

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/28757>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Мировая экономика

Введение 3

Глава 1. Международное морское торговое судоходство как объект научно-практического исследования 6

1.1. Общая характеристика международного морского судоходства 6

1.2. Нормативно-правовое регулирование международного морского судоходства 17

1.3. История и современное состояние международного морского судоходства 30

Выводы по первой главе 37

Глава 2. Понятие и виды государственно-частного партнерства 38

2.1. Понятие государственно-частного партнерства 38

2.2. Виды государственно-частного партнерства 41

2.3. Особенности государственно-частного партнерства в России 43

Выводы по второй главе 45

Глава 3. Особенности современного состояния государственно-частного партнерства в сфере международного морского судоходства 46

3.1. Современное состояние и проблемы государственно-частного партнерства в сфере международного морского судоходства 46

3.2. Перспективы государственно-частного партнерства в сфере международного морского судоходства 53

Выводы по третьей главе 57

Заключение 58

Литература и источники 61

Введение

Актуальность проблемы исследования определяется тем фактом, что на сегодняшний день морское торговое судоходство широко развивается на международном уровне, а потому необходимо постоянно выявлять и анализировать его проблемы, определять наиболее эффективные формы реализации данного вида деятельности, рассматривать перспективы государственно-частного партнерства как наиболее удобной и эффективной формы реализации международного морского торгового судоходства.

В современной практике, которая рассматривается на примере Российской Федерации, много явно наболевших проблем в данной отрасли, которые необходимо решать на законодательном уровне каждого государства, а также посредством гармонизации правовых норм.

Государственно-частное партнерство – это на сегодняшний день, пожалуй, самая актуальная и приемлемая форма для организации бизнеса в сфере морского торгового судоходства, особенно если речь идет о работе на международном уровне.

А потому данную форму организации работы необходимо постоянно развивать и совершенствовать, что позволит достигать больших успехов в рассматриваемом направлении деятельности.

Цель исследования – проанализировать современное состояние и перспективы применения механизма государственно-частного партнерства в сфере международного морского торгового судоходства.

Объект исследования – международное морское торговое судоходство.

Предмет исследования – современное состояние и перспективы применения механизма государственно-частного партнерства в сфере международного морского торгового судоходства.

Для достижения поставленной цели необходимо было решить ряд задач исследования:

1. Дать общую характеристику международного морского судоходства.

2. Изучить нормативно-правовое регулирование международного морского судоходства.

3. Описать историю и современное состояние международного морского судоходства.

4. Охарактеризовать понятие государственно-частного партнерства

5. Выявить виды государственно-частного партнерства.

6. Проанализировать особенности государственно-частного партнерства в России.

7. Провести анализ современного состояния и проблем государственно-частного партнерства в сфере

международного морского судоходства.

8. Определить перспективы государственно-частного партнерства в сфере международного морского судоходства.

Методы исследования: анализ научной литературы и нормативно-правовых актов, описательный, сравнительный, классификация, синтез, историографический, хронологический, моделирование, проектирование.

Теоретическая значимость исследования связана с тем, что в дипломной работе собран ряд авторитетных и современных источников (монографий, статей и нормативно-правовых актов), которые посвящены теме государственно-частного партнерства в сфере международного морского судоходства, которые подробно проанализированы, что позволяет продолжить проведение исследования в данном направлении на более высоком уровне.

Практическая значимость исследования обусловлена тем, что в дипломной работе определены основные проблемы и перспективы государственно-частного партнерства в сфере международного морского судоходства, что может позволить провести эффективную работу в данном направлении на государственном и межгосударственном уровнях и совершенствовать основные механизмы реализации данного вида деятельности.

Научная новизна исследования связана с тем, что в дипломной работе обоснованы перспективы применения государственно-частного партнерства в сфере международного морского судоходства, анализ которых непосредственно связан с современными социально-экономическими условиями в Российской Федерации, а также с потенциальными угрозами, которые могут негативно повлиять на дальнейшее развитие отрасли.

Структура работы. Дипломная работа состоит из введения, трех глав, которые разделены на параграфы, заключения, а также литературы и источников.

Глава 1. Международное морское торговое судоходство как объект научно-практического исследования

1.1. Общая характеристика международного морского судоходства

Судоходство, за исключением совершаемого вооруженными силами или официальными лицами государства, связано с коммерческой деятельностью, поэтому такое судоходство принято считать торговым, а совершаемое при этом и между разными странами – международным. Самые большие объемы грузов в мировом межконтинентальном сообщении, около 65%, перевозит морской транспорт. В свою очередь, первое место в морских перевозках занимают наливные грузы, главным образом нефть и нефтепродукты.

