



USAID
ОТ АМЕРИКАНСКОГО НАРОДА

ЛОКАЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ И
НАЦИОНАЛЬНАЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ



ОТЧЕТ О ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ВОЗМОЖНОСТЯХ РАЗВИТИЯ ПОРТОВ СЕВАСТОПОЛЯ, ФЕОДОСИИ И КЕРЧИ В КРЫМУ

Май 2011

Эта публикация подготовлена при поддержке американского народа, предоставленной через Агентство США по международному развитию (USAID) в рамках Проекта «Локальные инвестиции и национальная конкурентоспособность» (ЛИНК).

Проект USAID ЛИНК внедряется консорциумом во главе с компанией Chemonics International. В консорциум также входят компании The Berman Group, Economic Integration Forum, ILS – Ukraine Ltd.

Взгляды авторов, выраженные в этой публикации, могут не совпадать со взглядами Агентства США по международному развитию или Правительства Соединенных Штатов Америки.

Перевод с английского. В случае расхождений обращайтесь к оригиналу.

Фото на обложке: Vyacheslav Stepanyuchenko, загружено с <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c6/Sevastopol004.jpg>



Агентство США по международному развитию
Региональная миссия в Украине, Молдове и Беларуси

ул. Нижний Вал, 19
Киев 04071 Украина
Тел.: +38 (044) 537-4600
Факс: +38 (044) 537-4684
<http://ukraine.usaid.gov>



Проект "Локальные инвестиции и национальная конкурентоспособность"

ул. Игоревская, 14-А, 2-й этаж
Киев 04655 Украина
Тел.: +38 (044) 425-4747
Факс: +38 (044) 425-7333
www.linc.com.ua

**ОТЧЕТ О ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ВОЗМОЖНОСТЯХ
РАЗВИТИЯ ПОРТОВ СЕВАСТОПОЛЯ,
ФЕОДОСИИ И КЕРЧИ В КРЫМУ**

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

КТП	Керченский торговый порт
Минсельхоз	Министерство сельского хозяйства
Минтранс	Министерство транспорта
ГЧП	Государственно-частное партнерство
ЗВТ	Зона внешней торговли
НАДС	Налог на добавленную стоимость
СТП	Севастопольский торговый порт
ТП	Трейлерные перевозки
ТПП	Торгово-промышленная палата
ЧФ	Черноморский флот
USAID ЛИНК	Проект Агентства США по международному развитию "Локальные инвестиции и национальная конкурентоспособность"
USAID ЭРТ	Проект Агентства США по международному развитию "Экономическое развитие городов"

СОДЕРЖАНИЕ

I.	Общий обзор.....	6
II.	Сводная информация	6
III.	Посещение портов	7
	Севастополь.....	7
IV.	Другие встречи в Севастополе	10
	Яхтинговый и причальный бизнес-потенциал.....	10
	Зона внешней торговли	10
	Компания «Авалита»	11
	Севастопольский морской рыбопромысловый порт	12
	Феодосия.....	12
	Керч.....	13
V.	Выводы	13
	Севастопольский торговый порт – грузоперевозки	13
	Севастопольский торговый порт – пассажироперевозки	14
	Зоны внешней торговли	14
	Яхтенный бизнес	15
	Керченский торговый порт.....	15
VI.	Рекомендации	15
	Севастопольский торговый порт – развитие грузоперевозок.....	15
	Севастопольский торговый порт – пассажирское направление.....	16
	Севастопольский торговый порт – общие моменты.....	16
	Ассоциация мореплавателей Севастополя.....	16
	Керченский торговый порт.....	16

I. Общий обзор

Предпосылки. В рамках Проекта USAID ЛИНК ведется активная работа по реализации планов экономического развития в ряде портовых городов Крыма — в Севастополе, Феодосии и Керчи. Стратегический план привлечения инвестиций Севастополя, разработанный при содействии Проекта USAID ЭРГ и осуществляемый в настоящее время при содействии Проекта USAID ЛИНК, предусматривает развитие торгового порта Севастополя как приоритетного направления в экономическом развитии города. Планы стратегического развития Феодосии и Керчи не столь ориентированы на развитие портов, однако экономика обоих городов во многом зависит от их текущей работы.

Проблема Севастополя, связанная с развитием его торгового коммерческого порта, состоит в отсутствии четкого понимания потенциального рынка, который этот порт мог бы обслуживать. Обсуждения, проводимые в кругах представителей властей Севастополя, обычно сосредоточивались на естественных преимуществах порта с верой в то, что их развитие должно иметь значительный коммерческий успех. Такие обсуждения представляют собой рудимент советской командной экономики, когда внимание уделялось лишь производственным и снабженческим экономическим возможностям, а спрос игнорировался. Этот менталитет чиновников в Севастополе и в других регионах Украины продолжает тормозить становление и жизнеспособность настоящей рыночной экономики, основанной на спросе и конкуренции.

