения транспортных потоков морского транспорта. 2.4. Модернизация сопряженной транспортной инфраструктуры (подъездные пути, склады и т. д.). 2.5. Развитие образовательной инфраструктуры. 2.6. Развитие производственной базы судостроения и судоремонта.
3. Рациональное территориальное разделение труда	3.1. Транспортное обслуживание импорта элементов и факторов социально-экономического развития на территорию, обладающую потенциалом участия в территориальном разделении труда. 3.2. Трансфер продукции отраслей специализации территорий в национальные / глобальные хабы. 3.3. Обеспечение бесперебойного текущего снабжения удаленных и изолированных территорий. 3.4. Экономические возможности использования производственной мощности морского транспорта как для нужд экономики страны, так и в транзитных целях.
4. Выравнивание поляризации уровня экономического и социального развития территорий и регионов	4.1. Использование ресурсных возможностей инновационных типов судов морского транспорта в качестве мобильных узлов инфраструктуры (социальной, энергетической, водоснабжения и т. д.). 4.2. Транспортная поддержка межрегиональной торговли, пассажиро- и грузопотоков. 4.3. Транспортное сопровождение маятниковых трудовых миграций. 4.4. Поддержка реализации мегапроектов.

Только в этом случае появляются экономически обоснованные предпосылки комплексного освоения территории и шельфа перспективной народнохозяйственной зоны, означающие рост населения на 150–200 % с соответствующим ростом вклада в ВВП страны до 30–40 %. Подчеркнем ключевую роль морского компонента транспортного комплекса РФ в решении указанной народнохозяйственной задачи, актуальность которой сохранится в 2020–2100 годах.

Возможности стратегического влияния морского транспорта на эффективность общественного воспроизводства в национальной экономике России охарактеризованы в табл. 2.

Как видно из приведенной таблицы, морской транспорт обладает весьма широкими возможностями в части реализации базовых принципов обеспечения эффективности общественного воспроизводства (причем как в отраслевом, так и в региональном срезе), позволяет реально добиться роста народнохозяйственной эффективности размещения производительных сил, комплексного развития территорий, увеличения рациональности разделения труда и преодоления региональной социально-экономической поляризации.

При этом подчеркнем необходимость полноценного отраслевого управления морским компонентом национального транспортного комплекса, который сегодня, по сути, представляет собой не единый флот с соответствующей системой управления, а совокупность разрозненных судов, решающих отрывочные экономические задачи корпоративного уровня. Решение актуальных народнохозяйственных задач национального и глобального уровней требует качественно иного взгляда на проблемы и перспективы развития российского флота, придания ему статуса реального локомотива национальной экономики, соответствующего финансирования и реализации отраслевых и региональных программ модернизации и развития.

Система показателей состояния экономической безопасности морского транспорта РФ как базового элемента национального транспортного комплекса охарактеризована на рис. 5.

Исходным моментом для определения термина «экономическая безопасность» применительно к специфике морского транспорта явилось определение, приведенное в Указе Президента РФ № 208 от 13.05.2018, согласно которому уровень экономической безопасности национального масштаба связан с реальной защищенностью страновой экономической системы от комплекса угроз, препятствующих реализации таких приоритетов, как поддержание суверенитета, обеспечение единства экономического пространства, непрерывная реализация принципов и целей развития национального уровня значимости.

В то же время в нормативно-правовой документации сегодня существует пробел, связанный с формализацией термина «экономическая безопасность» как в отношении ключевых комплексов национальной экономики страны, так и в отношении их ключевых компонентов.

В авторском определении экономическая безопасность транспортного комплекса отражает его инфраструктурные, перевозочные, кадровые и управленческие возможности в части отраслевого обеспечения национальной экономической безопасности страны.

При этом термин «экономическая безопасность» может быть далее уточнен применительно к специфике морского компонента национального транспортного комплекса, обладающего собственной инфраструктурой, парком транспортных средств (судов), кадровой базой и системами управления (корпоративного и отраслевого уровня). Отметим, что в подобной интерпретации морской транспорт относится к числу факторов второго порядка, линейно определяющих уровень и масштабы экономической безопасности нашей страны в целом и вносящих существенный вклад в ее положительную динамику.

Разработанный автором методический подход к формализованной оценке состояния экономической безопасности морского транспорта включает в себя 15 показателей, которые в комплексе могут выделить и локализовать проблемные зоны отраслевого, регионального и корпоративного управления, разработать инструментарий их решения. Отметим, что указанный подход может быть также использован при оценке степени экономической безопасности морского транспорта на уровне региона, что позволит более точно оценить состояние региональной экономической безопасности и определить региональные возможности вклада морского транспорта в усиление основ безопасного функционирования и развития региональных сегментов национальной экономической системы.

Экономическая безопасность страны — «состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия для реализации стратегических национальных приоритетов Российской Федерации» (Указ Президента РФ № 208 от 13.05.2017).