На долю нефти и нефтепродуктов приходится примерно 36-38%. В 2010 году танкерный флот мира перевез 1,65 млрд. тонн нефти и 0,5 млрд. тонн нефтепродуктов. Кроме этого, в 2010 году по морям и океанам перемещались 575 млн. тонн угля, 475 млн. тонн железной руды, 350 млн. тонн стали и продукции деревообработки, примерно 230 млн. тонн сельхозсырья (включая удобрения) и сельхозпродукции (рефгрузы, сахар, рис, соя, масла), кроме того зерна – 234 млн. тонн, бокситов и первичного алюминия – 53 млн. тонн.

В зависимости от организации работы судов, международное морское торговое судоходство разделяется на trampное (чартерное), линейное и торгово-промышленное. Крупные компании, стремясь к снижению расходов по перевозке грузов и платежей за морской фрахт судов, создают свой собственный, «частный» флот, эксплуатируемый собственными судоходными компаниями. Этот вид перевозок формирует торгово-промышленное судоходство.

Большинство российских компаний, оперирующих собственным флотом являются внешнеторговыми фирмами, заключающими большие объемы внешнеторговых договоров на поставку импортных грузов в Россию из стран ЕС, Китая и Южной Америки. В списке номенклатуры грузов, поставляемыми таким компаниями на российский рынок лидируют рефрижераторные грузы – свежие фрукты и овощи и мясная продукция.

Современное состояние морского транспорта, применяемого для международных перевозок грузов, характеризуется коренными преобразованиями в технологии перевозок и интенсивным развитием технических средств и форм организации их применения. Это, в свою очередь, находит свое отражение в углублении специализации морских судов и портов, увеличении грузоподъемности морских судов и скорости их хода, изменении принципов организации морских перевозок.

Применение современных логистических схем на всех этапах международной перевозки стимулирует

темпы развития морского транспорта, задает схемы будущих морских портов и терминалов и модернизации существующих контейнерных терминалов и всей мировой транспортной инфраструктуры, интегрирующей все виды транспорта – морской, автомобильный и железнодорожный.

Выбор оптимальной транспортно-логистической схемы международной грузоперевозки – сложная и трудоемкая задача, связанная с учетом всех элементов логистической схемы, транспортного процесса (непосредственно перевозка, перевалка грузов, выполнение погрузо-разгрузочных работ, оформление товаросопроводительной и транспортной документации, таможенное оформление, внутрипортовое экспедирование). Логистика отвечает на вопрос, как осуществить все означенные операции с наименьшими затратами времени и средств.

В самом общем случае, задача формирования маршрута следования груза определяется несколькими узловыми элементами, которые влияют на весь транспортный процесс в целом.

К ним относятся :

- маршрут следования груза, который в значительной степени задается местом продажи груза и местом его доставки получателю;
- объем и состав грузового потока, ритмичность поставок;
- вид отдельных транспортных мест;
- типы морских и сухопутных перевозочных средств, и перегрузочного оборудования;
- технологии перевозки морем и перевалки грузов в морских портах Санкт-Петербург и Новороссийск;
- специфика таможенного оформления грузов на Балтийской и Санкт-Петербургской таможнях (в том числе с учетом направления перемещения груза, импортный он или экспортный);
- учет характеристик груза, его специфических свойств (например, опасный груз требует особо осторожного обращения и соблюдения целого перечня требований по обеспечению безопасности морской перевозки).

Фрахт морских судов – лишь один из этапов организации доставки грузов морем. Специалистам приходится решать множество смежных задач:

- агентирование судна в порту – получение разрешения на его заход сюда, постановка у причала, организация погрузо-разгрузочных работ, размещение груза на склад и обеспечение команды судна на время стоянки ночлегом, питанием;
- лоцманская проводка, буксировка судов, ледовая проводка (зимой);
- аренда контейнеров (часто и сама морская линия, судовладелец располагает каким-то количеством порожних контейнеров, но не всегда нужного типа и грузоподъемности);
- мониторинг движения судна с грузом во время перевозки – это делается с помощью системы ГЛОНАСС/GPS;
- контроль состояния грузов во время транспортировки и временного хранения (датчики положения упаковки, пломбы и запорные устройства на контейнерах, специальные ленты обмотки при формировании пакетов);
- организация стивидорных (погрузо-разгрузочных) работ и тальманского счета (количества груза по счету грузовых мест), привлечение сюрвейеров (не только при наступлении страхового случая, но почти всегда, например, при доставке генеральных грузов).