В связи с вышеизложенным, Проект USAID ЛИНК воспользовался услугами специалиста по морским портам для предварительного анализа рыночного потенциала Севастопольского торгового коммерческого порта. Этот специалист посетил также порты Феодосии и Керчи с целью изучения возможной взаимодополняемости и/или конкуренции в связи с развитием морского порта Севастополя. Во время таких посещений были проведены интервью с представителями руководства портов, операторами портовых коммерческих терминалов, руководителями по экономическому развитию, местными властями города, туроператорами, туристическими агентами и членами Торгово-промышленной палаты (ТПП). В этом отчете подытожены результаты таких личных контактов и приведены данные обследования специалистом физического состояния портов, сооружений и оборудования, а также зон, перспективных с точки зрения их будущего роста и развития.

II. Сводная информация

Историческое превосходство Севастопольского порта как центра судоходства и коммерции не вызывает сомнений. Однако, многолетняя изоляция, вызванная размещением Черноморского флота (ЧФ) России в этой припортовой акватории, оказали пагубное влияние на продолжение такого исторического положения порта. За время расположения ЧФ в Севастополе более 1000 судов были сданы в аренду на основе контрактного соглашения между правительствами Украины и России. Значение порта уменьшается также вследствие предоставления наиболее удобных акваторий для стоянки кораблей и вспомогательных береговых сооружений в обеспечение нужд ЧФ России, а также Украинского военно-морского флота. Модернизация морских перевозок привела к разительным изменениям в размерах и грузоместимости современных грузовых и пассажирских судов, в скорости транзита; новые дистрибьюторские центры и новые рынки изменили карту судоходства Черного моря. Большая часть — 80% — финансовых средств, выделяемых на расширение и модернизацию портов, Центральное правительство направляет на такие Украинские порты, как Одесский, Южный и Ильичевский, и лишь 20% этих средств — на все остальные порты Украины. Это ставит непервоочередные порты в явно невыгодное положение с точки зрения их развития, так как все средства на портовые проекты должны поступать от Министерства транспорта. В этих портах практическая реализация крупномасштабных проектов, таких как углубление портовых акваторий или реконструкция самих портов, чрезвычайно затруднена. В настоящее время в Севастопольском торговом порту (СТП) имеется лишь два места, которые можно было бы развивать в качестве площадок для обработки и хранения грузов, но оба они требуют огромных капиталовложений. Развитие Керченского торгового порта (КТП) также затруднено из-за нехватки свободного пространства: историческая территория порта в настоящее

время используется с максимальной нагрузкой, а доступная для расширения порта земля отсутствует. Для удовлетворения будущих потребностей в перемещении грузов и пассажиров следует построить совершенно новый порт.

Из обзора потенциала СТП следует, что дальнейшие планы по развитию порта должны включать решение следующих вопросов:

- В переговорах следует начать искать возможность возврата неиспользуемых имущественных объектов, находящихся в настоящее время под действием контракта на сдачу в аренду ЧФ.
- СТП должен предложить два существующих места грузообработки для оформления Соглашения о государственно-частном партнерстве ради развития.
- Необходимо приложить все усилия для расширения возможностей обслуживания пассажирских судов, включая создание дополнительного причального пространства и увеличение пропускной способности пассажирского терминала.
- СТП должен стать инициатором развития зоны внешней торговли (ЗВТ) в рамках Севастополь — страна.
- Следует поощрять и другие возможности экономического развития, такие как катерный / яхтинговый / морской туризм, а также направить усилия на изменение существующего национального законодательства в отношении малых судов, прибывающих под иностранными флагами.

Следует приложить усилия для получения необходимого финансирования на расширение Керченского торгового порта (КТП). Это будет иметь решающее значение для экономического благополучия всего Восточно-Крымского региона.

Состояние порта Феодосии лучше всего соответствует его нынешнему статусу как нефтеперевалочного порта, и особых усилий со стороны правительства здесь не требуется. Доступное финансирование сверх того, что предлагается для других крупных портов, даст лучшие результаты, если его использовать для поддержки СТП и КТП.

Будущее порта обуславливается его способностью планировать и обеспечивать свой будущий рост для удовлетворения потребностей, которые возникнут через 25-50 лет. Если это требование не выполняется, то другие конкурирующие порты, которые его выполняют, несомненно, будут вторгаться в потенциал роста экономического развития тех портов, которые этому требованию не следуют.

