«\_Современная география морских портов России. »

**Содержание**

1. **Введение**
2. **Современная география морских портов России**

**2.1 Развитие морских портов России**

**2.2 характеристика основных морских бассейнов и портов**

**3. Проблемы и перспективы развития**

**4. Литература**

**Введение.**

Исторически наша страна является великой морской державой. С древних времен Россия считалась морской державой. Ещё Петр I, понимавший важность морского пути, начал активную работу по созданию морских портов, Санкт — Петербург до сих пор остается одним их важнейших портов Российской Федерации. Важность выхода в открытое море и океан неоценима, так как открываются большие возможности в торговле с соседними и отдалёнными государствами, также имеющими выход к «большой» воде, а кроме того, у государства, имеющего открытые порты и хороший морской транспорт открываются большие перспективы в военном и ресурсодобывающем деле.В России со времен Петра I уделялось первостепенное внимание созданию флота и портов как залогу успеха торговли с иностранными государствами и источнику пополнения государственной казны. Когда морской транспорт оказывался в затруднительном положении, государство, понимая его важность и значение, всегда находило необходимые средства и методы для поддержки. РФ имеет крупные экономические и политические интересы в международном судоходстве. Поэтому интенсивное развитие морского транспорта оказывает существенное воздействие на экономический рост регионов и государства. Значение морских портов для развития экономики страны чрезвычайно велико. В Стратегии развития морской портовой инфраструктуры отмечается, что морские порты являются градообразующими предприятиями, имеющими социальное значение для региона. Стратегия подчеркивает, что сегодня морской транспорт обеспечивает около 60 % внешнеторговых экономических связей России, играет значительную роль в реализации транзитного потенциала страны, а также незаменимую роль в транспортном обеспечении труднодоступных районов и завозе грузов в районы Крайнего Севера. В связи с этим в настоящее время развитию морской портовой инфраструктуры уделяется особое внимание

цель — изучить экономическое и фактическое состояние российских портов, а также их важность в экономике и политике страны.

**2Современная география морских портов России**

**2.1 Развитие морских портов России**

В становлении и развитии морских портов России можно выделить два периода:

– период планового хозяйства бывшего СССР (до 1991 г.) – отличается недостатком портовых мощностей и массовым поступлением грузов;

– период современной России (1991–2010 гг.), внутри которого выделяют три этапа:

а) первый этап (1991–2001 гг.) отличался восстановлением расстроившихся связей, перестройкой транспортной системы нового государства после распада СССР, налаживанием международных связей и внедрением в единую мировую транспортную систему. В этот этап проходило решение задач по преодолению кризисного состояния отечественного портового хозяйства, вызванного разделом морского транспорта между бывшими союзными республиками.

б) второй этап (2001–2010 гг.) заключался в обеспечении потребностей российской экономики и внешней торговли в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов на высоком техническом, технологическом и организационном уровнях в тесном взаимодействии со смежными видами транспорта и грузовладельцами.

в) третий этап развития морских портов России (с 2010 г.) характеризуется реализацией мероприятий по развитию портового хозяйства и инфраструктуры, введением Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.

Морские порты России отличаются значительной территориальной разобщенностью, что выражается их расположением в 5 бассейнах. Большая часть портовой инфраструктуры была утрачена после распада СССР в связи со значительным сокращением побережий. Ещё одной особенностью морских портов России является малое количество незамерзающих портов с круглогодичной навигацией. Однако в последние годы в результате процессов глобального потепления увеличилось время навигации на Северном морском пути, что делает его одним из самых перспективных коридоров для транзитных перевозок. Ещё одним фактом, благоприятно влияющим на развитие портовой инфраструктуры России, является присоединение Крыма с целым рядом удобных и незамерзающих портов (Керчь, Ялта, Феодосия и др.) .