Мультимодальная перевозка – международная перевозка грузов с использованием на каждом из этапов различных видов транспорта, включающая также и весь набор вспомогательных логистических услуг. Как и любая грузоперевозка иным способом, она предполагает документальное оформление, выполнение погрузо-разгрузочных работ, отслеживание местоположения подвижного состава с грузом .

Морские контейнерные перевозки являются современным способом доставки самых разнообразных грузов в международном и межконтинентальном сообщении.

Технология доставки товаров таким способом подразумевает последовательное решение нескольких задач:

- выделение порожнего контейнера или контейнеров в порту отправления;
- подача порожних контейнеров к пункту загрузки (как предельный случай – на склад грузоотправителя, если доставка осуществляется на условиях EXW);
- фрахт морского судна или его части для доставки заданного количества контейнеров;
- транспортировка загруженного у отправителя контейнера до порта отправления (например, в Германии это может быть Гамбург, в Голландии – Роттердам, в Китае – Гуанчжоу);
- выполнение экспортных формальностей (включая подготовку экспортной документации, к примеру, при доставке грузов из Европы – экспортной декларации по форме EX-1 в стране отправления и (или) транзита);
- морская перевозка груженых контейнеров (контейнерные грузы доставляются преимущественно судами

морских контейнерных линий, и лишь при необходимости задействуются суда трампового судоходства) на морских судах (грузы из США, Китая и других стран, кроме европейских, могут перевозиться на океанских судах, которые в порт Санкт-Петербург зайти не смогут – не хватит глубины Морского канала Финского залива, приходится использовать технологию фидерных перевозок с перевалкой груза на морское судно в одном из европейских портов, обычно Гамбурге или Роттердаме)

– внутрипортовое экспедирование прибывших грузов и агентирование судов, их доставивших (разгрузка судна, размещение контейнеров на специальных контейнерных площадках на СВХ, оформление документации, размещение команды судна на отдых и пр.);

– услуги таможенного брокера по выполнению таможенных формальностей (оформление грузовой таможенной декларации, легализация иностранных документов, расчет таможенной стоимости и размера таможенных платежей, прохождение процедур таможенного контроля);

– вывоз груза с территории порта (получение разрешения на заезд транспортных средств на территорию зоны таможенного контроля, оформление специальных пропусков, резервирование времени заезда через систему тайм-слотирования, физический вывоз груза в контейнере);

– доставка груженого контейнера до склада получателя, его выгрузка.

Морские контейнерные перевозки нередко сопровождаются такими процедурами как страхование груза (опционально, особенно если стоимость товарной партии в контейнере достаточно высока – не менее 1 миллиона рублей), почти всегда: услугами тальманов, а если груз доставлен не в целостности, то и аджастеров и сюрвейеров, страховых агентов. Морские контейнерные перевозки выполняются всегда по терминальной схеме.

В современном морском судоходстве используются некоторые термины, которые необходимы для осуществления правового регулирования данной сферы деятельности.

Территориальное море — это морской пояс, примыкающий к сухопутной территории и внутренним водам прибрежного государства, на который распространяется его суверенитет. Конвенция 1982 года предусматривает, что суверенитет государств распространяется и на воздушное пространство над территориальным морем, а также на его дно и недра. Однако при осуществлении суверенитета над территориальным морем прибрежные государства должны соблюдать правила и ограничения, предусмотренные данной Конвенцией и другими нормами международного морского права .

Ширина территориального моря, установленная прибрежным государством, не должна превышать двенадцать морских миль и отмеряется от исходной (базовой) линии. Исходная линия – это линия, образующая границу между внутренними водами прибрежного государства над которыми оно обладает абсолютным суверенитетом, и его территориальным морем.

Для определения исходной линии в зависимости от рельефа и очертания берега может применяться либо метод нормальной исходной линии, либо метод прямых исходных линий, либо сочетание этих методов.

Внешней границей территориального моря является линия, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря.

Нормальной исходной линией для измерения ширины территориального моря является линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная на официально признанных прибрежным государством крупномасштабных морских картах.

Метод прямых исходных линий, соединяющих соответствующие точки, может применяться для проведения исходной линии в местах, где береговая линия глубоко изрезана и извилиста или где вдоль берега и в непосредственной близости к нему имеется цепь островов. Однако применение данного метода не должно приводить к перекрытию другому государству прохода из территориального моря к открытому морю или исключительной экономической зоне. Данный метод также применяется для проведения замыкающих линий устьев рек, впадающих непосредственно в море, и заливов .