III. Посещение портов

Севастополь

Было проведено два совещания со старшими управляющими и штатными сотрудниками администрации Севастопольского торгового порта (СТП). На первом совещании, кроме портового эксперта – автора данного отчета, присутствовали исполняющий обязанности директора СТП и директор технической службы порта. Всеобъемлющая дискуссия велась вокруг собственно физических объектов СТП, а также относительно текущих и будущих планов расширения порта. Следует отметить, что в административном отношении СТП считается «рабочим (операционным)» портом, который должен обеспечивать портовые услуги, такие как стивидорные (погрузочно-разгрузочные) работы, лоцманская проводка, буксировка и линейная обработка грузов. Это выходит за рамки того, что в настоящее время рассматривается как современная модель порта — «неоперационный порт», или «порт-арендодатель». Порт-арендодатель, как правило, отвечает за развитие и техническое обслуживание припортовых территорий и сооружений, за поддержание

должной глубины каналов и проведение дноуглубительных работ в портовой акватории, а также за другие вопросы развития объекта — с целью создания привлекательной атмосферы для инвестиций частного бизнеса в сооружения и оборудование для обработки грузов. Следует отметить, что у автора не было доступа к финансовым данным СТП, что ограничило возможность определения финансовых возможностей порта для разработки проектов или его способности финансировать такие проекты. Была лишь получена информация о том, что доходы торгового порта направляются, в первую очередь, на покрытие его расходов, которые включают зарплату, налоги в местный бюджет (единые взносы работников — фиксированный процент от их заработной платы), коммунальные платежи и земельный налог, а также расходы на все текущие работы по техническому обслуживанию объекта и общие расходы. Остающаяся сумма представляет собой так называемый доход до налогообложения; из этой суммы СТП должен заплатить подоходный налог. После этого порт платит налог на прибыль, затем от оставшейся части чистой прибыли удерживаются дивиденды, которые поступают в государственный бюджет. И лишь после того, как порт выплатит налоги и дивиденды, он может оставшуюся часть своей чистой прибыли направить на собственное развитие. Не было получено никаких сведений относительно прибыльности СТП или его возможности финансировать расширение основного порта. Было выяснено, однако, что все новые проекты СТП должны быть одобрены Министерством транспорта (Минтранс), и финансирование, в случае принятия решения о его выделении, будет предоставляться этим министерством. Это очень важный фактор, который следует учитывать при планировании будущего развития СТП.

Основной вывод: *В настоящее время торговый порт имеет только два участка, уже сегодня доступных для развития и/или для частных инвестиций в терминалы, и оба они потребуют значительных финансовых вложений, чтобы их можно было считать инвестиционными участками типа «гринфилд».*

Эти участки, Инкерман I и Инкерман II, расположены на берегу внутреннего узкого морского залива (канала) портовой акватории. Участок Инкерман I имеет площадь 14 га (35,6 акров) под грузы, которые обслуживаются железнодорожным и автомобильным транспортом. В настоящее время этот участок используется для обработки угля, но его предполагается развивать как объект для осуществления трейлерных перевозок (ТП). Участок Инкерман II имеет площадь 4,7 га (11,61 акров) собственности порта, и в настоящее время, похоже, его не предполагается использовать для других целей, кроме как для хранения бетонных труб, однако потенциально может использоваться для хранения угля, песка, леса и грузов, упакованных в мешки. Переборка является неполной, поэтому участок Инкерман II не считается смежным с участком Инкерман I. Участок Инкерман I предлагается использовать для развития нового контейнерного терминала, который будет построен с привлечением частных инвестиций. Оба объекта имеют ограничение по осадке судов до 8,4 метра, что вряд ли будет достаточно для обработки судов гораздо больших, чем 150 метров в длину. Есть также указания на скопление больших камней на дне этого канала, и удаление их со дна с целью углубления канала потребует больших затрат. Это ограничение ставит указанные объекты в экономически невыгодное положение с точки зрения обслуживания больших крупнотоннажных грузовых судов, которые должны иметь полную загрузку, чтобы их потенциал использовался в полной мере.

В дискуссии о привлечении внешнего инвестиционного интереса к двум рассматриваемым земельным участкам Инкермана выяснилось, что в различные судоходные и терминальные компании было направлено письмо «Приглашение на Инвест». На сегодняшний день торговый порт не получил никаких ответов или просьб о предоставлении дополнительной информации, что является показателем отсутствия интереса к СТП с точки зрения его потенциала по грузообработке.

СТП владеет и другими, более мелкими единицами собственности в районе Севастопольской гавани, но в настоящее время ни одна из них не рассматривается такой, какую можно было бы развивать.

