

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

Ефективна ЕКОНОМІКА

Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет



№ 5, 2014

[Назад](#)

[Головна](#)

УДК 332. (477.75) : 627. 217

А. В. Бережной,

аспирант, Национальная академия природоохранного и курортного строительства, г. Симферополь

МОРСКИЕ ПОРТЫ КРЫМА: ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

A. Berezhnoy,

Postgraduate, the National academy of environmental protection and resort development, Simferopol

SEAPORTS OF CRIMEA: PROBLEMS AND DIRECTIONS OF DEVELOPMENT

В публикации предложены направления развития морских портов Крыма, учитывая региональные особенности рынка морских перевозок, степень разделения труда и углубления специализации, уровень развития портовой инфраструктуры и характер организации экономической деятельности на территории хинтерленда. При этом направления развития морских портов Крыма. Учитывая направленность разработанных предложений по развитию морских портов Крыма следует отметить, что социальную и экономическую эффективность их реализации возможно обеспечить посредством создания портово-промышленных кластеров в регионе.

The article contains proposals about directions of seaports development in the Crimea, considering regional features of the market of maritime transport, degree of division of labor and increasing specialization, level of development of the port infrastructure and the nature of the organization of economic activities in the hinterland. Taking into account focus of the developed proposals for the development of maritime ports in Crimea should be noted that the social and economic effectiveness of their implementation may provide a through creating port and industrial clusters in the region.

Ключевые слова: *процессы урбанизации, пространственная структура региона, реформирование территориального устройства, опорный каркас территории.*

Keywords: *sea ports of the region, competitive advantages, maritime policy, zone of the coastal economy.*

Актуальность исследования. Активная научная дискуссия относительно проблем и перспектив развития морских портов региона обусловлена, главным образом, тенденциями международной торговли, усилением интеграционных процессов, а также возрастающей ролью портов в экономике региона. Следует отметить, что элементы инфраструктуры мирового рынка в течение продолжительного времени эволюционировали и приобрели разнообразные организационные формы в виде систем транспортных коммуникаций, товарно-денежного обращения, финансово-кредитного сопровождения и др., обеспечивая, развитие международных экономических отношений, которые сфокусированы на сопровождении и перемещении товаров и услуг в мировом пространстве. Данные тенденции обусловлены, прежде всего, процессами глобализации, которые простимулированы научно-техническим прогрессом, значительными изменениями в мировой политике и социальной жизни. При этом либерализация формальных границ, инновационное развитие производства, удешевление транспортировки и развитие коммуникационных технологий обусловили разделение производства между различными странами. Рост численности населения и перераспределение ресурсных рынков активизировали международную торговлю, а также способствовали созданию единого глобального рынка, что оказало непосредственное влияние на развитие морского транспорта. Основываясь на мировой статистике, установлена прямая связь между ростом мировой торговли и развитием морских перевозок. Данные тенденции актуализируют необходимость поиска новых подходов к определению направлений развития морских портов региона, учитывая тренды рынка морских перевозок, уровень развития инфраструктуры, а также характер взаимодействия с другими портами.

Целью статьи. Обоснование направлений развития морских портов Крыма, учитывая горизонты стратегического планирования, а также учитывая цели, которые задекларированы в документах, определяющих приоритеты социально-экономического развития Крыма.

Основная часть. В экономической литературе существует множество подходов [1-6, 8] к реформированию морехозяйственного комплекса региона, в том числе, морских портов, которые возможно дифференцировать в зависимости от целей исследования. Однако в условиях интенсификации процессов глобализации и интеграции бизнеса, усиления международной торговли, актуальным является разработка подхода, учитывающего необходимость решения задач повышения конкурентоспособности морских портов региона.