В реестр [**морских портов**](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%82)[**России**](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F) включены 67 портов, которые входят в пять морских бассейнов и расположены на берегах [12 морей](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%8F_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8) [трёх океанов](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BA%D0%B5%D0%B0%D0%BD) и [Каспийского моря](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B5). Общий грузооборот российских морских портов в 2016 году составил 721,9 млн т, основную долю грузов составляют [нефть](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B5%D1%84%D1%82%D1%8C) (31,6 %), [нефтепродукты](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B5%D1%84%D1%82%D0%B5%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%8B) (19,5 %) и [уголь](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D1%8C) (18,9 %).

Главная роль [морского транспорта России](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8&action=edit&redlink=1) заключается в осуществлении [экспортно](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82)-[импортных](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D0%BC%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82) перевозок грузов, развиваются малый и большой [каботаж](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%B0%D0%B6). Основная проблема морского транспорта России — нехватка портов в целом и крупных портов с большим грузооборотом в частности, а также мелководность 60 % российских портов[[4]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D1%85_%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BE%D0%B2_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8#cite_note-_02fb0bffe9ab89ea-4).

Наибольший грузооборот приходится на порты **Балтийского бассейна.**Через**Балтийский бассейн**из России вывозят нефть, лес, металлы, а ввозят — машины, промышленные и продовольственные товары. В структуре экспорта **Черноморского бассейна** преобладают нефть и нефтепродукты, уголь, металлы, лес, строительные материалы, а в структуре импорта — зерно, сахар, машины и оборудования, трубы для трубопроводов, продукты питания. В **Каспийском бассейне** преобладают [каботажные](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%B0%D0%B6) перевозки, где преобладают нефть и нефтепродукты, соль, зерно, хлопок, шерсть, рыба. **Дальневосточный бассейн** осуществляет каботажные и экспортно-импортные перевозки. Через порты [Дальнего Востока](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%92%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BA_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8) вывозят рыбу, лес, уголь, нефть, продовольствие, ввозят машины, оборудование, металлы. В бассейне действует [морская железнодорожная переправа Ванино — Холмск](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B0_%D0%92%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%BE_%E2%80%94_%D0%A5%D0%BE%D0%BB%D0%BC%D1%81%D0%BA). **Северный бассейн** — район быстрого роста морских перевозок, где важную роль играет [Северный морской путь](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C). В структуре экспорта преобладают уголь, лес, нефтепродукты, руды цветных металлов, оборудование, в структуре импорта — продовольствие.



**2.2 Характеристика основных морских бассейнов и портов**

На начало 2015 г. в состав морского транспортного комплекса России входят 64 торговых и специализированных морских порта.

Морские порты России расположены на берегах пяти морских бассейнов, объединяющих 12 морей, три океана и Каспийское море:

– Азово-Черноморский, включает в себя 12 портов, крупнейшим из которых является Новороссийск;

– Балтийский, включает 7 портов, среди которых крупнейшим является Приморск;

– Каспийский, объединяет 3 порта;

– Тихоокеанский (Дальневосточный), объединяет 22 порта Японского и Охотского морей.

– Северный (Арктический), включает 19 портов, расположенных в пяти морях и Тихом океане .

В отличие от других объектов транспортной инфраструктуры большинство российских портов в целом отвечают современным требованиям. В среднем они загружены на 70 %. В 2015 г. их совокупный грузооборот составил 676,6 млн. т, что предполагает средний уровень загрузки мощностей порядка 70 %. Через российские порты отгружается 100 % всего экспорта российского зерна, около 80 % нефти и нефтепродуктов и 60 % угля. На долю импорта приходится 8 % грузооборота – в основном это автомобили и контейнеры с оборудованием, потребительскими товарами и автомобильными комплектующими. Остальное – транзитные грузы и каботаж .

В десятку наиболее крупных морских портов по объемам перевалки грузов по итогам 2015 г. входят Новороссийск, Приморск, Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург, Восточный, Мурманск, Ванино, Находка, Туапсе, Пригородное. На их долю приходится около 77 % всего объема перевалки через морские порты России.

Основные морские бассейны страны отличаются друг от друга хо­зяйственной спецификой тяготеющих к ним экономических районов и природными условиями судоходства.