Обсуждение вопроса о расширении индустрии пассажирских перевозок было сосредоточено на текущих планах по улучшению и расширению существующего пассажирского терминала, а также на выравнивании существующего причала с прилегающим причалом для обеспечения захода в док больших пассажирских судов. На вопрос о том, какие имеются возможности для одновременной швартовки пассажирских судов в гавани, был получен ответ — одновременно можно принять три судна: одно большое судно вдоль причала, меньшее судно — позади него и еще одно большое судно — у причальных буев. Для долгосрочного плана развития пассажироперевозок это, безусловно, будет препятствием, которое нужно преодолевать, особенно в свете его влияния на будущие проекты грузообработки на терминале компании «Авлита».

Основной вывод: *Общей темой, которая объединяла все обсуждения относительно будущего развития СТП, было финансирование проектов, будь то новое строительство или дноуглубительные работы. Большая часть финансовых средств на развитие порта поступает от центрального правительства, и все проекты должны быть утверждены на этом уровне. Такой контроль распространяется даже на средства, которые направляются на маркетинговые мероприятия порта, но в выделении которых в большинстве случаев было отказано.*

Чтобы эффективно развивать СТП, администрация и управляющие порта портовый менеджмент должны уметь реагировать на предоставляемые возможности, иначе эти возможности могут исчезнуть.

Севастопольский порт потенциально имеет огромный перечень причальных площадок и прилегающих береговых территорий, например, в бухте Куринная, в Стрелецкой и Камышовой бухтах, однако по договору о долгосрочной аренде, заключенному между Правительствами Украины и России, большинство из этих объектов находятся под контролем Черноморского флота (ЧФ) России. Было указано, что со времени подписания договора аренды размеры ЧФ значительно сократились, в результате чего остается много неиспользуемых объектов, которые в результате переговоров могут быть возвращены Севастопольскому торговому порту для будущего развития. Другая возможность для развития пассажирского терминала состоит в освоении бывшей верфи «Севморзавод», расположенной напротив нынешнего терминала пассажирских судов. Этот район перешел в частную собственность в 2005 году, и деятельность верфи прекратилась. Было бы полезно вступить в переговоры с нынешними владельцами и определить, есть ли у них заинтересованность в развитии этого района в качестве терминала круизных судов, где будут функционировать магазины, рестораны и гостиницы.

Будущее порта определяется количеством свободной земли, которой он управляет, и потому необходимо предпринять все усилия для освоения земли, необходимой для долгосрочного развития порта.

При дальнейшем обсуждении вопроса об усилиях, предпринимаемых для входа порта в рынок, руководители СТП отметили, что их сотрудники очень ограничены в средствах достижения намечаемых целей, так как финансирование маркетинговых мероприятий должно утверждаться на уровне центрального правительства (см. выше). Была достигнута договоренность о проведении второго совещания автора отчета с маркетинговым персоналом, на котором можно было бы оценить его возможности и изучить идеи маркетологов относительно работы в условиях ограниченном финансировании. Такая деловая встреча была проведена в офисе СТП со всем маркетинговым персоналом порта, включая сотрудников по развитию технологии обработки грузов. Был сделан вывод о том, что настоятельно необходимо расширить поддержку маркетинговых мероприятий, которые, будем надеяться, могут быть осуществлены при будущих посещениях порта автором. Был выполнен обзор существующих вспомогательных рекламных материалов, который также будет предметом обсуждения при будущих визитах.

IV. Другие встречи в Севастополе

С целью понять, какое значение для города и близлежащих районов может иметь развитие (или его отсутствие) СТП, были проведены встречи с другими заинтересованными сторонами в пределах города. В них приняли участие глава Регионального Агентства развития и инвестирования «Фонд Севастополя», директор Севастопольского регионального отделения Государственного агентства по инвестициям и развитию, глава Департамента транспорта Севастопольской городской администрации, туроператоры туристических компаний, представители Торгово-промышленной палаты (ТПП) Севастополя, судовые агенты и лидеры катерно-парусной ассоциации. Хотя многие из присутствовавших высказывали мнение о том, что развитие СТП принесло бы для города большую пользу, имела место очевидная разобщенность между этими группами заинтересованных сторон и администрацией СТП. Представители ТПП отмечали, что между ними и старшими управляющими СТП нет взаимодействия, и нет единого мнения относительно того, какое направление должно принять развитие торгового порта для будущего улучшения жизни всего региона. Такое отсутствие единого фронта может иметь серьезные последствия для торгового порта при попытке получить финансирование под свои будущие проекты от Минтранса. Кроме того, было отмечено, что Стратегическим планом привлечения инвестиций Севастополя 2008 года предусмотрено создание различных комитетов, включая структуру "Администрация порта" и Морскую администрацию порта Севастополь, для продвижения вперед развития СТП, однако, имел ли место какой-либо прогресс в этом отношении, выяснить не удалось. Было бы полезно исследовать, каких успехов достиг тот или иной из этих комитетов, даже если они все еще существуют.