Принимая во внимание специфику морехозяйственного комплекса, методологическую основу разработанных предложений составляет принцип функционально-территориального планирования, в соответствии с которым целесообразно выделять зону береговой экономики, зону прибрежной экономики, зону морской экономики и предприятия береговой полосы. При этом в рамках зоны береговой экономики (зона хинтерленда) целесообразно размещение транспортных объектов (автомобильные и железные дороги, аэропорт), энергетических и транспортных коммуникаций, туристических предприятий, предприятий сферы торговли и перерабатывающей промышленности. В зоне прибрежной экономики следует развивать портовое хозяйство, берегозащитную деятельность, строительство, а в зоне морской экономики – морские и прибрежные виды морской деятельности, включая судостроение, морской транспорт, рыболовство, добычу морских минеральных ресурсов, туризм. В свою очередь, предприятия береговой полосы необходимо рассматривать как элементы хозяйственного комплекса прибрежной единицы (региона) социальной, экономической, административной и экологической направленности.

Основываясь на данной методологии, а также учитывая региональные особенности Крыма, определены функциональные направления развития морских

портов, в числе которых судостроение, морской транспорт, добыча морских минеральных ресурсов на шельфе, рыбное хозяйство и рыболовство, яхтенный туризм, экологическая безопасность, научные исследования, подготовка кадров, военно-морская деятельность.

Развитие *судостроения* в Республике Крым предполагает разработку, проектирование, производство, поставку, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизацию на инновационной основе, ремонт и утилизацию судостроительной техники, а также сооружений для освоения континентального шельфа. Судостроительная отрасль в регионе представлена крупными предприятиями ВАТ «ФСК «Море» в г. Феодосии (производство десантно-штурмовых и патрульных кораблей на воздушной подушке), ГП «Феодосийский судомеханический завод» (ремонт кораблей и судов, судовых систем и механизмов, судовых дизелей типа М500 и М50). Рассматривая судостроение в качестве конкурентного преимущества региона, следует разработать международный территориальный реестр судов по типу существующих, альтернативных территориальных реестров (Великобритания – реестр о. Мен, Франция – о. Кергелен, Норвегия – 2-й международный реестр, Россия – Международный реестр и т.д.), что позволит создать условия для постройки судов на верфях Крыма. При этом в международном территориальном реестре Крыма необходимо предусмотреть введение единого постоянного тоннажного налога, ставка которого рассчитывается из условия, что одна тонна дедвейта в сутки эксплуатации в среднем в мире приносит до 20 центов прибыли, соответственно, до 10% которой должно уплачиваться в виде тоннажного налога. Следует предусмотреть дальнейшее расширение производственной и ремонтной базы судостроительных предприятий посредством создания условий и разработки механизмов стимулирования дальнейшего роста объемов производства и ремонта яхт различного класса для создания флота маломерных судов в Республике Крым.

Принимая во внимание, что *морской транспорт* является одним из главных конкурентных преимуществ региона, целесообразным является усиление специализации портовых услуг и интеграции с другими видами транспорта, что позволит увеличить объемы грузовых и пассажирских перевозок. Создание и развитие логистических схем и транзитных транспортных коридоров с узловыми мультимодальными транспортными узлами, модернизация транспортной системы обеспечит региону соответствующий уровень транспортной доступности. С целью развития морского транспорта в регионе целесообразным является создание на базе морских портов транспортно-логистических комплексов (МП Севастополь, МП Ялта, МП Керчь, МП Евпатория, МП Феодосия), интегрированных в единую транспортную систему региона. Необходимо предусмотреть развитие на территории Крыма отрезков международных транспортных коридоров, в частности, автомобильной трассы Керчь - Ягодин, использование развитой системы речных судоходных трасс (Дунай, Днепр, Днестр, Дон, другие), а также возможностей для выхода на мировые торговые пути в Балтийском, Каспийском, Арктическом морских регионах, участие в реализации единой транспортной сети ЕС «Европа - Ближний Восток» и реконструкцию автодороги Херсон – Джанкой – Феодосия – Керчь (стоимость проекта 1,4 млрд. долл. США). Создание транспортного перехода через Керченский пролив предполагает строительство моста (прогнозная стоимость проекта 50 млрд. рублей, период реализации 3,5 года), что обеспечит высокую пропускную способность и позволит создать кратчайший транспортный путь «Европа -Азия», а также транспортное кольцо вокруг Черного моря. С целью развития подъездных путей к портам и портовым производственным и складским зонам следует резервировать за портами и предприятиями, производящими морскую перевалку грузов, прилегающие свободные земельные участки для реализации инфраструктурных проектов. Создание новых портовых сооружений и объектов сухопутной инфраструктуры должно предполагать модернизацию причалов и портовых мощностей Севастопольского морского порта (по прогнозным оценкам требуется 4 млрд. 500 млн. долл. США прямых инвестиций, что позволит создать около 60 тыс. рабочих мест.). Следует отметить, что Севастопольский морской порт является единственным в Крыму незамерзающим портом, который имеет естественную глубину по фарватеру бухты 17 и более метров, более 280 капитальных, энерговооруженных причалов общей длиной около 30 км. Для Феодосийского порта перспективным является проект реконструкции причалов, что значительно увеличит складские площади и позволит выйти на глубины до 13,0 м, достаточные для приема большегрузных судов.