Экономическая безопасность транспортного комплекса РФ как элемента национальной экономики страны — состояние инфраструктуры, подвижного состава, кадровой базы, отраслевых и корпоративных систем управления, позволяющее обеспечить экономическую безопасность страны, в том числе экономический суверенитет, единство экономического пространства, возможность реализации национальных приоритетов стратегического масштаба



Экономическая безопасность морского транспорта в составе транспортного комплекса РФ — состояние базовых компонентов транспортного обслуживания (инфраструктура, подвижной состав, кадры, системы управления), позволяющее обеспечить экономическую безопасность транспортного комплекса РФ как элемента национальной экономики страны с учетом специфики морского транспортного сообщения



Система показателей состояния экономической безопасности морского транспорта в составе транспортного комплекса РФ:

1. Индекс физического объема грузоперевозок и грузооборота, пассажирских перевозок и пассажирооборота.
2. Удельный показатель физического объема грузоперевозок, грузооборота, пассажирских перевозок, пассажирооборота в расчете на душу населения страны (региона).
3. Вклад морского транспорта в формирование итогов ВВП страны.
4. Доля инвестиций, осуществленных в объекты инфраструктуры, транспортные средства и кадровую составляющую морского транспорта в ВВП, в отраслевом операционном результате.
5. Степень износа основных фондов (инфраструктура, транспортные средства, образовательная инфраструктура, автоматизированные системы отраслевого управления).
6. Индекс производительности труда.
7. Доля инвестиций в активную часть основных фондов (машины, оборудование и транспортные средства) в общем объеме инвестиций по виду деятельности.
8. Доля инновационных товаров, работ, услуг в операционном результате по ВЭД морского транспорта.
9. Транспортноемкость ВВП по ВЭД морского транспорта, %.
10. Доля организаций отрасли, осуществивших инновации в операционном цикле.
11. Доля физического объема экспорта внешней торговли РФ, перевезенного морским транспортом.
12. Доля физического объема импорта внешней торговли РФ, перевезенного морским транспортом.
13. Прирост численности работников организаций по ВЭД морского транспорта.
14. Прирост выпускников учебных заведений системы образования морского транспорта.
15. Уровень преступности на морском транспорте.

Рис. 5. Система показателей состояния экономической безопасности морского транспорта, позволяющая охарактеризовать основные стратегические тенденции функционирования и развития морского компонента.

Подводя итог сказанному, необходимо еще раз отметить широкие возможности и резервы факторов функционирования морского транспорта на развитие рынков, размещение производительных сил, повышение эффективности общественного производства и экономическую безопасность Российской Федерации в предстоящие годы. Однако реализация указанных моментов требует коренной модернизации принципов и систем управления как в отраслевом, так и в региональном разрезе, перехода к стратегическому масштабу управления морским транспортом РФ, его эффективному сопряжению с другими видами транспорта в составе национального транспортного комплекса, реализации целевых комплексных программ опережающего отраслевого развития. Только при осуществлении указанных условий возможно экономически эффективное использование и воспроизводство отраслевого транспортного потенциала, вовлечение водного транспорта в решение народнохозяйственных задач национального и глобального характера, превращение Российской Федерации в полноценную океанскую державу с соответствующими военными и гражданскими возможностями в части флота.

Литература

1. Бекяшев Д. К. Правовое регулирование дисциплины труда на судах рыбопромыслового флота и морского транспорта РФ // Рыбное хозяйство. — 2004. — № 4. — С. 69.
2. Воронов А. А. Конкуренция и конкурентоспособность: количественные методы оценки. Монография. Краснодар, КубГУ. — 2002.
3. Еникеева Л. А., Торосян Е. К., Фейлинг Т. Б. Формирование стратегий развития морского и речного транспорта РФ на фоне кризисных процессов в условиях глобальной нестабильности мировых экономических систем // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. — 2014. — № 6 (28). — С. 163–173.
4. Ибрагимов М. Т. А., Дохолян С. В. Методические подходы к оценке состояния продовольственной безопасности региона // Региональные проблемы преобразования экономики. — 2010. — № 4. — С. 172–193.
5. Кундин Н. Б. Установление истины по уголовным делам, возбужденным в связи с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации морского и внутреннего водного транспорта (ст. 263 УК РФ) // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. — 2012. — № 33. — С. 33–35.
6. Леонтьев Р. Г. Транспорт и логистика Дальнего Востока РФ: водный (морской и речной) и воздушный транспорт / Р. Г. Леонтьев. Хабаровск, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство ж.д. транспорта. ГОУ ВПО «Дальневосточный гос. ун-т путей сообщ.» 2008. — 231 с.
7. Леонтьев Р. Г., Адаменья А. И. Особенности морского транспорта Дальнего Востока РФ // Бюллетень транспортной информации. — 2008. — № 12. — С. 17–22.
8. Плавающая атомная теплоэлектростанция (ПАТЭС) «Академик Ломоносов». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://al-lobanov.livejournal.com/1292062.html>, свободный. — Загл. с экрана.
9. Сабайдаш М. В. Методика расчета уровня налоговой нагрузки по предприятиям морского транспорта РФ для оценки бюджетной эффективности инвестиционного проекта // Эксплуатация морского транспорта. — 2008. — № 2. — С. 3–5.
10. Самуэльсон П., Нордхаус У. Экономика. М.: Вильямс, 2014. — С. 55.
11. Сердитов С. В. Динамика развития и использования логистической инфраструктуры на морском транспорте РФ // Форум молодых ученых. — 2017. — № 6 (10). — С. 1570–1577.
12. Тарасова Е. В. Исследование и анализ основных проблем морского и водного видов транспорта РФ с целью выявления способов их решения // NovaInfo.Ru. — 2015. — Т. 1. — № 33. — С. 95–101.
13. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://fb.ru/article/214654/obschaya-protyajennost-granits-rossii>, свободный. — Загл. с экрана.
14. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://portnews.ru/comments/2200/>, свободный. — Загл. с экрана.
15. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport, свободный. — Загл. с экрана.
16. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://xindemarinenews.com/en/market/2018/0202/2339.html>, свободный. — Загл. с экрана.
17. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://narfu.ru/aan/>, свободный. — Загл. с экрана.
18. Bola A. Potential for sustainable sea transport: A case study of the Southern Lomaiviti, Fiji islands // Marine Policy. 2017. Volume 75. P. 260–270.
19. Newell A., Nuttall P., Prasad B., Veitayaki J. Turning the Tide: the need for sustainable sea transport in the Pacific // Marine Policy. 2017. Volume 75. P. 249–259.
20. Rusu L. I. Economic Efficiency of Sea Transport. Case Study // Procedia Economics and Finance. 2015. Volume 32. P. 1598–1607.