Яхтинговый и причальный бизнес-потенциал

С их красивым побережьем и множеством защищенных гаваней, прибрежный район Севастополя/Балаклавы является лидером среди мест для летних крейсерских прогулок. В этот район часто заходит множество крупных яхт; при этом их владельцы несут определенные расходы, обеспечивая, кроме прочего, занятость некоторых местных жителей на пристанях для яхт, в местах ремонта и технического обслуживания прогулочных малых судов. В ходе одной из встреч со мной президент Севастопольской мореходной ассоциации отметил, что в данном районе имеется достаточно мест для швартовки заходящих яхт, и в Севастопольской гавани даже была одна действующая частная пристань. Он был в восторге от потенциальных возможностей развития этого бизнеса, однако отметил одну весьма сложную проблему: законодательство Украинского правительства требует, чтобы все заходящие под иностранным флагом яхты один раз в год покидали украинские воды. Несоблюдение этого предписания потребует от владельца оплатить существенные пошлины и налог на добавленную стоимость (НДС) в зависимости от стоимости своей яхты. Этот закон не позволяет яхтам оставаться на причалах в межсезонье, исключая тем самым для Севастополя возможность стать центром круглогодичной яхтинговой деятельности. Мы обсудили также вопрос о том, какие изменения необходимы для преодоления этого препятствия развитию данной отрасли. Я высказал мысль о возможности изменения украинского законодательства в духе аналогичных законов других стран, которые обслуживают яхтинг круглый год и в которых яхты под иностранным флагом могут оставаться до тех пор, пока у них действительны так называемые «крейсерские разрешения», выданные соответствующим государственным органом. Такое разрешение может быть выдано на период до шести месяцев, а для его продления всякий раз взимается пошлина, обеспечивая тем самым поток доходов в правительственную казну и, в то же время, содействуя развитию круглогодичной яхтенной индустрии. Президент Ассоциации был весьма вдохновлен такой возможностью, и попросил помочь им доработать эту идею.

Зона внешней торговли

В ходе встреч с директором организации «Фонд Севастополя» наши дискуссии были сосредоточены на одном ключевом вопросе, решение которого будет определять многие аспекты

экономического развития Севастопольской области — создание зоны внешней торговли (ЗВТ) внутри города или недалеко от него. Пользуясь наличием множества различных транспортных связей (железные и автомобильные дороги, морской порт и аэропорт), ЗВТ могла бы поддерживать многие виды деятельности производственных и других предприятий, которые воспользовались бы преимуществами проведения своих операций в пределах обозначенного района ЗВТ. Товары могут поступать в ЗВТ с таможенными печатями и пломбами, и с ними можно было бы проводить допустимые действия, такие как сборка, маркировка, переупаковка, инспектирование и/или уничтожение дефектных товаров. Правительственная казна не пострадает от потери таможенных поступлений, поскольку эти товары фактически еще не вошли на таможенную территорию Украины, если она была конечным пунктом их назначения. Соответствующие пошлины и налоги будут собираться тогда, когда товар покидает границы ЗВТ и направляется в конечный пункт их назначения в пределах государственной территории Украины. Директор очень заинтересован в реализации такой возможности, и считает, что это было бы весьма полезно для экономического развития региона.

Компания «Авлита»

Расположенный на северной стороне Севастопольской гавани частный терминал, который является собственностью компании «Авлита», состоит из двух глубоководных причалов и сухого дока для приема супертанкеров класса «Панамакс» дедвейтом до 80 тыс. тонн. Терминал в настоящее время занимается ремонтом судов, экспортом стали и зерна. Здесь установлены современные зерновые элеваторы емкостью 100 тыс. метрических тонн. Терминал полностью оснащен кранами различной грузоподъемности, в том числе кранами для обработки тяжелых грузов весом до 50 тонн. Глубина воды у стенки терминала составляет 17 метров, но «Авлита» не может использовать всю эту глубину из-за ограниченной глубины Севастопольского судоходного канала. Я встретился с генеральным директором судостроительной верфи, а также с директором стивидорной компании, которая выполняет операции по обработке грузов на этом терминале. Этот терминальный комплекс создает впечатление четкого, хорошо организованного и эффективного производственного процесса, в котором, при должном развитии, можно было бы обрабатывать дополнительные объемы грузов. Мне сообщили, что новый проект компании предусматривает перевалку угля, импортированного из Австралии. На экскурсии по объектам компании «Авлита» нас сопровождал директор по связям с общественностью; осмотренные объекты оказались в хорошем состоянии с соблюдением экологических норм. Он сообщил нам также, что в работе компании «Авлита» непосредственно занято 800 сотрудников, которые имеют такие льготы как заработная плата, которая на 25% выше, чем у других трудящихся Севастополя, а также субсидии на питание в кафетерии терминала, рабочая и защитная одежда.

