

**ALTERNATIVE USES OF SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR
FACILITIES OF SEVASTOPOL**

**АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-
СУДОРЕМОНТНЫХ МОЩНОСТЕЙ ГОРОДА СЕВАСТОПОЛЯ**

Alexey Malko
Малько О.В.

У статті розглядається досвід альтернативного використання суднобудівно-судноремонтних потужностей міста Севастополя, причини перепрофілювання підприємств галузі та можливі варіанти допомоги існуючим заводам м. Севастополя і України в цілому.

Крім того, в статті коротко розглянуто відповідний міжнародний досвід диверсифікації та розвитку підприємств судноремонтно-суднобудівної галузі.

Introduction. Experience of alternative uses of the shipbuilding and the ship repair facilities of the city of Sevastopol, the reasons for the conversion of the enterprises of the industry and possible ways of commercial support to the existing Sevastopol's and Ukraine's shipyards are very important economic and social issues that are needed to be researched in appropriate scientific and practical ways.

Problem definition. There is a tendency to use the shipbuilding and ship repair facilities of Sevastopol in alternative ways, i.e. the owners diversify their shipyards despite of their great technical potential.

Why do owners of the main Sevastopol shipyards started to diversify them?

A point of this article is to find out the main reasons, leading to the diversification.

Overview of the latest researches and publications. There are no special scientific publications and researches regarding the article problem.

Description of the main material. Since the Soviet Union times Sevastopol city has been obtaining many ship repair and shipbuilding facilities the base of which are dry and floating docks.

The main ship repair and shipbuilding facilities of Sevastopol are:

1. Sevastopol Marine Plant which is a joint stock company (JSC).

P.S.: The Sevastopol Marine Plant was founded in 1783 [4] and mainly occupied three (now two) production sectors alongside the Sevastopol Bay. It's the biggest ship repair and shipbuilding facility of the city. The yard is under private management.

2. Marine Industrial Complex (MIC) which is a joint stock company (JSC), as well.

P.S.: MIC was founded in 2004 [7] and occupied the production sector alongside the Sevastopol Bay (a part of the third former production center of Sevastopol Marine Plant). The yard is, also, under a private management.

3. Repair shipyard “Yuzhniy Sevastopol” which is a limited liability company (LLC).

P.S.: The yard was founded in 1947 [4] and occupied production sector alongside the Kamishovaya Bay.

The yard is under private management.

4. The Black Sea Fleet shipyard # 13. The shipyard is a state unitary enterprise of the Russian Federation.

P.S.: The shipyard was founded in 1887 [3] and mainly occupied two production sectors alongside the end of Sevastopol Bay. It's the second biggest ship repair facility of the city.

The yard is managed by Ministry of Defense of the Russian Federation.

5. Repair shipyard “Metallist” is a Ukrainian Military State Enterprise, which is operated by limited liability company “Trudovoy Collectiv BSRZ “Metallist””, and “Sorius”, LLC.

P.S.: The yard was mainly founded after the Second World War and occupied a production sector in the end of the Balaklava Bay and a floating dock in the Yuzhnaya Bay, which is a part of Sevastopol Bay.

As you may see, the city has a big potential in a ship repair and shipbuilding business.

So, what happened, why do the shipyards got stagnation and, as a matter of fact, diversification?

Because of the International Economic Crisis the quantity of vessels, that have been repaired and built in Sevastopol, was reduced since 2008.

The main historical customer for the local civil shipyards has been merchant fleet, operated by Russian ship managers and ship owners.

Russian naval ships were repaired and built in Sevastopol, as well, because the city has been remaining a Russian naval base for more than 225 years.

After “Orange Revolution” the political tensions, raised between Russia and Ukraine, negatively affected on the ship repair and shipbuilding business cooperation in Sevastopol.

Even for those Russian ship operators, which were not influenced by the tensions, the unstable political environment was not attractive.

Russian naval ships left Sevastopol for ship repair in Bulgaria, Novorossiysk and other Russian shipyards.

Since the last 5 years, Russian government and a parliament have made a lot of steps to promote and support local Russian shipyards and shipping environment. Because of that, a lot of Russian vessels moved for repairs to Russia finally.

The prices for ship repair and shipbuilding services in Russia and Ukraine are almost the same.

The technologies are the same at the moment as well.