References:

1. [An electronic resource]. Access mode: <http://portnews.ru/comments/2200/>, free. Heading from the screen.
2. [An electronic resource]. Access mode: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport, free. Heading from the screen.
3. [An electronic resource]. Access mode: <http://xindemarinenews.com/en/market/2018/0202/2339.html>, free. Heading from the screen.
4. [An electronic resource]. Access mode: <https://narfu.ru/aan/>, free. Heading from the screen.
5. [An electronic resource]. Access mode: <http://fb.ru/article/214654/obschaya-protyajennost-granits-rossii>, free. Heading from the screen.
6. Bekyashev D. K. Legal regulation of labor discipline on the ships of ribonomic was also adopted fleet and Maritime transport of the Russian Federation // fFisheries. 2004. No. 4. P. 69.
7. Bola A. Potential for sustainable sea transport: A case study of the Southern Lomaiviti, Fiji islands // Marine Policy. 2017. Volume 75. P. 260–270.
8. Enikeeva L. A., Torosyan E. K., Feiling T. B. formation of the strategy of development of sea and river transport of the Russian Federation on the background of crisis processes in the conditions of global instability the global economic system // Vestnik of state University of sea and river fleet them. Admiral S. O. Makarov. 2014. No. 6 (28). P. 163–173.
9. Floating nuclear power plant (FNPP) «Academician Lomonosov». [An electronic resource]. Access mode: <https://al-lobanov.livejournal.com/1292062.html>, free. Heading from the screen.
10. Ibragimov M. T. A., Dokholyan S. V. Methodological approaches to assessing the state of food security in

the region // Regional problems of economic transformation. 2010. No. 4. P. 172–193.

11. Kundin N. B. *The establishment of the truth in criminal cases instituted in connection with the violation of safety rules of movement and operation of sea and inland water transport (article 263 of the criminal code) // Bulletin of the Volga state Academy of water transport. 2012. No. 33. P. 33–35.*

12. Leont'ev R. G., Adamenya A. I. *Peculiarities of the sea transport of the far East of Russia // Bulletin of transport information. 2008. No. 12. C. 17-22.*

13. Leontiev R. G. *Transport and logistics in the Far East of the Russian Federation: water (sea and river) and air transport / R. G. Leont'ev. Khabarovsk, Ministry of transport of the Russian Federation, Federal Agency Zh.-D. transport, GOU VPO Long-run state. UN-t ways reported. 2008. 231 P.*

14. Newell A., Nuttall P., Prasad B., Veitayaki J. *Turning the Tide: the need for sustainable sea transport in the Pacific // Marine Policy. 2017. Volume 75. P. 249–259.*

15. Rusu L. I. *Economic Efficiency of Sea Transport. Case Study // Procedia Economics and Finance. 2015. Volume 32. P. 1598–1607.*

16. Sabadas M. V. *the Method of calculating the level of tax burden on enterprises of sea transport of the Russian Federation for the assessment of budgetary efficiency of investment project // Operation of Maritime transport. 2008. No. 2. P. 3–5.*

17. Samuelson P., Nordhaus W. *Economics. M.: Williams, 2014. P. 55.*

18. Serditov S. V. *Dynamics of development and use of logistics infrastructure in Maritime transport of the Russian Federation // the Forum of young scientists. 2017. No. 6 (10). P. 1570–1577.*

19. Tarasova E. V. *the Study and analysis of the main problems of marine and water VI-ing transport of the Russian Federation with the aim of identifying ways of solving them // NovaInfo.Ru. 2015. Vol. 1. No. 33. P. 95–101.*

20. Voronov A. A. *Competition and competitiveness: quantitative methods of evaluation. Monograph. Krasnodar, Kuban State University, 2002.*