При обсуждении вопроса о влиянии операций по обслуживанию пассажирских судов в Севастопольском порту было отмечено, что, когда в порту находятся одновременно два пассажирских судна, то движение судов в терминал и из терминала «Авлита» блокируется. Это происходит, когда управление порта обязано пришвартовать большое круизное судно к причальным буйам, которые находятся на подходе к каналу или вблизи него. Хотя сейчас такое случается не часто, но, если расширение круизной индустрии будет реализовано, то негативное влияние такой стесненности будет ощущаться чаще (особенно в свете предстоящего нового проекта по перевалке импортного угля), если нельзя будет построить новый причал для круизных кораблей. Когда я спросил директора компании о возможности переноса причальных биев подальше от канала, он ответил, что когда-то затонувший там корабль блокирует любые движения на север. Поэтому здесь также следует рассмотреть вопросы, возникающие в связи с углублением дна.

В управлении «Авлита» нам объяснили, что компания на своих существующих терминалах могла бы расширить операции по обработке грузов, в том числе — некоторые операции по перевалке контейнеров.

Севастопольский морской рыбопромышленный порт

Я встретился с управляющим директором Севастопольского морского рыбопромышленного порта, который находится на западной стороне города Севастополь. Название «морской рыбопромышленный порт» осталось от прежних времен, но фактически этот порт представляет собою глубоководный грузовой порт с соответствующими причальными сооружениями и вспомогательными площадями. Порт занимается, главным образом, экспортом стальной продукции, сыпучих материалов, таких как песок, и на его территории расположен частный нефтяной терминал. Управляющий директор весьма открыто говорил о своем порте, который подпадает под юрисдикцию Министерства сельского хозяйства (Минсельхоз), в отличие от других портов, входящих в систему Минтранса. Он рассказал, что расположение порта позволяет обрабатывать все грузы, направляемые для Севастопольской области, и что постепенно реализуется план расширения порта, предполагающий увеличение имеющейся земли примерно до 24 га (59 акров) и строительство дополнительно около 562 метров глубоководного причала. Такое расширение, если оно будет реализовано, позволит удовлетворить будущий спрос Севастополя на увеличение грузоперевозок, в том числе создание контейнерного терминала, когда в этом возникнет необходимость. Входящий в состав рыбопромышленного порта транзитный пункт является частным терминалом трейлерных перевозок, который в настоящее время бездействует, но который может быть приведен в рабочее состояние, когда этого потребует спрос.

Комплекс рыбопромышленного порта был построен в 1964 году, и, кажется, находится в хорошем физическом состоянии. Благодаря своему расположению на окраине города Севастополя и хорошему железнодорожному сообщению, текущее и будущее движение грузов с этого терминала, включая контейнеры, будут меньше нагружать инфраструктуру городского транспорта, чем такое движение с аналогичных терминалов, расположенных в Севастопольской гавани. Нынешний управляющий директор был работником рыбопромышленного порта в течение 27 лет, а в его теперешней должности состоит в течение почти двух лет. Он отметил, что его отношения с Минтрансом всегда были хорошими, и министерство живо поддерживало планы расширения порта. Другой обсуждаемый нами вопрос касался мощностей частного нефтяного терминала и возможности превращения его в терминал по распределению очищенного топлива в качестве топлива для двигателей внутреннего сгорания. И снова было отмечено, что имеется достаточный потенциал для развития этого терминала в указанном направлении.

Феодосия

Было проведено краткое совещание с администратором порта и начальником службы безопасности в их офисах в здании администрации порта. Администратор отметил, что общая площадь порта составляет 6,2 га (15,3 акров), причем большая часть этой территории отведена для хранения и перевалки нефти. Феодосия находится на конце трубопровода из России, и используется в качестве точки распределения продуктов, которые поставляются через этот трубопровод. Мне сообщили, что порт окружен городской застройкой и нет никакой возможности для его расширения. Это было подтверждено моим визуальным осмотром порта с помощью Google Earth («углобус»). Администратор также пояснил, что они принимают визиты одного или двух небольших пассажирских кораблей в год из России, и на борту каждого судна находится около 350 пассажиров. Промышленный характер порта не оставляет надежды на то, что в будущем можно предвидеть здесь какое-либо расширение индустрии туризма. Собранная в дальнейшем информация говорит о том, что в порту работает около 360 человек. Было сделано предложение насчет экскурсии по порту, но мы от нее отказались из соображений безопасности, а также из-за трудностей в получении разрешения от соответствующих правительственных агентств. На вопрос о каких-либо долгосрочных планах администратор ответил, что порт имеет 5-летний план по производству и развитию. Следует отметить, что план развития порта сроком на 5 лет является нормой во всех трех портах. Это контрастирует с большинством американских портов, которые работают по 25-летнему генеральному плану, который обновляется каждые 5 лет.