The main Russian competitors for Sevastopol ship yards are:

1. Shipyard in Novorossiysk;
2. Shipyards in Rostov and other cities on the South of Russia, including the Caspian Sea, the Azov Sea and Volga river industrial city areas;
3. St. Petersburg ship yards (only for shipbuilding).

The main international competitors for Sevastopol ship yards are:

1. Turkish shipyards;
2. Romanian shipyards;
3. Bulgarian shipyards.

The main Ukrainian competitors for Sevastopol ship yards are:

1. Shipyards in Kerch;
2. Shipyards in Nikolayev;
3. Shipyards in Kherson;
4. Shipyard in Mariupol;
5. Shipyard in Izmail;
6. Shipyard in Illichevsk;
7. Shipyards in Odessa.

Today the main Ukrainian customers for Sevastopol ship yards are:

1. Shipping companies, operated by Russian managers;
2. Sevastopol Trade Sea Port;
3. Ukrainian Navy;
4. Some private shipping companies, operated by Ukrainians.

Partly, because of the lack of the customers there are two diversified shipyards in Sevastopol.

They are: "Avlita" company and a grain terminal, organized on a base of the repair shipyard "Yuzhniy Sevastopol".

"Avlita" was organized on a base of the third production center of Sevastopol Marine Plant in 1995. Nowadays "Avlita" is a profitable stevedoring company, which exports steel products of Ukrainian metallurgical enterprises, as well as Ukrainian, Russian and Kazakh grain.

The company works with Ukrainian shippers, and with international traders who send goods to different parts of a Globe: America, Europe, Asia, Africa and Australia. Ukrainian cargo and international traders are attracted by the economic feasibility of transportation costs and the unique location of Sevastopol deep bay, which doesn't freeze in winter.

Total annual handling capacity of the complex is 5.5 million tons: 2 million tons are for steel and 3.5 million tons – the grain. The company has one of the largest Ukrainian grain terminals, two deep water berths, equipped with rail ways and 15 modern cranes: 8 gantries and 7 portal cranes (5 of them are modern "Liebher" and "Gottwald" ones). SC "Avlita" is capable to manage large PANAMAX vessels. The company employs about 750 people [2].

The new grain terminal in Sevastopol started to operate in December 2009. It was built on the territory of the repair shipyard "Yuzhniy Sevastopol". Its construction started in May 2009 and eight months later the first vessel was loaded with Ukrainian feed barley.

As per today, the terminal is equipped with stevedoring machines being able to maintain loading rate 2500mt per day. Loading is performed 24 hours. The terminal is equipped with two electronic weighting bridges and a modern laboratory.

The goods can be stored in a flat silo with storage capacity of app. 10000 mt. The vessels can be loaded either from the silo or directly from trucks.

The berth can accommodate vessels with length up to 198m and water draft of 5,7m. The draft is increased up to 7 m.

Also, some big vessels are loaded by floating cranes and barges in the open sea anchorages close to the terminal.

The territory of “Yuzhniy Sevastopol” shipyard allows further development of the project. There is possibility of accommodation of another berth with draft up to 12m [1]. Further increase of storage capacity is also in progress.

The Grain Terminal exports grain mostly from Ukraine. Investors of the diversified shipyards are Ukrainian companies.

The main investor for SC “Avlita” and “MIC” is Ukrainian SCM group. System Capital Management (SCM) group is Ukrainian largest diversified group established in 2000 in Donetsk. SCM aims to make strategic investments in key sectors of the Ukrainian economy. These are: mining and metals, electric power, telecommunications, banking, and insurance, real estate, media, clay production, retail, petroleum products sales, heavy engineering, agriculture, transportation and pharmaceuticals. There are over 100 companies under the SCM Group umbrella operating in Ukraine, Russia, Europe (Italy, Great Britain and Switzerland) and the USA [6].

Portinvest Holding manages SCM's transportation business. It was established in September 2010 for strategic management of the SCM Group's transportation assets and realization of new investment projects. Portinvest holding includes “Avlita” Stevedoring Company (SC) and “Marine Industrial Complex” [5].

“Yuzhniy Sevastopol” grain terminal is an investment of “Bank Stolichniy” Group. The terminal constitutes the first part of development of its Grain Export Chain project. Further the Group plans to invest into inland storage, grain production, inland and ocean transportation.

