

**Лычагина М.**

## **ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО КРЫМА: ПЕРСПЕКТИВА РОСТА**

Выход экономики Крыма из депрессивного состояния органически связан с оптимизацией работы всех видов транспорта и в первую очередь – морского. По-нашему мнению наиболее эффективное использование потенциала морского транспорта может послужить одним из импульсов к выходу экономики региона из кризиса и ее дальнейшему подъему.

С одной стороны, это обусловлено уникальностью данной отрасли с позиции ее инфраструктурной роли в экономической системе и универсальности связей с производственно-экономической системой. Транспорт выступает связующим звеном на всем пути перемещения материальных компонентов производственного процесса от добычи сырья до выпуска готовой продукции и ее доставки конечному потребителю. При этом суммарные затраты на такое перемещение достигают 50% всех издержек. При внешнеторговых перевозках морской транспорт, как правило обладает эксплуатационными и технико-экономическими преимуществами перед другими видами транспорта по таким показателям, как скорость доставки, себестоимость перевозок, удельный расход топлива и др. Также морской транспорт играет главную роль в обеспечении транзитности региона. Поэтому в Крыму, где в силу сложившегося размещения производства морской транспорт практически не участвует во внутрирегиональном перемещении грузов, он может и должен выполнять свою прямую функцию – служить материально-технической базой внешнеторговых и транзитных грузовых перевозок региона.

С другой стороны, Крым имеет реальные предпосылки в отношении активизации деятельности морского транспорта. Основой их служит экономико-географическое положение региона – многокилометровая береговая линия и множество транзитных коридоров – и исторически сложившийся и активно развивавшийся мощный потенциал портового хозяйства. Морской транспорт для Крыма является самым традиционным видом транспорта, регион обладает разветвленной и развитой сетью береговой инфраструктуры, торговым и рыболовецким флотом. В пользу значительного экономического потенциала крымского портового хозяйства говорит и тот факт, что на сегодняшний день морские порты являются одними из наиболее благополучных в экономическом отношении предприятий Крыма на общем фоне спада и стагнирования хозяйства. Все они на протяжении последних 4 лет наращивали объемы переработки грузов, все они рентабельны, не имеют задолженностей и продолжают обеспечивать регулярные значительные поступления в бюджеты всех уровней.

Морские порты являются базовым звеном всего процесса морского перемещения грузов и пассажиров, поэтому их технико-экономические параметры и организация работы в первую очередь определяют экономическую эффективность морского транспорта в целом. В порту выполняются начальные и конечные операции по перевозке грузов и пассажиров. Учитывая многочисленность, разнообразие и специфичность функций, выполняемых морским портом, его можно определить как комплексное транспортное предприятие, обладающее акваторией, территорией, материальными и трудовыми ресурсами, обеспечивающее загрузку, разгрузку и обслуживание судов (осуществляющих внутренние и внешние транспортно-экономические связи) и ведущее надзор за навигацией и соблюдением международных соглашений по торговому мореплаванью.

На Крымском побережье - 5 морских портов: Феодосийский, Керченский, Севастопольский, Евпаторийский и Ялтинский. Из четырех портов рыбного хозяйства Украины, два – Севастопольский и Керченский - находятся на территории Крыма.

В 2000 году крымскими портами было переработано 6296,9 тыс. тонн грузов или 7,5 % от общего объема по Украине. Это почти в 3 раза больше аналогичного показателя 1997г. При этом удельный вес экспортных грузов в 2000 г. составил 23% против 51% в 1997 г., а импортных – 2% в 2000 г. против 22% в 1997 г. Необходимо особо подчеркнуть тот факт, что за данный период морские порты Крыма заметно усилили свою транзитную функцию, увеличив переработку транзитных грузов более чем в 7 раз с 639 тыс. тонн до 4705 тыс. тонн. В 2000 г. удельный вес транзитных грузов составил 75% от всего объема переработанных грузов.

Морскими портами Крыма ежегодно обслуживается около 1000 судов, из них половина – иностранных и инфрахт. Почти 90% всех обрабатываемых судов – сухогрузы. Наливные грузовые суда (не превышают 10%) обрабатываются в Феодосийском и Керченском портах.

В настоящее время основу грузооборота морских портов региона в структуре экспортных грузов составляют железная руда, красители, пигменты и продукты неорганической химии, строительные материалы, рыба и рыбопродукты. В импорте преобладают продукты питания, оборудование, наземный транспорт и нефтепродукты. Через морские порты Крыма осуществляются экспортно-импортные грузовые перевозки более чем с 40 странами мира. Основные грузопотоки портов связывают Крым с Украиной, Турцией, Мальтой, Грецией, Россией и Кипром.