**Азово-Черноморский бассейн** обслуживает грузовые и пассажир­ские перевозки России, Украины и Грузии, а также торговые связи с зарубежными странами. Район экспортно-импортного тяготения охватывает свыше 75 государств. Больше половины перевозок приходит­ся на внешнюю торговлю. В экспорте главное место занимают нефть и нефтепродукты, а также руды, металл, цемент. В структуре импортных грузов — зерно, руды цветных металлов, металл, сахар, машины и обо­рудование, тропические фрукты и овощи, трубы для газопроводов.

Благодаря курортному положению бассейна большое развитие по­лучили пассажирские перевозки (до 30 млн чел. в год). Наиболее зна­чительные пассажиропотоки идут вдоль Черноморского побережья Кав­каза и Крыма. На Черном море у России остались порты Новороссийск, Туапсе и Сочи.

|  |  |
| --- | --- |
| порт | характеристика |
| Новороссийск | расположен в незамерзающей Цемесской бухта. Порт специализируется на внешнеторговых перевозках. В струк­туре грузооборота преобладают наливные грузы. Помимо этого отправ­ляется значительное количество леса, цемента, а принимаются зерно, сахар, металл, руда. По грузообороту это крупнейший морской торго­вый порт. |
| Туапсе | специализируется на вывозе наливных грузов. В ос­новном обслуживаются внешнеторговые перевозки. Порт отправляет также руду, уголь, а принимает строительные материалы, сахар, металл, зерно, машины и оборудование. |
| Сочи. | Значительный грузооборот и пассажирооборот имеет |

 В**Балтийском бассейне** географическое положение и хорошая обес­печенность транспортными связями определили доминирующую роль внешнеторговых перевозок (свыше 90% грузооборота). Малый кабо­таж невелик, в нем преобладают перевозки минеральных строительных материалов. Несколько большее значение имеют перевозки грузов в пункты арктического побережья нашей страны. Хорошо развит боль­шой каботаж (в Баренцево, Белое и Черное моря). Суда этого бассейна обслуживают несколько международных пассажирских линий. Пере­возки пассажиров в малом каботаже не получили значительного рас­пространения в связи с развитой сетью наземных путей сообщения.

Из восьми балтийских портов бывшего СССР Россия располагает тремя, оснащенность которых не позволяет осуществлять современную транспортировку грузов.

|  |  |
| --- | --- |
| порт | характеристика |
| Санкт-Петербург, | перерабатывает 12—15 млн т грузов в год. В гру­зообороте порта около 90% приходится на экспортно-импортные пе­ревозки. В отправлении преобладают древесина, нефтяные и химичес­кие грузы, металл, а в прибытии — зерно, сахар, металл, строительные материалы. Петербургский порт — один из крупнейших на Балтике пас­сажирских портов, обслуживающий в основном иностранных турис­тов. Годовой пассажиропоток — 100 тыс чел. |
| — Выборг | грузооборот составляют местные строительные материа­лы, экспортируемая древесина и импортируемые металл, бумага. |
| Калининград | Че­рез порт экспортируются уголь, бумага, промышленные грузы, импортируются металл, сахар, зерно, некоторые виды оборудо­вания. |

Для разгрузки Петербургского порта на Балтике в Лужской губе Финского залива строится мощный портовый комплекс. Усть-Лужский порт будет в три раза мощнее Петербургского, его грузовой оборот с переработкой грузов — 35 млн т.

**Каспийское море** в основном используется для перевозок между Россией, Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном. Внешнетор­говые сообщения осуществляются только с Ираном и занимают неболь­шую долю в грузообороте. В Каспийском бассейне преобладают кабо­тажные перевозки. Основная их часть приходится на нефть и нефте­продукты. Среди других массовых грузов выделяются строительные материалы, соль, химические продукты, зерно, рыба, хлопок, шерсть. В бассейне наряду с морскими судами широко применяются суда сме­шанного («река — море») плавания. **Главные российские порты — Аст­рахань, Махачкала.**

В Каспийском бассейне организованы пассажирские рейсы мор­ских судов из Баку в Махачкалу, Астрахань.