The Group acquired a silo and flour mill in Verhnia Syrovatka near Sumy. It is a new silo constructed in 2007. It consists of six metal bins with total storage capacity of 5000mt and two flat silos of 2500m each. The silo has cleaning and drying capacity. Its railway connection is being rebuilt in order to increase wagon loading capacity. The mill has production capacity of 2500mt of flour per month. It is equipped with modern, German made, equipment which can produce high quality flour.

The Sumy region produces about 2 million tons of grains. Local demand does not exceed 600000mt. Therefore, the remaining almost 1,5 million tones is designated for export. The rich black soil has potential capacity of increasing of quantity and quality of the crops, especially wheat. In order to achieve this, the Stolichniy Bank Group intends to supply farmers with seeds and fertilizers and finance their production process. The grain, originated in the Sumy region, is transported by rail to “Yuzhniy Sevastopol” and is exported via grain terminal. Although, the transportations costs to Sevastopol are relatively high - 200 UAH per mt, but they do not exceed transportation costs to other Ukrainian ports such as Odessa or Illiychovsk [1].

PJSB " Stolichniy " is Sumy city regional bank. The aim of the bank is to increase investment in Sumy region, Ukraine.

The alternative using of the above mentioned ship repair and shipbuilding facilities doesn't influence too much on a whole Sevastopol ship repair and shipbuilding cluster. The industry is grounded on docks and slipways, which were not converted for alternative usage.

The facilities, which were not alternatively diverted, provide plenty of the ship repair and the shipbuilding services needed by the market at the moment.

Only “MIC” company faces a lack of birth places for vessels under repairs sometimes, because the birth places of “Avlita” are used for transshipment operations 24 hours a day/ 7 days a week.

“MIC” owned only workshops and a dry dock without the birth places for the vessels.

As for ship repair and shipbuilding specialists of the city, the part of them moved to the companies, which operate the alternative facilities, namely “Avlita” and “Yuzniy Sevastopol” grain terminals.

Conclusions. Following the aforesaid information we may assume the reasons of the diversifications which took place in our city.

The alternative using of Sevastopol ship repair and shipbuilding facilities took place, mainly because of economic reasons and USSR collapse.

The main reasons were:

1. The lack of ship repair and shipbuilding customers;
2. A lot of Black Sea region competitors;
3. Growth of Chinese ship repair and ship building sector which has modern technologies, cheap manpower, steel, equipment and etc.;
4. Absence of government support policy for the sector;
5. Unstable political situation in Ukraine;
6. Absence of modern ship repair and shipbuilding technologies;
7. Faint marketing tactics and strategies of the shipyards;
8. World economic crises in 2008.

Also, it's cheaper to operate the terminals, than the shipyards, because of a personnel quantity, equipment needed, and other technical, administrative and economic reasons.

The terminals profit should be the same or higher than the shipyards one.

There are some measures, which may support the ship repair and shipbuilding companies in Sevastopol and Ukraine as well.

They are:

1. Special loyal custom clearance measures for vessels, their operators, crews and etc. during a repair in Sevastopol;
2. Loyal tax policy implementation for the sector companies, materials and equipment, used for shipbuilding and repair;
3. Political and social stability in Sevastopol and Ukraine;
4. Implementation of new ship repair and shipbuilding technologies;
5. Low prices for energy sources, like gases, electricity, petrol and etc.

Another way is to find out the regional and global markets needs and diversify the facilities to meet them, using appropriate Ukrainian and international experience.

As for the international experience, we may say, that almost the same problems we can find in the United States of America, the Great Britain, Poland and etc.

The main issue which pushes all shipyards to the diversification is absence of specialization work, i.e. there are no vessels to build and to repair.

As for the American experience, they don't have templates regarding the diversification. All shipyards have been diversified according to the regional markets needs.

Some shipyards became container terminals, some industrial companies, and other became places of entertainment and etc.

In Poland there is only one big ship yard in Gdansk which is alive, other two shipyards which were among the biggest ones are bankrupts and are under the diversification as well.

But from the other side there is a positive European experience of Bulgarian and Romanian shipyards like ODESSOS Ship repair Yard S.A. which is situated at the southern end of the city of Varna, Bulgaria, and the shipyard Santierul Naval Constanta SA, Romania.

Located in the Black Sea area, Santierul Naval Constanta SA is ranked among the largest new-buildings and ship-repairs yards in Europe, the world's 3rd place shipbuilder for medium range products & chemical tankers [8].

