

**Бабенко А.Г., Аметов Р.Ф., Хмелёва О.М.**  
**РАЗВИТИЕ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА КРЫМА**

Экономико-географическое, геополитическое положение Крыма, имеющийся производственный и трудовой потенциал дают основания считать одним из приоритетных направлений социально-экономической политики Крыма - сохранение и развитие морехозяйственного комплекса, который, играя большую самостоятельную роль, еще и гармонично стыкуется по многим пунктам с рекреационно - туристическим комплексом

Морехозяйственный комплекс в широком его понимании включает и порты, и судоремонт, и судостроение, и весь флот. Как и рекреационно-туристический комплекс, комплекс морехозяйственный играет большую роль в обеспечении занятости населения Крыма /только в судостроении - на заводах и в других организациях отрасли - занято до 60 тыс.чел./ . В связи с этим при разработке программы развития Крыма в новых экономических и геополитических условиях названному комплексу должно быть уделено особое внимание именно как целому. В настоящем же работе затрагиваются лишь вопросы использования морских портов и применения статуса свободных экономических зон /свободных гаваней/.

В целях основательной проработки возможности и целесообразности, высказанной представителями заказчика при заключении договора идеи формирования в портах Крыма свободных зон, в ходе подготовки концепции при посредничестве Гамбургского института права им. Макса Планка был приобретен непосредственно в Гамбурге, часть порта которого имеет статус вольной гавани уже более ста лет, полный пакет нормативных актов к другим материалам, определяющих статус гавани, и ее технико-экономическую характеристику.

Сравнительный анализ данных вольной гавани Гамбурга и портов Крыма показывает, что наиболее перспективен в плане создания свободной зоны Севастополь.

Проработка вопроса о создании свободных зон ведется также в Керчи и Феодосии. При завершении проработок следует учесть общие тенденции и перспективы загрузки этих портов и портов Приазовья, тем более что Керчь, как и порты Северного Приазовья, входит в систему Азовского морского пароходства. Это сравнение представляет интерес в том плане, что и в Крыму, и в Северном Приазовье можно рассчитывать на примерно одинаковые источники и направления грузопотоков, а перспективы портов Крыма нельзя оценить без учета перспектив портов Приазовья.

В настоящее время, в этом направлении предприняты действенные меры – принят Закон Украины «О специальном режиме инвестиционной деятельности на территории приоритетного развития и специальной экономической зоне «Порт Крым» в автономной республике Крым».

Изученные данные не дают оснований для особого оптимизма в плане эффективности создания свободных зон в настоящее время, ибо надежды на рост транзита грузов через порты Крыма пока не находят подтверждения. Намечилась также тенденция развития Россией перевозок через собственные порты на Азовском и Черном морях. А именно из России и в Россию, как показывают данные по крупнейшему порту в регионе Таврии - Приазовья - Мариуполю идет основной поток транзитных грузов через названные порты (табл. 1.).

Но все же проработку проектов прекращать не следует, ибо возможно увеличение в перспективе грузопотоков из республик Центральной Азии и Азербайджана и в эти республики из других стран через порты Крыма и Северного Приазовья.

С распадом СССР перевозка российских грузов в экспорте-импорте транспортным флотом Украины и через ее порты стала невыгодна для России, так как весь фрахт за перевозки Россия должна оплачивать в валюте и, кроме того, платить за перевозки грузов через территорию Украины и ее железнодорожный транспорт. В связи с этим можно ожидать, что Россия будет стремиться обеспечивать перевозки экспортно-импортных грузов своим флотом.

На Азовском море Украина располагает тремя портами: Мариупольским, Бердянским и Керченским. До перестройки объемы погрузочно-разгрузочных работ по этим портам составляли: в Мариупольском порту - 11,7 млн.тонн, в Бердянском порту - 3,5 млн.тонн и Керченском порту -2,1 млн.тонн.

После распада Советского Союза в самом крупном среди портов Приазовья и восточного Крыма - Мариупольском порту объем грузооборота сократился на 4,4 млн.тонн /на 38%/, в Бердянском порту -на 2,1 млн.тонн /на 62%/. в Керченском порту - на 0.7 млн.тонн /на 35%/.