Феодосийский порт был отстроен в конце 19 века, однако первые упоминания о нем относятся еще к 4 в. до н. э. Порт уникален как по выполняемым работам, так и по своему местоположению. Этот крупный региональный транспортный узел связан с общегосударственными автомобильными и железными дорогами, он сочетает работу порта и железнодорожных станций Айвазовская и Феодосийская. Здесь широко используется новая технология перевалки грузов с борта судов прямо в вагоны и автомашины, минуя склады, что сокращает стоянку судна, потребность в складских помещениях, дополнительных погрузочно-

разгрузочных работах и неизбежные при этом экономические потери в целом. Уникальность же местоположения порта заключается в том, что он, находясь в западной части Феодосийского залива, не имеет подходных каналов.

Пропускная способность порта по сухим грузам 0,85 млн. тонн, по наливным – 1,2 млн. тонн в год. Фактическое ее использование не превышает 50%. В порту 3 грузовых причала общей длиной 0,5 км с глубинами 5,8-7,25 м, нефтепирс для бункеровочных операций, пассажирские причалы, морвокзал.

На протяжении последних лет Феодосийский порт является лидером среди портов региона по объему ежегодно перерабатываемых грузов. В 2000 г. его дельный вес достиг 75% от общего объема по Крыму. Это лидерство обеспечивается главным образом за счет транзитных грузов. На долю Феодосийского порта приходится 88% всех транзитных грузов, идущих через крымские порты. Основная доля импорта также приходится именно на этот порт – 60% от общего объема морских портов. По объему перерабатываемых экспортных грузов Феодосийский порт занимает второе место в регионе (после Керченского) – 30 % от общего объема по Крыму.

Керченский морской порт является важнейшим транспортным узлом восточного Крыма. Он был открыт еще в 1821 г. Это самый большой грузовой порт Крыма, который имеет хорошо отлаженную связь с железнодорожным и автомобильным транспортом. Керченский порт обслуживает суда, ведущие добычу морепродуктов, обеспечивает торговые связи и перевозки железорудного сырья на металлургические заводы Мариуполя и других городов Азово-Черноморского бассейна, перерабатывает массовые грузы. Проектная пропускная способность порта - 2,45 млн. тонн, однако фактический грузооборот не достигает и половины. В его состав входят пассажирский, рыбный, торговый портовые сектора и паромная переправа. В порту 6 грузовых и 2 вспомогательных причала общей длиной почти 1,5 км с глубинами 3,8 – 9,75 м. Общая площадь складов – 119 тыс. кв. м.

Керченский порт занимает 2-е место после Феодосийского по удельному весу в общем объеме перерабатываемых грузов – 24%. При этом этот крупнейший грузовой порт Крыма перерабатывает основную часть – почти 70% - экспортных грузов. Керченский порт занимает первое место и по количеству обслуживаемых судов - свыше 360 ежегодно. Однако если еще в 1997 г. на долю Керченского порта приходилось 65% транзитных грузов, то к концу 2000 г. он значительно снизил этот показатель до 10,3%, уступив лидерство Феодосийскому порту. Пассажирские перевозки Керченского порта невелики.

Евпаторийский морской порт расположен на северном берегу Каламитского залива. Он является важным транспортным узлом, связанным с общегосударственными автомобильными и железнодорожными дорогами. К Евпаторийскому порту относятся 2 порт пункта: Черноморское и Межводное. Пропускная способность вместе с порт пунктами составляет 2,6 млн. тонн в год, фактическая за последние годы не превышала 30%. В порту 5 причалов общей длиной 790 м. с глубинами 5 – 9,75 , 5 причалов в Черноморском и 1 причал в Межводном. Общая площадь открытых складских площадей 10,3 тыс. кв. м.

Сегодня Евпаторийский порт по грузоперевозкам значительно уступает Керченскому и Феодосийскому. Его удельный вес в 2000 г. составил лишь 1,8% от суммарного грузооборота. Более половины грузов, перерабатываемых этим портом – транзитные. Евпаторийский порт наиболее активно участвует в малом каботаже, а по пассажирским перевозкам уступает лишь Ялтинскому порту. В перспективе планируется открытие второй паромной линии в направлении Турции.

Ялтинский морской порт был основан в 1833 г. Он расположен в вершине Ялтинского залива. Это важнейший морской транспортный узел южного берега Крыма. Его основное назначение – перевозка пассажиров в местном прибрежном плавании, обслуживание морских пассажирских и круизных судов, перевалка каботажных грузов, в основном топлива и строительных материалов. В 1997 г. под влиянием экологических и рекреационных факторов порт был разделен на 2 сектора: пассажирский, который остался в центре города, и грузовой, который был вынесен в район Массандра. Пропускная способность грузового сектора порта – 0,6 млн. тонн в год, фактический грузооборот не превышает 25%. В порту 5 причалов для пассажирских операций и 2 – для грузовых. Общая длина причалов – 1202 м, глубины в пассажирском секторе – 6–10 м, в грузовом – 8 м. Общая площадь открытых складов – 3,6 тыс. кв. км. Порту подчиняются 19 порт пунктов: Фарос, Кастрополь, Симеиз, Алушка, Мисхор, Ласточкино гнездо и др.