Переформатирование системы регулирования портовой деятельностью посредством реализации тарифно-институциональной политики предусматривает разработку комплекса мер по демополизации рынка морских транспортных перевозок региона. Это обусловлено тем, что инсайдеры, участвующие в формировании транспортной составляющей цены товара (морские порты, стивидоры, трубопроводный транспорт, бункерные и прочие компании), обладают правом монопольного установления цены, тарифов и сборов на портовые услуги. Реализация мероприятий по демополизации рынка морских перевозок позволит создать предпосылки для формирования конкурентоспособной суммарной стоимости транспортной составляющей цены транзитного товара (груза) в порту назначения. Вместе с этим, актуальным является значительное удешевление стоимости вывоза грузов из страны и региона в морские порты (согласно опыту США стоимость доставки зерна из любой точки страны в ближайший морской порт не превышает 7 долларов за тонну). Сокращение времени общего документооборота предполагает создание автоматизированных информационных и телекоммуникационных систем, повышение уровня личных компетенций служащих таможенной, пограничной, карантинной, санитарной службы, развитие партнерских отношений с клиентами, предоставление льготных условий оформления документов. Создание условий для приближения дистрибьюторских центров к морским портам региона позволит ускорить логистику импортных товаров, а также сбалансировать транспортную нагрузку на территорию региона, включая автомобильный и железнодорожный транспорт. Необходимо обеспечить развитие коммерческой деятельности портов региона при условии сохранения функций портного надзора и организации безопасности мореплавания за государственными структурами. Установление «правил работы» в портах региона, которые специализируются на обслуживании эксклюзивного партнера (морской порт Севастополь, ЗАО «Авлита»), обеспечит приток инвестиций в порт и грузовые потоки.

Рассматривая развитие круизного туризма в качестве конкурентного преимущества морских портов региона (МП Ялта, МП Севастополь, МП Евпатория) необходимо предусмотреть строительство современных пассажирских терминалов, способных обслуживать крупные пассажирские лайнеры и скоростные морские паромы.

С целью повышения эффективности использования потенциала портового комплекса Крыма для перевалки экологически-чистых тарно-штучных грузов, следует модернизировать морские порты региона в отношении переориентации технологии перевалки грузов и перехода на экологически чистые грузовые системы. Снижение уровня техногенных угроз предполагает использование специализированных контейнерных перегрузочных комплексов для перевалки грузов, способных перерабатывать 3,5 млн. ед. двадцати футового эквивалента (ДФЭ).

Добыча морских минеральных ресурсов в Крыму осуществляется крупными предприятиями «Черноморнефтегаз» и «Укртрансгаз». Согласно данным геолого-разведывательной экспертизы на территории Республики Крым находятся 44 нефтегазовых месторождения, в том числе 10 нефтяных, 27 газовых и семь газоконденсатных, а также 14 газовых и газоконденсатных месторождений открыто на прилегающем к полуострову шельфе Черного и Азовского моря. В целом запасы нефти в Крыму составляют 47 млн тонн, газа – 165,3 млрд кубометров и конденсата - 18,2 млн тонн. Развитие добычи морских минеральных ресурсов предполагает строительство LNG-терминала, организацию добычи сланцевого газа и освоение глубоководной части территориальных вод. Строительство газовых хранилищ позволит увеличить мощность его активного хранения с 1 млрд. кубометров до 3 млрд. Строительство новой буровой позволит дополнительно добывать 500 млн. кубометров природного газа, а к концу 2014-го - 1,5 млрд. куб. м. Реализация инвестиционного проекта по строительству завода по переработке газа и выпуску пропан-бутана позволит повысить уровень энергетической безопасности полуострова.