**Дальневосточный морской бассейн** имеет важное народнохозяйст­венное значение для развития экономических связей приморских рай­онов Дальнего Востока. К Дальневосточному бассейну относятся Бе­рингово, Охотское, Японское моря, а также восточная часть Северно­го морского пути (море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря).

Главная особенность Дальневосточного бассейна — многочислен­ные внутрирайонные и межрайонные грузопотоки малой мощности. Преобладают каботажные перевозки: 85% всего объема перевозок в бассейне. Большой каботаж невелик, его удельный вес в перевозках — около 1%. Основные грузовые потоки формируются в портах Примо­рья и идут на Камчатку, Сахалин и в Магаданскую область. Лесные гру­зы направляются из портов Владивосток, Находка, Ванино в северные районы. Нефтяные грузы из Владивостока идут в Нагаево, порты Саха­лина, Камчатки и Чукотки. Сахалинский уголь отправляют в различ­ные порты Дальнего Востока.

Внешнеторговые морские перевозки включают лес, каменный уголь, нефтяные грузы, руды. Более 80% заграничных перевозок при­ходится на Японию. Во внешнеторговых перевозках импорт уступает экспорту.

Основные грузы импорта: зерно, сахар, металл, цемент, химичес­кие грузы, машины и оборудование.

Дальневосточный бассейн занимает второе место в России по пе­ревозкам пассажиров, уступая Азово-Черноморскому бассейну. Выде­ляются регулярные грузопассажирские маршруты на Чукотку, Сахалин и Курильские острова, а также местные пассажирские линии: Влади­восток — Петропавловск-Камчатский, Владивосток — Корсаков, Вла­дивосток — Холмск, Владивосток — Анадырь — порт Провидения. Осо­бое место занимают международные пассажирские линии: Находка — Япония, Находка — Гонконг.

Большое экономическое значение для региона имеет морская же­лезнодорожная переправа Ванино — Холмск, благодаря которой стало возможно круглогодично и ритмично перевозить грузы между Сахали­ном и материковой частью.

Важнейшие порты Дальневосточного бассейна: Владивосток, На­ходка, Ванино, Магадан, Холмск, Петропавловск-Камчатский. Они располагают современной техникой обработки судов, мощным ледокольным флотом.

|  |  |
| --- | --- |
| порт | характеристика |
| Владивосток | находится в бухте Золотой Рог и служит базой снаб­жения портовых пунктов Тихоокеанского побережья и восточного сек­тора Арктики. В структуре грузооборота более 60% составляют кабо­тажные перевозки нефтяных грузов, угля, машин, оборудования, про­довольственных товаров. В экспорте преобладают лес, уголь, нефтя­ные грузы, в импорте — зерно, сахар, металлы. Годовой грузооборот порта около 10 млн т. Владивосток 12-ю каботажными пассажирскими линиями связан с портами Сахалина и Камчатки. |
| Находка | торговый порт международного значения. Основные грузопотоки направляются в арктические районы и на Камчатку. Экс­портно-импортные перевозки составляют 2/3грузооборота. Вывоз гру­зов превышает их ввоз. Через порт проходят нефтяные грузы, уголь, цемент, лес, чугун, калийные соли, руда, строительные материалы, кра­бовые и рыбные консервы, зерно, бумага, сахар, рис. Ежегодно порт отправляет более 10 млн т грузов и 60 тыс пассажиров. |
| Ванино | расположен в одноименной бухте Татарского залива. Предназначен для перевалки грузов (металла, машин, оборудования, продовольственных товаров, комбикорма и др.) с железной дороги на морские суда с по­следующей доставкой на Сахалин, Курильские острова и в районы по­бережья Охотского моря. Главная доля грузооборота приходится на па­ромную переправу Ванино — Холмск. |
| Холмск | крупнейший порт Сахалинской области. Здесь перера­батывают экспортно-импортные и каботажные грузы. Грузооборот пор­та — 4,5 млн т. |
| Магадан | порт Охотского моря, обслуживает с помощью автомо­бильного транспорта дальние районы Магаданской области и Респуб­лики Саха. Порт в основном (90% грузооборота) принимает нефте­продукты, уголь, оборудование для горнодобывающей промышленно­сти, машины, металл, продовольственные товары. |
| Петропавловск-Камчатский | расположен в Петропавловской бух­те Авачинской губы. Через этот порт направляется основной грузопо­ток на Камчатку и обратно: уголь, нефтепродукты, строительные материалы, машины и т.д. Ввоз преобладает над вывозом. Вывозятся в ос­новном рыбопродукты. |
| Восточный | грузооборот — 14—16 млн т. Это высокомеханизированное транспортное предприятие. Через него проходят каботажные и экспортно-импорт­ные грузы. |