According to ship owners' feedbacks the main reasons of success of the abovementioned Bulgarian and Romanian shipyards are: the strong and skilled management, clever marketing, and manpower price, which is cheaper than in other European countries.

As for the Ukrainian experience, we may say that at the moment there are almost no positive cases which show how to diversify the yards, except the grain terminals in Sevastopol. But at the same time we should look at the companies in other industry sectors to understand if their experience could help us.

References

1. Grain Terminal "Yuzhnyy Sevastopol", official website information is available at: <http://yusev.com/index.php?lang=en>.
2. "Avlita" company, official website is available at: <http://www.avlita.com/?q=about>.
3. "Black Sea Fleet shipyard # 13", official web page is available at: http://sevastop.org.ua/ru_category_sevast_shipbuild_sudremzav.html.
4. "Yuzhnyy Sevastopol" shipyard, official website is available at: <http://www.yusev.com.ua/home/o-nas>.
5. "Transportation", SCM Group Sustainable Development, official website page: http://www.sustainability.scm.com.ua/ru/scm_group/transport/
6. "SCM group", official website, available at: <http://www.scmholding.com/en/>
7. "MIC" shipyard, official website, available at: <http://mik-shipyard.com/>
8. "Santierul Naval Constanta SA" shipyard, official website, available at: <http://www.snc.ro/>

Аннотація

Исторически сложилось так, что основными заказчиками гражданских верфей города являлись и являются российские судовладельцы и операторы торгового флота, а так же Военно-Морской Флот Российской Федерации.

Севастополь располагает следующими основными судоремонтно-судостроительными мощностями, имеющими на своем балансе сухие или плавучие доки:

1. ПАО «Севастопольский морской завод» (СМЗ).
2. ПАО «Морской индустриальный комплекс» (МИК).
3. ООО «Судоремонтный завод «Южный Севастополь»»
4. ФГУП «13 Судоремонтный завод ЧФ» Министерства Обороны России.
5. Балаклавский СРЗ «Металлист».

В связи с экономическим кризисом 2008 года общее количество судов, ремонтируемых и строящихся в г. Севастополе значительно уменьшилось.

Политические разногласия между Россией и Украиной, начавшиеся после «Оранжевой революции», так же негативно отразились на объемах гражданских и военных российских заказов и усугубили и без того сложную экономическую ситуацию в отрасли.

Даже те россияне, которые абстрагировались от политики, не спешили размещать свои судоремонтно-судостроительные заказы в Украине по причине политической нестабильности 2005 – 2010 гг.

Начиная с 2007 года, российское правительство принимает ряд целевых действий, направленных на поддержку российских судоремонтно-судостроительных заводов, научно-исследовательских институтов, судовладельцев и других элементов отрасли.

В связи со сложившейся политической и экономической ситуацией в наших двух странах, а также в связи с лоббированием Россией своего производителя большое количество российских заказов, которые ранее теоретически могли бы быть размещены на территории Украины, «уходит» на территорию Российской Федерации.

Цены на судоремонтно-судостроительные услуги в Украине и России практически одинаковые.

Сроки выполнения работ и применяемые при этом технологии пока еще, в основной своей массе, идентичные.

В настоящее время основными заказчиками для севастопольских судоремонтно-судостроительных заводов и предприятий являются:

1. Судоходные компании, находящиеся под управлением российских менеджеров;
2. Севастопольский Морской Торговый Порт;
3. Корабли и суда ВМС Украины;
4. Небольшое количество частных судоходных компаний, находящихся под управлением украинских и иностранных русскоговорящих менеджеров.

В 1995 году на базе третьей основной производственной площадки «Севастопольского морского завода», расположенной на северной стороне Севастопольской бухты, была организована стивидорная компания «Авлита».

Стивидорная компания (СК) «Авлита» – одно из наиболее динамично развивающихся предприятий города Севастополя, занимающееся морской перевалкой грузов.

«Авлита» отправляет на экспорт металлопродукцию украинских металлургических предприятий, а также украинское, российское и казахское

зерно. Компания работает как с украинскими грузоотправителями, так и с международными трейдерами, которые через СК «Авлита» отправляют грузы по всему миру: в Америку, Европу, Азию, Африку и Австралию.

На предприятии трудится около 750 человек.

Инвестором СК «Авлита» и АО «МИК» является украинская финансово-промышленная группа «Систем Кэпитал Менеджмент» (СКМ).