Развитие *яхтенного туризма* на территории Республики Крым обусловлено наличием морских портов, включая предприятия ГП «Ялтинский морской торговый порт» (МП Ялта), ОАО «Бухта Двоякорная» (МП Феодосия), ООО «Международная морская ассоциация «Мыс Горн» (МП Керчь); ГП «Евпаторийский морской торговый порт» (МП Евпатория), ГП «Севастопольский морской торговый порт» (МП Севастополь), наличием зарегистрированных причалов маломерного флота (262 ед.), а также маломерных судов (3-4 тыс.). Следует отметить, что производством маломерных судов в Крыму занимаются предприятия ГП КТБ «Судокомползит» (г. Феодосия), ОАО «Приморец» (г. Феодосия), ОАО «Феодосийская судостроительная компания «Море» (г. Феодосия), ГП «Стеклопластик» (г. Феодосия), ГП «Керченский судоремонтный завод» (г. Керчь). При этом развитие яхтенного туризма в Крыму предполагает строительство новых и модернизацию существующих яхтенных марин, а также действующих объектов инфраструктуры на припортовых территориях региона, создание спортивных и прогулочных судов, разработку комплексной схемы размещения маршрутов яхтенного туризма, объектов туристических посещений и инфраструктуры яхтенного туризма. Необходимо провести инвентаризацию существующих акваторий, причалов маломерного флота, берегоукрепительных сооружений и других объектов инфраструктуры с целью их

дальнейшего использования, а также инвентаризацию земель, которые могут быть использованы для развития береговых инфраструктурных объектов яхтенного туризма. Создание дополнительных пунктов пропуска через государственную границу позволит увеличить пропускную способность существующих пунктов путем их реконструкции. Необходимо создать единую систему информационного и справочного обслуживания туристов и субъектов яхтенного туризма, включающей базы данных по туристическим маршрутам и объектам инфраструктуры яхтенного туризма.

Перспективы развития *рыболовства* в Крыму связаны с организацией воспроизводства и товарного выращивания в морской воде лососевых – черноморского лосося, радужной форели, атлантического лосося, стальноголового лосося, а также ряда эвригаллиных средиземноморских видов рыб, а также с комплексной глубокой переработкой морепродуктов с целью получения пищевой, кормовой и лечебно-профилактической продукции. Потенциал для развития современных рыбохозяйственных комплексов сконцентрирован в МП Севастополь и МП Керчь. На побережье Керченского пролива в районе выхода в Черное море функционирует научно-исследовательская станция ЮГНИРО «Заветное», а также 20 предприятий, которые специализируются на культивировании мидий (ежегодные объемы выращивания составляют 250 т). Это позволит организовать промышленное выращивание двусторчатых моллюсков (черноморская мидия, европейская и тихоокеанская устрица), ракообразных (черноморская креветка адсперзус и элганс, японская креветка), микроводорослей (спирулина, дуналиела), макроводорослей (филлофора, энтероморфа, порфира, цистозира), морских трав (зостера, занникеллия, руппия, гребенчатый рдест). Необходимо предусмотреть реализацию инвестиционного проекта «Донузлаварикальтура» по выращиванию гидробионтов, который предполагает создание мидийных ферм для выращивания 2500-3000 т/год мидий; строительство устричного питомника по получению 10 млн. экз. черноморских и тихоокеанских устриц; выращивание 3 млн. экз. товарных устриц; рапанов в объеме 0,5-1,0 млн. экз.; создание специализированного рыбопитомника по воспроизводству 10 млн. экз. жизнестойкой молоди черноморских кефалей (сингиля, лобана) и по 0,5 млн. экз. черноморского калкана и глоссы; создание двух полносистемных, комплексных (пруды, садки, бассейны) рыбодонных хозяйств в морской и пресной частях оз. Донузлав по содержанию ремонтно-маточных стад осетровых, лососевых, карповых для получения товарной продукции в виде икры, посадочного материала и товарной рыбы и др., а также создание научно-методического, инновационного центра марикультуры для стажировки студентов, предпринимателей, рыбодонных-фермеров, специалистов по культивированию и переработке гидробионтов.