Следовательно, в настоящее время только по украинским портам Азовского бассейна имеется резерв мощностей в размере более 7 млн.тонн. Грузы Украины в общем грузообороте портов в 1992 году составили 33%, грузы России - 54 и 13% - остальных стран СНГ.

Порты Феодосия, Ялта, Севастополь /Камышовая бухта/, Евпатория до начала 1990-х годов не использовались на переработке экспортно-импортных грузов. В настоящее время Феодосийский порт получил разрешение на заход иностранных судов а Камышовая бухта приступает к работе с экспортно-импортными грузами.

Однако по всем портам Северного Приазовья и Крыма наблюдается падение объемов грузооборота /см. табл.3/. В Мариупольском порту объем переработок экспортно-импортных грузов по сравнению с 1986 г. сократился на 28%, Бердянском - на 48%, Керченском - на 44%, Феодосийском - на 66%, а, следовательно, резерв пропускной способности по экспортно-импортным грузам по сравнению с 1986 годом составляет 3,9 млн. тонн, и по каботажным грузам - 3 млн. тонн.

Производить оценку возможностей железнодорожного транспорта, автострад, связи для обеспечения эффективного использования портов, планируя увеличение грузооборота при наличии резерва пропускной способности по сравнению с 1986 годом 7 млн. тонн, нецелесообразно.

Необходимо отметить, что возможности причального оборудования портов Мариуполя, Бердянска и Керчи позволяют обрабатывать суда с генеральными и навалочными грузами с валовой интенсивностью на уровне аналогичных иностранных портов. По оснащенности крановым оборудованием названные порты превосходят аналогичные порты Японии и Германии.

Приведенные данные свидетельствуют о том, что целесообразно создать крымскую корпорацию по транзитным перевозкам, которая могла бы на первых порах хотя бы скоординировать деятельность крымских портов и заинтересованных транспортных и других структур в деле привлечения потенциальных грузоотправителей и грузополучателей на основе долгосрочных соглашений о перевозках именно через Крым. При этом необходимо провести определенную работу с участием правительственных структур с входящими в СНГ странами Центральноазиатского региона, экспортно-импортные связи которых с Западом должны возрасти, предложив им более благоприятные условия, чем могут быть при транспортировке через российские порты. Их можно было бы, в частности, заинтересовать предоставлением каких-либо льгот в использовании рекреационно-туристического потенциала Крыма.

В деятельности предлагаемой корпорации могли бы принять активное участие представители крымско-татарского народа и других подвергшихся депортации этнических групп населения Крыма, имеющих деловые и личные связи в Центральноазиатских государствах СНГ и за его пределами.

Параллельно можно продолжать уже начавшиеся работы по проектированию и созданию в портах свободных экономических зон или просто открытых складов. На последнюю форму - открытый склад - у нас почему-то не обращается внимания, хотя она имеет распространение в ряде стран /Италия, Испания, Португалия и др./. В последнее время названные выше порты имеют резервы пропускной способности. В процессе решения вопросов, связанных с разделом Черноморского флота, было бы целесообразно рассмотреть возможности высвобождения территорий /включая военные аэропорты/, акваторий, военных складов для создания свободных зон и открытых складов. Наличие резервов пропускной способности и вероятность расширения потенциала за счет конверсии позволяет рассчитывать на решение вопросов в основном собственными силами.

В целях создания условий для развития портов необходимо также решить проблему сбалансированности системы ценообразования и тарифе на перевозку. Именно эта несбалансированность и обуславливает сокращение объема перерабатываемых в портах грузов, т.к. большинство из них становится не выгодным ни перерабатывать, ни перевозить. До чего доводит такое положение можно ощутить только непосредственно столкнувшись с администрацией портов и пароходств при разработке грузовой линии.

Изучение вопроса показало также, что сейчас возникла проблема не столько развития портов, сколько использования флота, его сохранения, эксплуатации, развития. В этом плане представляется целесообразным в ходе дальнейшей работы целесообразно было бы рассмотреть вопрос о создании в Крыму государственно-хозяйственной структуры, способной координировать деятельность всего морехозяйственного комплекса Крыма.