В случае, когда берега двух государств расположены один против другого или примыкают друг к другу и между ними не заключено специальное соглашение, территориальное море каждого из них не должно выходить за срединную линию, проведенную по точкам, равноудаленным от исходных линий побережья и островов обоих государств. Данное положение не применяется, если территориальные моря двух государств исторически разграничены по-иному.

Прилежащая зона — это морской пояс, примыкающий к территориальному морю прибрежного государства, над которым это государство может осуществлять контроль за соблюдением и наказывать за нарушения его таможенных, налоговых, иммиграционных или санитарных законов и правил.

Пролив — это узкий естественный морской проход, соединяющий смежные водные бассейны или их части.

Международные проливы — это проливы, которые используются для международного судоходства между

одну

Литература и источники

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов от 10 мая 1952 года (в действ. ред.) // Кодекс. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. – [Электронный ресурс] <http://docs.cntd.ru/document/901732348> (Дата обращения: 04.04.2018)
2. Абрамова С.М., Кутейникова И.С., Миронова Г.А. Проблема создания современного подхода по исследованию правового регулирования международного торгового судоходства // Сборник статей Казанского государственного университета им. В.И. Ульянова-Ленина, 2015. – С. 12–23
3. Александров М.И., Крутецкий В.А. Принципы обеспечения безопасности в морском судоходстве: российский и зарубежный опыт // Вестник Дальневосточного федерального университета. Ч. 1. – Владивосток: Издательство ДФУ, 2017. – С. 99–108
4. Боровикова М.И., Алтынина Л.М., Скрипникова А.А. Государственно-частные партнерства и их роль в реализации принципов современного международного морского торгового судоходства // Материалы научно-практической конференции «Социально-правовые проблемы современного общества». – Владивосток: Дальневосточный федеральный университет, 2018. – С. 25–40
5. Вавилов М.А., Сергейчук А.П., Тарабанов М.Т. Проблемы финансирования и правового регулирования международного морского торгового судоходства. Причины появления, способы преодоления и меры по профилактике // Материалы научно-практической конференции «Правовая наука в России и за рубежом». – Владивосток: Дальневосточный федеральный университет, 2016. – С. 79–90
6. В Ростове возбудили уголовное дело после захвата судна Leon Dias // РиаНовости. – [Электронный ресурс] <https://ria.ru/world/20160523/1438314800.html> (Дата обращения: 04.04.2018)
7. Глава профсоюза: владелец «Сароник Бриз» должен вести переговоры с пиратами // РиаНовости. – [Электронный ресурс] <https://ria.ru/world/20161202/1482687377.html> (Дата обращения: 04.04.2018)
8. Гордеенко А.С., Кутейникова И.В. Проблемы исследования влияния норм международного права на формирование государственно-частного партнерства в сфере международного морского судоходства: правовой, социальный и политический анализ // Материалы межвузовской научно-практической конференции «История развития мирового права в XX и XXI веках». – Ярославль: Ярославский педагогический институт, 2017. – С. 89–99
9. Дмитриева Е.А. Государственно-частное партнерство: история и современность. – Ярославль: Альянс, 2016. – 438 с.
10. Еропкин И.М., Скакунова М.А. Практические особенности противодействия нарушениям норм правового регулирования в сфере морского торгового судоходства в Российской Федерации // Материалы международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы профилактики правонарушений в современном мире». – Новосибирск: Сибирский федеральный университет, 2015. – С. 124–135
11. Игнатова С.С., Переделкин Г.В. Социальные и политические условия полноценного развития системы государственно-частного партнерства в современном мире // Вопросы права. – 2016. – № 12. – С. 50–62
12. Короткова Ю.А., Анкудинова А.П., Терентьев М.С. Анализ ситуаций ареста морского судна в международном морском праве // Материалы международной научно-практической конференции «Международное морское судоходство: история и современность». – СПб.: Университет при МПА ЕвразЭС, 2016. – С. 50–62
13. Крымские моряки с захваченного украинскими пиратами судна обратились за экстренной медицинской помощью // Крымская газета. – [Электронный ресурс] <http://gazetacrimea.ru/news/krimskie-moryaki-s-zahvachennogo-ukrainskimi-piratami-sydna-obratilis-za-ekstrennoi-medicinskoj-pomoshu-29318> (Дата обращения: 03.04.2018)
14. Лаевская И.Т., Сумарокова И.М., Черневская Д.А. Стратегии формирования норм международного права как метод эффективного развития морского торгового судоходства на современном этапе // Материалы научно-практической конференции «Социально-правовые проблемы современного общества». – Самара: Самарский государственный университет, 2016. – С. 105–121
15. Ломаченков С.П., Галеенко А.В., Шибанова А.А. Причины и последствия нарушения норм международного права в отношении ареста и задержания морских судов // Современное мореплавание. Сборник статей. – Архангельск: Уран, 2016. – С. 42–54
16. Логинова О.В. Причины и факторы взаимодействия государства и частного бизнес. – Нижний Новгород: Левый берег, 2015. – 459 с.
17. Масленникова М.А. Стратегии формирования принципов государственно-частного партнерства в сфере