Обеспечение *экологической безопасности*, реабилитация и сохранение морского побережья и акватории требует реализацию мероприятий, снижающих негативное влияние факторов на состояние и качество морской воды. Водные ресурсы в рамках морской деятельности рассматриваются как морской ресурс (наряду с живыми и неживыми ресурсами), который наделен свойствами самоочищения. Так, в ряде работ Европейского берегового союза (EУСС) прибрежная зона рассматривается в качестве маргинального фильтра, который в силу специфических гидродинамических условий препятствует загрязнению морей Мирового океана. Необходимо разработать систему требований, мониторинга и контроля, которые связаны с водопользованием и очисткой сточных вод, что позволит снизить уровень загрязнения морских и прибрежных экосистем и антропогенной нагрузки от морской деятельности и, как следствие, повысить качество морской воды. При этом необходимо учитывать, что морской транспорт, освоение шельфовых углеводородных месторождений, гидротехническое строительство, дноуглубление и даже разведение аквакультуры являются источниками загрязнения морских водных объектов. В данной связи, интересным является опыт портов Стокгольма по введению дифференцированных портовых сборов для судов, обладающих различными «экологическими» характеристиками. Так, например, заход танкера с одинарным дном стоил существенно дороже по сравнению с танкером с двойной обшивкой, наличием оборудования для очистки топлива от серы, что существенно снижает величину портовых сборов. Повышению безопасности будет способствовать создание европейской спутниковой системы навигации (проект Galileo – Единое Европейское Небо).

Целью *морских научных исследований* является организация и проведение экспедиционных, аналитических и лабораторных исследований, предусматривающих оценку и мониторинг состояния морских акваторий и прибрежных территорий, эффективности морской деятельности, использования природно-ресурсного и инфраструктурного потенциала, экологической безопасности региона, обоснование управленческих решений.

Подготовка кадров является наиболее важным направлением в развитии морских портов Крыма. С этой целью подготовку высококвалифицированных специалистов возможно осуществлять на базе действующих учебных заведений, расположенных на территории региона, в соответствии с требованиями рынка труда и спецификой мирохозяйственного комплекса, включая специалистов различных специальностей, требуемых для работы на судах, в порту и предоставления сервисных услуг на объектах инфраструктуры.

Усиление военно-морского потенциала в Мировом океане предусматривает осуществление *военно-морской деятельности*, используя потенциал морских портов и предприятий военно-промышленного комплекса Республики Крым в соответствии с национальными интересами морской политики. Реализация предложений по развитию морских портов Республики Крым предусматривает увеличение портовых мощностей, эффективное развитие портовой инфраструктуры, обеспечение безопасного функционирования порта и морского транспорта. С целью оценки эффективности разработанных предложений предлагается совокупность интегральных показателей, включая коэффициенты социальной и бюджетной эффективности.

Выводы: Учитывая направленность разработанных предложений по развитию морских портов Крыма следует отметить, что социальная и экономическая эффективность их реализации возможно обеспечить посредством создания портово-промышленных кластеров. Это позволит активизировать создание технологических платформ, создать современную портовую инфраструктуру для обработки крупнотоннажных судов, осуществить строительство нефтеналивных и газовых терминалов, а также «сухих портов» с включением удаленных железнодорожных узлов и транспортно-логистических комплексов. С целью создания условий для повышения инвестиционной привлекательности морских портов предлагается организация портовых особых экономических зон, использование форм государственно-частного партнерства при строительстве объектов портовой инфраструктуры, а также стимулирующих методов тарифно-ценового государственного регулирования на услуги порта. Это позволит привлечь частные инвестиции в развитие портовой инфраструктуры, снизить нагрузку на региональный бюджет, рационально распределить риски между партнерами и снизить вероятность их возникновения.