**Таблица 1. Прибытие импортных грузов по странам назначения в 2000 году (по Мариупольскому порту)**

Страна назначения	Род груза, в тыс. тонн						Итого	Уд. вес
	оборудов.	металлы	зернов.	продов. товары	грузы в контейн.	прочие		
1. Украина	3,1	7,0	85,0	10,2	5,8	2,9	114,0	7,8
2. Россия	11,5	13,8	449,2	123,7	339,5	58,5	996,2	67,9
3. Казахстан	-	-	31,0	-	5,0	-	36,0	2,5
4. Узбекистан	5,0	-	95,8	-	0,7	-	101,5	6,9
5. Кыргызстан	-	-	16,8	-	-	-	16,0	1,1
6. Грузия	-	-	12,0	-	6,0	-	18,0	1,2
7. Армения	-	-	17,0	-	5,0	-	22,0	1,5
8. Азербайджан	-	-	80,6	51,3	10,1	-	142,0	9,7
9. Таджикистан	-	-	15,0	-	-	6,0	21,0	1,4
ВСЕГО:	19,6	20,8	801,6	185,2	372,1	67,4	1443,9	100,0

**Таблица 2. Прибытие экспортных грузов по странам назначения в 2000 году (по Мариупольскому порту)**

Страна отправления	Род груза, тыс. тонн											итого	уд.вес
	метал. черн.	руда хром.	нефте кокс	минер удобр	цвет метал.	уголь	оборуд.	грузы в контейн	кокс	чугун	прочие		
1. Украина	482,4	-	-	-	-	1549,5	5,0	16,1	2,9	118,9	6,5	2181,3	41,6

2.Россия	113,5	-	-	1413,9	-	946,5	7,2	74,2	-	-	44,4	2599,7	49,6
3. Казахстан	16,0	204,7	-	-	10,2	46,5	-	2,4	-	-	2,0	281,8	5,4
4. Узбекистан	-	-	76,4	-	-	-	-	0,3	-	-	-	76,7	1,5
5.Кыргызстан	-	-	-	-	11,1	-	-	-	-	-	-	11,1	0,2
6. Беларусь	-	-	-	47,6	-	-	-	-	-	-	-	47,6	0,9
7. Туркмени- стан	-	-	-	-	-	-	-	9,0	-	-	-	9,0	0,2
8. Грузия	32,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32,9	0,6
ВСЕГО:	644,8	204,7	76,4	1461,3	21,3	2542,5	12,2	102,0	2,9	118,9	52,9	5240,1	100,0

Таблица № 3. Основные характеристики портов Крыма и Северного Приазовья

№ п/п	Наименование основных характеристик	Ед. изм	Министерство транспорта Украины								
			Мариупольский			Бердянский			Керченский		
			1990	2000	2000 к 1990 в %	1990	2000	2000 к 1990 в %	1990	2000	2000 к 1990 в %
1.	Объем погруз. работ	тыс. тонн	11670	7280	62	3500	1400	40	2100	1400	67
	в том числе: экспорт, импорт	-	9240	6690	72	2400	1240	52	830	800	96
	каботаж	-	2430	590	24	1100	160	15	1270	600	47
2.	Количество причалов	ед.	15	15	100	9	10	111	7	7	100
3.	Количество порталных кранов	-	60	58	97	30	32	107	31	31	100
4.	Количество автопогрузчиков	-	166	125	75	69	73	106	66	61	92

Продолжение таблицы 3

№ п/п	Наименование основных характеристик	Ед. изм	Мин. трансп. Украины			Итого мин. транспорта			Государственный департамент рыбного хозяйства		
			Феодосийский			1990	2000	2000к 1990 в %	Камышовая бухта		
			1990	2000	2000 к 1990 в %				1990	2000	2000к 1990 в %
1.	Объем погруз. работ	тыс. тонн	1355	616	46	18625	10696	57	470	272	58
	в том числе: экспорт, импорт	-	179	70	34	12649	8790	70	-	-	-
	каботаж	-	1176	556	47	5976	1906	32	-	-	-
2.	Количество причалов	ед.	4	4	100	35	36	103	5	5	100
3.	Количество порталных кранов	-	10	11	111	131	132	101	9	12	133
4.	Количество автопогрузчиков	-	29	28	97	330	287	87	30	33	110