Керч

Моя первая встреча в Керчи состоялась с директором экономического развития города. Она представила информацию по общему населению города (140 тыс. чел.) и числу работающих (30,5 тыс. чел.), из которых 6 тыс. чел. заняты в секторе транспорта (доставка, грузоперевозки и т. п.) и 2 тыс. чел. работают непосредственно в порту. На вопрос о несоответствии между численностью населения в целом и численностью занятых она отметила, что это соотношение на самом деле намного лучше, поскольку многие жители Керчи являются моряками торговых судов и не учитываются в городских показателях занятости. Отвечая на вопрос о связи между городом и портом, она объяснила, что отношения между ними были очень хорошими. Она также твердо верит в развитие круизных пассажирских перевозок, в основном из-за многочисленных памятников древности и пляжей, находящихся недалеко от порта. В прошлом году Керченский торговый порт (КТП) посетили два пассажирских судна, и весьма вероятно увеличение числа туристов из России, прибывающих морским путем. Эта наша встреча завершилась визитом вежливости к вице-мэру Керченского городского совета. Вице-мэр также отметил хорошие отношения города с портом, а также тот факт, что порт был главной экономической опорой городского общества.

Следующая встреча состоялась с руководством и инженерно-техническим персоналом КТР. Обсуждение было проведено в очень теплой атмосфере, и сосредоточивалось вокруг необходимости расширения КТР, поскольку портом уже максимизированы все имеющиеся площади. Это было также подтверждено с помощью Google Earth еще до моего посещения КТР.

Основной вывод: *Управление порта признает необходимость создания нового портового пространства, и уже начало предварительное планирование, но пока этот процесс тормозится отсутствием соответствующего финансирования со стороны правительства для физических исследований и строительства порта.*

Было отмечено, что у КТП есть прекрасная возможность развивать торговлю с Россией путем трейлерных перевозок, как и развивать пассажирские морские перевозки. Руководители КТП также видят возможность развития контейнерных перевозок в связи с расположением порта на Керченском проливе и его близостью к портам России. На вопрос о возможности или необходимости развития каботажных перевозок между портами Крыма руководители порта ответили, что это было бы неоправданно, так как большинство товаров могут перемещаться автомобильным или железнодорожным транспортом значительно быстрее. Они также указали, что КТП вносит некоторые финансовые платежи непосредственно в Городской совет, но я не смог определить их годовой суммы.

V. Выводы

В результате информации, полученной в беседах с ключевыми сотрудниками, анализа имеющихся данных, ранее проведенных исследований и стратегических планов автором сделаны следующие выводы:

Севастопольский торговый порт – грузоперевозки

В настоящий момент СТП имеет ограниченный потенциал развития в качестве центра обработки и перевалки грузов. Факторы, влияющие на развитие грузового направления развития порта, включают следующие:

1. Расположение в стороне от маршрутов грузовых перевозок по Черному морю
2. Транспортировка по суше в направлении основных рынков на север длительной и дорогостоящей.
3. Торговый порт в настоящее время не имеет возможностей для принятия судов класса «Панамакс» с глубокой осадкой.
4. Отсутствие терминалов для частных инвестиций по типу «гринфилд».

5. Центральное правительство, которое финансирует расширение и усовершенствование всех портов, направляет большую часть средств на развитие национальных портов в более подходящие места, такие как порты Одессы, Южного и Илличевска.
6. Ближайшие порты, такие как Рыбный порт или терминал АВЛИГА могут принимать новые грузы без особых изменений своих мощностей и быстро реагировать на новые возможности обработки грузов.
7. Незначительный спрос на поставку продукции в отдаленные районы Крыма не оправдывают изменений в сложившейся схеме транспортировки грузов. Недостаточно генеральных или контейнерных грузов для развития службы линейных перевозок.

Севастопольский торговый порт – пассажироперевозки

Севастопольский торговый порт имеет больше возможностей для развития круизного морского туризма с определенными ограничениями:

1. Текущие прогнозы развития круизных путешествий маршрутом Средиземное – Черное моря составляют 10% в год на ближайшие 5-8 лет.
2. Севастопольский торговый порт в настоящее время является портом захода для крупных и малых судов крейсерского (круизного) класса в теплое время года.
3. Как в самом Севастополе, так и в ближайших к нему районах есть множество достопримечательностей, привлекающих разные туристические группы (природные красоты, исторические и археологические места, пляжи, спа-курорты и места культуры).
4. Администрация порта прилагает усилия для расширения возможностей в принятии большого количества круизных судов (сейчас их только два), но такое расширение целиком зависит от бюджетного финансирования.
5. При условии сдачи в постоянную или временную аренду неиспользуемых площадей Черноморского флота при условии контроля со стороны СТП можно быстро расширить причальную базу.
6. Существует значительный потенциал для использования государственного и частного партнерства на базе бывшего Севастопольского судостроительного завода, что значительно бы увеличило возможности принятия крупных судов крейсерского класса.