Ялтинский морской порт по количеству судов пассажирского флота и числу перевезенных пассажиров занимает ведущее место в Крыму. Он ежегодно обслуживает столько пассажиров, сколько все остальные порты Крыма вместе взятые. Основную массу пассажирских перевозок (99%) составляют обслуженные на местных линиях. Объем перерабатываемых портом грузов очень незначителен. В 2000 г. здесь было переработано лишь 3,1 тыс. тонн грузов, что составляет 0,1% от общекрымского показателя.

Севастопольский порт – самый крупный морской рыбный порт Украины. Его грузооборот составляет почти 50% от грузооборота всех четырех рыбных портов страны. Порт был построен в камышовой бухте для нужд Севастопольского управления океанического рыболовства (сейчас – производственное объединение «Атлантика»). На сегодняшний день рыбохозяйственный комплекс этого района составляет основу океанического промысла рыбного хозяйства Украины и поэтому очень ценен для государства. Севастопольский морской рыбный порт остается одним из самых рентабельных среди других портов страны, он является привлекательным объектом как для иностранных, так и для отечественных инвесторов. Пропускная способность порта – 900 тыс. тонн в год, однако на протяжении последних лет фактический объем работ не только не отвечает возможностям, но и продолжает снижаться. Основная причина – физический и моральный износ портовой техники, требующей глобального обновления. Порт имеет мощный холодиль-

ник и рыбоконсервный завод. Севастопольский порт активно обслуживает пассажирские перевозки, которые осуществляются паромами и катерами.

Подводя итог проведенному обзору, считаем необходимым еще раз подчеркнуть особенность геополитического и экономико-географического положения Крыма как приморского региона, в силу чего обладающего значительным транзитным транспортно-распределительным потенциалом. Эффективное использование этого потенциала наряду с накопленным опытом функционирования портового хозяйства является для региона одной из актуальнейших задач. Несмотря на продолжительный экономический кризис, на протяжении последних лет морские порты Крыма демонстрируют постоянное наращивание своего участия во внешнеторговой деятельности, заметно увеличивая объемы перерабатываемых грузов и усиливая свою транзитную функцию. При этом нерешенным остается целый ряд внутренних проблем портового хозяйства, в первую очередь касающихся критического ухудшения технических характеристик всех портов Крыма. Значителен моральный и физический износ судов и портовой инфраструктуры. Решение назревших проблем требует значительных капиталовложений. Необходимы незамедлительное определение наиболее эффективного пути развития портового хозяйства Крыма и разработка инвестиционных проектов. При этом первоочередное внимание должно уделяться наряду с экономической эффективностью и экологической составляющей развития портового хозяйства, учитывая уникальность рекреационного ресурса региона.

#### **Литература:**

1. Держкомстат України, Головне управління статистики в Автономній Республіці Крим. Експорт, імпорт, транзит вантажів через морські порти Крима // Статистичний збірник, 2001.
2. Золотарев В.И., Примачев Н.Т., Чекаловец В.И. Экономика морского порта. - М.: Транспорт, 1986. - 240 с.
3. Крым: хозяйство: экономико-географический анализ. Под ред. Кудрявцева, Симферополь, 1993. - 80с.
4. Луговцов А.Ф., Печеник Е.М. Эффективность управления морским транспортом. - К.: Техника, 1990. - 128 с.
5. Могилевкин И. Мировой транспорт: новые горизонты и новые проблемы. // МЭ и МО, 2000. - № 9. - С.29.
6. Могилевкин И. Транспорт в прошлом и нынешнем веке. // МЭ и МО, 2001. - № 9. - С.34.
7. Хахлюк А. Украина - транзитное государство. // Экономика Украины, 2001. - № 1. - С.26.

**Научный руководитель: профессор, д.г.н. Никитина М.Г.**

Показано значение морского транспорта для экономики региона. Дана оценка потенциалу портового хозяйства Крыма и перспективе его развития. Проанализированы в динамике объем и структура грузопотоков крымских портов.

Виявлено значення морського транспорту для економіки регіону. Дана оцінка потенціалу портового господарства Крима та перспектив його розвитку. Проаналізовані у динаміці об'єм та структура вантажних потоків кримських портів.

Ключевые слова: морской транспорт, портовое хозяйство, транзитный потенциал, транспортно-распределительные функции порта, грузопоток.