

УДК 338.47

Чибеяев О.А.

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ КРЫМА И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ИХ РАЗВИТИЯ

Важным условием развития внешнеэкономических связей Украины и ее интеграции в европейское и мировое сообщество является налаженная система транспортного сообщения и развитая инфраструктура, в том числе морские порты.

В Украине действуют 18 морских торговых портов, входящие в Министерство транспорта и 4 рыбных порта, подчиняющихся Государственному комитету рыбного хозяйства. Также грузовые операции осуществляются на причалах промышленных предприятий (в основном судостроительных и судоремонтных заводов).

В причальный фронт морских портов входят 235 причалов общей протяженностью 38 км. Из них 11 км. предназначены для навалочных и насыпных грузов, около 15 км – для всех видов генеральных грузов, 4,5 – для пассажирских операций, 1,5 – для наливных грузов и 4 км – для вспомогательных операций.[1]

Причальный фронт и территорию портов обслуживают около 600 портальных кранов, около 1550 погрузчиков различных типов, 400 единиц других типов портовой механизации. Порты имеют складские помещения площадью 542 тыс. кв. м крытых складов и 2259 кв. м открытых складских участков. [2]

Наиболее значительными из морских торговых портов Украины являются расположенные неподалеку друг от друга (в северо-западной части Черного моря) Одесский, Ильичевский и Южный порты. Эти порты имеют наилучшие морские подходы.

На берегах Крымского полуострова расположены морские Евпаторийский, Севастопольский, Ялтинский, Феодосийский, Керченский торговые порты.

Все 18 основных морских торговых портов Украины являются государственными предприятиями. Этот их статус закреплён в Кодексе торгового мореплавания Украины.

Помимо морских торговых портов, Украина также располагает 4 морскими рыбными портами (Ильичевским, Севастопольским, Керченским и Мариупольским). Из этих четырех портов один – Ильичевский-акционирован, остальные являются государственными предприятиями. В связи с резким сокращением поступления рыбной продукции в Украину морские рыбные порты почти полностью переключились на переработку тех же грузов, что и торговые порты.

В последнее время наметились стойкие тенденции, в первую очередь со стороны России, ограничивать грузопотоки не только российских грузов, но и грузов третьих стран, следующих через территорию и порты Украины.

По-прежнему не решается ряд проблем во взаимоотношениях морских портов и железных дорог.

Еще одна проблема – это ведение погрузочно-разгрузочных работ судостроительными заводами и рыбными портами по демпинговым ценам.

В Крыму кроме пяти вышеперечисленных морских торговых портов находятся Севастопольский и Керченский рыбные порты, специализированный морской порт “Черноморск”, имеется прект строительства морского торгового порта в Донузлаве.

Морские торговые порты Керчи, Феодосии, Евпатории, Ялты, - это бюджетообразующие предприятия и их работа имеет огромное значение как для каждого города, так и для Крыма в целом.

С 1999 года действует комплексная программа развития морских торговых портов в АРК [3].

Экспортные грузы отправляются в основном из Керчи, большая часть импортных и транзитных грузов проходит через Феодосию.

Наибольший грузопоток проходит через Феодосийский морской торговый порт. Навигация здесь длится круглый год благодаря мягкому климату Крыма. Порт в полной мере отвечает понятию универсальный. Он принимает сухогрузные, нефтеналивные и пассажирские суда под всеми флагами мира. Проектная мощность порта – 6,5 млн. тонн в год, из них сухих грузов – до 1 млн. тонн. [2]

Стабильно перерабатываются нефтепродукты, стройматериалы, уголь, металлы, лес. Начали реализовываться планы направить российский грузопоток через Феодосию. В конце осени 2001 года первый 80-тысячник с нефтью компании «Юкос» отошел от рейда порта. Для этого была заменена вся подводная часть рейдовых нефтепричалов на более мощные, поставлены дополнительные швартовые бочки.[4, с. 25]

В Феодосийском порту могут одновременно обрабатываться несколько сухогрузных судов и танкеров, железнодорожные вагоны, автотранспорт и проводит необходимые работы на складах.

Порт представляет дополнительные услуги. В частности, имеется специальное оборудование для пакетирования минеральных удобрений в 25 и 50 – километровые полипропиленовые мешки.

Оба нефтепричала обеспечивают перевалку сырой нефти и светлых нефтепродуктов. Возможна их одновременная работа, причем в разном направлении.

Эти и другие капиталовложения окупаются. Если в 1997 году прибыль составила 4,3 млн., то в 1999 году – 30 млн. гривен. [5]

Керченский морской торговый порт, как было сказано выше, лидирует по экспорту грузов. Однако часть российских грузов ушла из-за протекционистской политики, проводимой Россией в отношении своих портов. И наши и российские порты пострадали от сокращения турецкой внешней торговли из-за кризиса в этой стране. Порт работает с Крымским судовым заводом. Для переработки соды используется 100 тонный кран, с помощью которого поднимается и выгружается вагон-хоппер. Но если грузопоток будет расти, то необходимо будет обзавестись пневмопогрузателями. Также порт собирается активно работать с традиционными крымскими грузами – металлоломом и зерном

В 2001 году Керченский порт начал активнее участвовать в перевалке грузов на рейде. Причем речь идет не только о таких грузах, как удобрения, а и о работе с наливными грузами. [6]

Ялтинский порт совершенно правильно ассоциируется с круизными пассажирскими судами и туристами, прибывающими полюбоваться прекрасными уголками Южного берега Крыма. Однако кроме пассажирского терминала, порт располагает грузовым терминалом в Массандре, а также известен на внешнем рынке как судоходная компания. Благодаря такой диверсификации порт обеспечивает финансовую стабильность в течение всего года.