«Систем Кэпитал Менеджмент» – крупнейшая украинская многоотраслевая группа, которая была основана в 2000 году в Донецке. Деятельность Группы СКМ направлена на осуществление стратегических инвестиций в ключевые отрасли экономики Украины, такие как горнодобывающая промышленность, металлургия, энергетика, телекоммуникации, банковский и страховой бизнес, недвижимость, средства массовой информации, глинодобыча, розничная торговля, реализация нефтепродуктов, машиностроение, сельское хозяйство, транспорт и фармацевтический бизнес.

В состав Группы входит более 100 предприятий и компаний в Украине, России, Европе (Италия, Болгария, Великобритания, Швейцария) и США.

Холдинг «Портинвест» управляет транспортным бизнесом СКМ. Холдинг создан СКМ в сентябре 2010 года. Основные задачи холдинга – стратегическое управление транспортными активами группы СКМ и реализация новых инвестиционных проектов. В состав холдинга входят: ЧАО «Стивидорная компания «Авлита»» и ПАО «Морской индустриальный комплекс».

СК «Авлита» оперирует зерновым терминалом, являющимся одним из крупнейших в Украине.

Второй зерновой терминал в Севастополе начал действовать в декабре 2009 года. Он был построен на территории судоремонтного завода "Южный Севастополь". Строительство началось в мае 2009 года, и восемь месяцев спустя первый корабль был загружен с украинским ячменем.

В настоящее время терминал оснащен стивидорными машинами, с возможностью поддержания скорости загрузки до 2500 тонн в сутки. Загрузка осуществляется 24 часа в сутки. Терминал оборудован двумя электронными мостами взвешивания и современными лабораториями. Товары могут храниться в плоском бункере емкостью около 10000 тонн. Суда могут загружаться из бункера или непосредственно из автомобилей. Причал может принимать суда длиной до 198м и осадкой 5,7 м.

В ближайшее время осадка будет увеличена до 7м.

Кроме того, перегрузка больших судов с осадкой, превышающей допустимую у причала терминала, осуществляется на внешнем рейде при помощи плавкранов и зерновых барж.

Территория завода "Южный Севастополь" позволяет дальнейшее развитие проекта. Существует возможность размещения другого причала с осадкой до 12м. Также планируется дальнейшее увеличение емкости, построена ЖД ветка.

Зерновой терминал экспортирует зерно в основном из Украины.

Зерновой терминал «Южный Севастополь» является инвестицией группы «Банк Столичный».

Терминал представляет собой первую часть развития проекта «Цепь экспорта зерна». Далее группа планирует инвестировать в наземные хранилища, производство зерна, внутренние и морские транспортировки.

ПАО АБ «Столичный» является Сумским региональным банком. Целью банка является увеличение инвестиций в Сумской регион, развитие и процветание субъектов предпринимательской деятельности, финансовой и банковской системы Сумщины.

Альтернативное использование судоремонтно-судостроительных мощностей СМЗ и СРЗ «Южный Севастополь» незначительно отразилось на работе предприятий судоремонтно-судостроительного кластера города в связи с тем, что основу производства составляют доки и слипы, которые не были включены в альтернативные проекты.

В настоящий момент действующие мощности предприятий кластера полностью удовлетворяют существующие потребности рынка.

Исключение составляет лишь «МИК», который испытывает некоторые трудности в связи с отсутствием необходимого количества собственных причалов для постановки судов в ремонт у собственной причальной стенки.

Смежные с этим заводом причалы используются СК «Авлита» для погрузочно-разгрузочных операций 24 часа в день / 7 дней в неделю.

Что же касается городских специалистов-судоремонтников и судостроителей, то часть из них после открытия альтернативных производств перешла туда на работу.

В настоящее время в связи с отсутствием работы в Севастополе, часть отраслевых профессионалов вынуждена уезжать на заработки в Польшу, Россию и иногда и в соседние украинские города-конкуренты.

Перевод судоремонтно-судостроительных мощностей на альтернативные рельсы вызван в первую очередь современными политико-экономическими причинами и развалом СССР.

Кроме того, в настоящей статье приведены сопутствующие причины, повлекшие переход вышеупомянутых мощностей на альтернативные рельсы и даны практические рекомендации по поддержке судоремонтно-судостроительных компаний города Севастополя и Украины.

В статье так же кратко рассмотрен международный опыт диверсификации и развития предприятий судоремонтно-судостроительной отрасли.