В бассейне имеются **материковые порты — Посьет, Советская Га­вань, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Анадырь, Провидения, Эгвекинот; сахалинские порты — Корсаков, Углегорск, Невельск, а также порт-пункты на Курильских островах: Курильск, Северо-Курильск и Южно-Курильск.**

**Северный бассейн** — район наиболее быстрого роста морских пере­возок. Он включает Белое, Баренцево и Карское моря Северного Ледо­витого океана. На морской флот Северного бассейна возложены зада­чи транспортного обслуживания территории Крайнего Севера, аркти­ческих островов и обеспечение внешнеторговых связей. Каботажные перевозки, доля которых по отправлению составляет около 40%, осу­ществляются между пунктами Арктического побережья и островами Северного Ледовитого океана. Среди грузов выделяются руда, строи­тельные материалы, уголь, лес, нефтепродукты, металл, оборудование, машины, потребительские и продовольственные товары.

Район тяготения экспортно-импортных грузов включает многие государства Европы и Северной Америки. Через морские порты бас­сейна импортируют металл, хлебные грузы, уголь, сахар, а экспортиру­ют апатитовый концентрат, древесину, руду, уголь.

|  |  |
| --- | --- |
| порт | характеристика |
| Мурманск | незамерзающий за­падный порт Северного морского пути. Основной грузооборот Мур­манска приходится на заграничные перевозки, причем экспорт значительно превышает импорт. Грузооборот порта — более 7 млн т. |
| Архангельск | порт расположен в дельте Северной Двины. Грузооборот порта — свыше 5 млн т. По каботажным линиям от­правляются уголь, строительные материалы, нефтепродукты, металл, про­довольственные грузы, а принимаются уголь, древесина. Экспортируют­ся в основном лес и лесоматериалы, в импорте выделяются металлы. Порт обеспечивает местные пассажирские перевозки до 40 тыс чел. в год |

В Северном бассейне большое значение имеют также **Онега, Мезень, Нарьян-Мар, Игарка, Дудинка, Беломорск и Кандалакша.**

Перспективы морского транспорта связаны с дальнейшим разви­тием перевозок в Арктике. Освоение территории опирается на сибир­ские реки и моря Северного Ледовитого океана и связано с трассой Северного морского пути. Новый этап освоения Северного морского пути начался с появлением на этой трассе атомных ледоколов, что поз­воляет продлить срок арктической навигации и обеспечить круглогодичное судоходство в западном секторе до порта Дудинка, а на Даль­нем Востоке — до порта Эгвекинот на Чукотке. Разработаны крупно­масштабные проекты ускоренного развития российского торгового флота, технического перевооружения ледокольного и транспортного флота, реконструкции портов и причалов, внедрения лихтерной сис­темы перевозок.