В 2000 году Ялтинский порт переработал более 100 тыс. тонн грузов, но так как ранее он специализировался на переработке минерально-строительных грузов, на прямую зависящий от объемов строительства на Южном берегу Крыма, то на значительное увеличение грузопотока рассчитывать не приходится. [7]

Ялтинский порт первым в Украине вступил в Ассоциацию средиземноморский портов. Он может принимать на свои первый и второй причалы круизные суда длиной до 250 метров и осадкой до 8,5 метров. Разработан инвестиционный проект, предусматривающий полную реконструкцию первого и второго причалов, а также зданий и сооружений порта.

Согласно международной статистике, основные доходы о круизного бизнеса это не портовые споры, а прежде всего траты пассажиров в портах захода. В среднем один турист в порту захода в Средиземноморье тратит около 100 долларов. [8, с. 8]

Известно, что одна из объективных причин, препятствующих развитию круизов в нашем регионе – нетранзитность Черного моря в силу его географического положения. Однако разработка специальной национальной программы, возможно с участием соседних стран, могла бы дать положительный эффект.

Севастопольский морской торговый порт переживает переломный этап своего развития. Это связано как с решением множества политических, правовых вопросов пребывания в Севастополе российского и украинского военно-морского флота, так и с переориентацией производственной деятельности самого порта с внутреннего рынка на внешний. В значительной степени перспективы его развития связываются с круизным бизнесом. Ведутся переговоры о создании паромной переправы между Севастополем и турецким портом Самсун.

В последние годы порт полностью перепрофилировал работу своего грузового района в Инкермане. Если раньше переваливали исключительно песок для внутригородских нужд, то сегодня там перерабатывается металл, лес, руда, кальцинированная сода и другие грузы, причем большинство из них экспортные.

Традиционно одним их важнейших вопросов являются внутригородские пассажирские перевозки.

Благосостояние Евпаторийского морского порта в прежние годы зависело главным образом от добычи и переработки песка в портопункте Донузлав. Сейчас основное направление работы – паромные перевозки в Турцию.

С января 1997 года действует судоходная линия Евпатория – Зонгулак (Турция). Для Евпаторийского морского порта работа этой линии дает стабильный доход – один заход парома – до 60 тысяч гривен. [9, с. 46]

В добавок уже существующим портам, есть предложение построить новые. В Крыму разработан комплекс инвестиционных проектов под общим названием Крымский морской транспортно-промышленный комплекс «Донузлав». Его основой является международный морской порт «Таврида», который планируется построить в одной из лучших естественных гавани Черного моря – на озере Донузлав, расположенном в Западной части Крымского полуострова соединенного с морем входным каналом.

Заканчивая обзор портового хозяйства Крыма, следует назвать и специализированный порт Черноморск, входящий в состав производственной инфраструктуры ГАО «Черноморнефтегаз».

В заключении необходимо отметить, что до 2010 года правительство Украины предлагает направить на развитие портов 3,835 млрд. грн, в том числе в Крыму – предусматривает строительство нового перевалочного зернового комплекса в Керченском торговом порту, реконструкция морского вокзала в Севастополе и пассажирского причала в Ялте. [10]

Рассмотрев работу морских портов Украины и Крыма в частности можно сделать следующие выводы:

- 1) Приватизировать морские порты в ближайшее время нецелесообразно;
- 2) Министерству транспорта Украины следует разобраться во взаимоотношениях портов и железной дороги, в тарифах морских и рыбных портов (совместно с Департаментом рыбного хозяйства);
- 3) Сегодня морские порты Украины является одним из наиболее благополучных в экономическом отношении предприятий страны. Вместе с тем они имеют огромный резерв мощности;
- 4) Крымским портам необходимо разумно сочетать специализацию с побочными видами деятельности.
- 5) Необходимо использовать выгодное геополитическое расположение Крыма для привлечения новых грузопотоков и включение крымских портов в международные транспортные коридоры, в которые крымская транспортная система не входит.

Список литературы

1. Халюк А., Украина – транзитное государство // «Экономика Украины». – 2000. - №1
2. «Порты Украины». Справочник. -Одесса, 2001- 583 с.
3. Литов В. Морские ворота // «Крымская газета». - 15 июня 2000 г.
4. Грузов стало больше. // «Порты Украины». – 2001. - №6
5. Феодосийский порт: динамичность- наш стиль // «Порты Украины». - 2000. - №1
6. Ялтинский порт намерен стать современным круизным центром. // «Крымские известия». - 10 июля 2001 г.
7. Прядко С. , Ялтинский порт – круизные ворота Крымской Ривьеры // «Порты Украины» - 1999 г. - №4
8. . Котовский А., Акцент на крымские грузы. // «Порты Украины». - 2001. - №5
- 9 Чипизубов П., По маршруту Евпатория – Зонгулак. // «Порты Украины». - 2001. - №1
10. Для развития морских торговых портов. // «Крымская правда» - 19 февраля 2002 г.