Литература.

1. Зименков Р. И. Свободные экономические зоны / Р. И. Зименков. — М. : ИЮНИТИ-ДАНА, 2005. — 316 с.
2. Кацман Ф. М. Особые экономические зоны / Ф. М. Кацман // Транспорт Российской Федерации. — 2007. — № 8. — С.22—26.
3. Малышкина Е. Об особых экономических зонах в Российской Федерации / Е. Малышкина // Транспорт Российской Федерации. — 2005. — № 7. — С.18—21.
4. Benacchio M., Ferrari C., Haralambides H., Musso E. On the Economic Impact of Ports: Local vs. National Costs and Benefits. Forum of Shipping and Logistics, Special Interest Group on Maritime Transport and Ports International Workshop. Genoa – June 8 – 10, 2000.
5. Casson M. The Role of Vertical Integration in the Shipping Industry / M. Casson // Journal of Transport Economics and Policy — 1986. — Vol. 20, N 1. — P. 7—29.
6. Chandler Jr. A. D. The Visible Hand / Jr. A. D. Chandler — Cambridge: Harvard, 1977. — P. 88—90.
7. De Langen, P. (2004). Governance in seaport clusters // Maritime Economics and Logistics. 2004. Vol. 4. p. 141—156.
8. Ducruet C. Port regions and globalization. In: Ports in proximity: competition and cooperation among adjacent seaports. By Notteboom T., Ducruet C., De Langen P.W. Aldershot, Ashgate, 2009. — P. 43—54.
9. Goss R.O. Economic policies and seaports. The economic functions of ports // Maritime Policy and Management. 1990. Vol. 17, p. 207-220.
10. Freemont A. Global Maritime Networks: The case of Maersk / A. Freemont // Journal of Transport Geography — 2007. — Vol. 16, N. 6. — P. 431—442.
11. Kaufmann G. Port Impact Studies: comparison and evaluation of existing methods. Thesis, School of community and regional planning, Vancouver 1979.

References.

1. Zimenkov, R.I. (2005). Svobodnye ekonomicheskiye zony [Free economic zones]/ UNITI-DANA [in Russian].
2. Katsman, F.M. (2007). Specialnye ekonomicheskiye zony [Special economic zones]. Transport o Rossiyskoy Federazii – Transport of the Russian Federation, 8, 22-26.
3. Malishkina, E. (2005). O specialnyh ekonomicheskyyh zonah v Rossiyskoy Federazii [About the special economic zones in the Russian Federation]. Transport Rossiyskoy Federazii – Transport of the Russian Federation, 7, 18-21.
4. Benacchio, M., & Ferrari C. (2000). On the Economic Impact of Ports: Local vs. National Costs and Benefits. Genoa.
5. Casson, M. The Role of Vertical Integration in the Shipping Industry. Holland:Logistik
6. Chandler, Jr. A. D. The Visible Hand. Cambridge: Harvard.
7. De Langen, P. (2004, April). Governance in seaport clusters. Maritime Economics and Logistics. 141-156, 4.
8. Ducruet, C. (2009). Port regions and globalization. In: Ports in proximity: competition and cooperation among adjacent seaports. Holland:Logistik
9. Goss, R.O. (1990, January). Economic policies and seaports. The economic functions of ports. Maritime Policy and Management, 207-220, 17.
10. Freemont, A. (2007, April). Global Maritime Networks: The case of Maersk. Journal of Transport Geography, 431-442, 6.
11. Kaufmann, G. (1979). Port Impact Studies: comparison and evaluation of existing methods. Vancouver: School of community and regional planning.

Стаття надійшла до редакції 14.05.2014 р.



ТОВ "ДКС Центр"