**3 Проблемы и перспективы развития портов**

Торговые порты и портовые пункты обеспечивали потребность России в переработке грузов лишь наполовину. После разрушения Советского Союза Россия лишилась важных портов в Балтийском и Черном морях. Значительное количество российских грузов экспортируется через порты Украины, стран Балтии и Финляндии, при этом Россия теряла ежегодно свыше 1, 6 млрд. долл. Из-за высоких железнодорожных тарифов невыгодно было вывозить товары из Западной Сибири и Урала через дальневосточные порты Владивосток и Находка. Портовое хозяйство России нуждается в развитии и коренной модернизации. Около 60% российских портов мелководны и неспособны принимать современные крупнотоннажные суда. Более четверти причальных и оградительных сооружений находятся в неудовлетворительном состоянии.

Постепенно морской транспорт России начинает выходить из кризисного состояния. Для стабилизации и развития основных видов транспорта в России, в том числе и морского, необходимо формирование единой федеральной транспортной сети. Этим целям служит разработанная Правительством РФ "Транспортная стратегия России на период до 2020 г.

В целом в период с 2012 по 2030 гг. грузовая база портов Тихоокеанской России будет обеспечена в основном минерально-сырьевыми и лесными ресурсами Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также функционированием транспортного коридора «Восток-Запад» (прежде всего, контейнеры). Более того, к 2030 г. на Дальневосточном направлении прогнозируется рост спроса на перевалку грузов до уровня 234,1 млн. т в базовом сценарии и до 292,4 млн. т - в экспертном .

Важным представляется отметить и тот факт, что российские морские порты в Арктическом, Балтийском, Черноморско-Азовском, Каспийском и Дальневосточном бассейнах являются ключевыми элементами транспортной системы России и входными пунктами сети панъевропейских и евроазиатских международных транспортных коридоров.

Реализация транспортной стратегии в области развития портового хозяйства и терминальных мощностей предполагает осуществление ряда крупных инфраструктурных проектов. К ним можно, в частности, отнести модернизацию портов Дальнего Востока, что будет способствовать развитию Восточной Сибири и Дальнего Востока, стимулируя расширение экономических связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Создание системы обеспечения безопасности судоходства в Финском заливе может стать важным фактором поддержки расширяющегося торгово-экономического сотрудничества с европейскими странами и США, безопасного торгового судоходства на Балтике в соответствии с современными стандартами. Модернизация Астраханского водно-транспортного узла и портов Махачкала и Оля, развитие системы паромного сообщения на Каспии в рамках международной транспортной магистрали "Север-Юг" значительно усилят позиции России в борьбе за транзитные грузы в данном регионе. С выходом на проектную мощность портового комплекса в Усть-Луге улучшится железнодорожно-паромное сообщение с Калининградской областью. Реализация проекта позволит переключить перевалку грузов из портов стран Балтии на российские порты. Может быть достигнуто значительное увеличение экспорта угля через порты России. Для выполнения энергетической стратегии России до 2020 г. необходимо обеспечить наличие достаточных нефтеналивных мощностей в морских портах России для поставки нефти на традиционные и новые рынки. Предусматривается реконструкция арктической транспортной системы, что даст импульс для освоения ресурсов северных территорий, создаст предпосылки к развитию транзитных перевозок по трассе Северного морского пути. Согласно Транспортной стратегии к 2020 г. мощности портовой инфраструктуры России обеспечат до 90-95% реализации экспортно-импортных перевозок грузов (75% в 2003 г.).

**Вывод**

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. Значительна роль портов в обеспечении транспортной независимости, обороноспособности, внешней торговли, а также в обеспечении перевозок народнохозяйственных грузов, развития и использования транзитного потенциала России. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль. Российская Федерация располагает самой протяженной в мире береговой линией морского побережья. Морские порты являются стратегическими объектами государства, это определяет необходимость совершенствования методов и форм управления их развитием на основе современных подходов

Литература

1. https://www.fundamental-research.ru › article › view

2. Источник: <https://institutiones.com/general/153-2008-06-12-19-59-42.html>

© Экономический портал1.

3.www.bibliotekar.ru › economicheskaya-geografia

4.https://www.science-education.ru › article › view

5.https://infourok.ru › География

6.https://referatbooks.ru › sovremennaya-geografiya-morskih-portov-rossii