- морского торгового судоходства // Правовые стратегии. – 2014. – № 11. – С. 90–107
18. Нестерова М.Г., Васильева Е.А. Международное морское торговое судоходство. Формы и методы ратификации правовых норм. – Минск: Педагогика, 2016. – 556 с.
19. Опарин С.М., Колосова И.М. Факторы формирования источников международного права в сфере морского торгового судоходства на современном этапе // Правовой вестник. – Рязань: Слово, 2018. – С. 100–116
20. Пономарева Л.В., Ильин С.П. Государственно-частное партнерство: принципы классификации и типология взаимодействия // Вопросы правовой культуры. – 2015. – № 3. – С. 15–26
21. Попова В.С., Соколова И.О. Международное частное право. История возникновения и особенности современного развития. – Нижний Новгород: Левый берег, 2016. – 447 с.
22. Родионова Г.В., Ерошенко М.А., Анкудинова А.П. Причины и последствия формирования государственно-частных организаций в сфере морского торгового судоходства // Материалы международной научно-практической конференции «Евразийский научный форум». – СПб.: Межрегиональный институт экономики и права при МПА ЕврАзЭС, 2015. – С. 114–129
23. Самсонов И.М., Гридасова А.В. Гармонизация норм правового регулирования международного морского торгового судоходства // Вестник Казанского государственного университета им. В.И. Ульянова-Ленина, 2016. – С. 99–113
24. Сурмилова А.А., Клочков И.М. Нарушения территориальных вод: проблема квалификации в международном праве // Морское право. – 2017. – № 2. – С. 106–114
25. Тарабанов В.С., Еременко А.В., Шилоносков Д.В. Пиратство как социально-экономическое явление: сравнительный анализ классического представления о пиратстве и современной ситуации // Сборник статей Хабаровского государственного университета. Вып. 5. – Хабаровск: Издательство ХабГУ, 2016. – С. 84–99
26. Уфимцева А.В. Международно-правовые нормы и их интеграция в сфере морского судоходства. – Волгоград: Смена, 2015. – 380 с.
27. Феоктистов К.А., Баребышев А.И. Современные взгляды на принципы организации государственно-частного партнерства в сфере морских торговых перевозок в России и зарубежных странах // Материалы научно-практической конференции «Социальные и правовые проблемы современного общества». – Самара: Самарский государственный университет, 2016. – С. 93–106
28. Хрисанфова О.Д., Мурашов В.В., Дмитриевский С.А. Нормативно-правовое обеспечение морского судоходства: российские и международные нормы // Сборник статей Крымского государственного университета. Вып. 1. – Симферополь, 2018. – С. 123–131
29. Христенко О.В., Полуярова С.С., Митрофаненко Г.В. Современное состояние и исторические аспекты развития международного морского торгового судоходства: теории и практика исследования // Сборник статей Дальневосточного федерального университета. Вып. 3. Юриспруденция. – Владивосток: Издательство ДФУ, 2016. – С. 88–100
30. Хрусталева Д.М. Организация морских перевозок: международные стандарты. – Калининград: Омега, 2017. – 268 с.
31. Цинцаев С. Российских моряков пленили пираты // Газета.ру. – [Электронный ресурс] <https://www.gazeta.ru/social/2017/02/08/10515161.shtml> (Дата обращения: 04.04.2018)
32. Щелкунова А.С., Бригалова А.А., Черкессова В.М. Значение Мирового океана в экологической обстановке на планете: анализ современных исследований // Материалы международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы исследования природных ресурсов: история и современность». – Краснодар: Кубанский федеральный университет, 2017. – С. 55–63
33. Яковлев П.А., Смородина О.Д., Петровская А.И. К вопросу актуальности Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов в современной геополитике // Сборник статей Воронежского государственного университета. Вып. 4. – Воронеж: ВГУ, 2016. – С. 75–88
34. Якушева Е.Е., Пятницкая М.А. Разработка и реализация программ гармонизации правовых норм в международном морском судоходстве // Вопросы права. – 2017. – № 6. – С. 32–45

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/diplomnaya-rabota/28757>