Зоны внешней торговли

Как Севастопольский торговый порт, так и город Севастополь значительно бы выиграли в экономическом развитии при условии создания зоны внешней торговли. Потенциальные преимущества такого шага могли бы включать:

1. Передислокация технических производственных компаний в пределах ЗВТ с целью использования преимуществ беспошлинной торговли или более поздней оплаты пошлины за товары, которые производятся с использованием зарубежных комплектующих.
2. Создание условий для проведения испытаний импортной продукции? например, электроники для того, чтобы при обнаружении дефектов, неисправные комплектующие или узлы можно было бы заменить или уничтожить до оплаты пошлины.
3. Производители могли бы получить преимущества благодаря привлечению на работу хорошо подготовленных и опытных специалистов, которые живут в Севастополе и его окрестностях.

4. ЗВТ может обслуживаться дорожным, железнодорожным, морским и воздушным грузовым транспортом с продукцией без оплаты пошлины от места прибытия до ЗВТ.
5. Для создания ЗВТ нужны минимальные финансовые вложения.
6. Хранение и доставка на крейсерные суда под иностранными флагами и грузовые суда различных беспошлинных товаров и материалов (мелочная торговля).

Яхтенный бизнес

Яхтинг имеет большой потенциал развития с созданием рабочих мест для морских механиков, электриков, персонала по техническому обслуживанию яхт, разработчиков судов и операторов судовождения. При условии внесения изменений в существующие национальные законы в отношении яхт, зарегистрированных за границей, Севастопольский порт мог бы развить целую индустрию по обслуживанию и ремонту этих судов круглый год.

Керченский торговый порт

Из-за близости к Азовскому морю и рынкам России Керчь в будущем может рассчитывать на расширении как грузового, так и пассажирского направления. Однако, как и многие старые порты, он страдает от ограниченного пространства из-за роста городских построек вблизи порта. Использованию терминалов мешает скученность, что увеличивает транспортные расходы. Керченский торговый порт имеет и другие возможности для расширения, но опять он зависит от решения Минтранса о проведении исследований перед строительством и определении расходов на все работы.

VI. Рекомендации

Севастопольский торговый порт – развитие грузоперевозок

1. СТП должен немедленно разработать и продвинуть большой пакет по частно-государственному партнерству с учетом Инкермана либо в одном пакете, либо отдельно. В пакет необходимо включить стандартное выражение заинтересованности и необходимую документацию по предложению, в том числе описание объектов, условий контракта, планируемого использования, предпочтительного типа частно-государственного партнерства, квалификационные и другие документы в соответствии с требованиями законодательства.
2. Если ни одна из компаний не ответит, тогда СТП должен разработать долгосрочные планы по разработке этих объектов с учетом оральных возможностей развития грузового направления деятельности и финансовых возможностей.
3. СТП должен, если позволяет закон, отказаться от всех аспектов полномочий действующего порта и трансформироваться в модель порта –«землевладельца». Это позволит сосредоточить управленческий потенциал на покупку земли, застройку, маркетинг, землечерпальные работы и другие аспекты развития порта, которые позволят создать положительный деловой климат и будут способствовать привлечению инвестиций.
4. СТП должен обратиться в правительство Украины за поддержкой в получении неиспользованных территорий для расширения причалов, также горных участков, которые арендует черноморский флот. Эти территории и участки являются ключевыми для всей будущих грузовых и пассажирских направлений развития порта.

Севастопольский торговый порт – пассажирское направление

5. СТП должен продолжать реализацию планов по усовершенствованию пассажирских терминалов и реконструкции причалов для принятия крупных пассажирских судов.
6. Установить предварительный контакт с владельцами судоверфи «Севморзавод» для определения их возможного интереса к развитию частно-государственного партнерства на их территории.
7. Разработать план маркетинга развития круизной индустрии, который бы включал перечни контактов, вспомогательные материалы, деловые звонки и переговоры, посещения, участие в торговых выставках, планирования расширения возможностей для принятия пассажирских судов. Этот план подается в Минтранс для получения финансирования. План обязательно должен включать реалистичный бюджет расходов для рассмотрения Минтрансом.
8. СТП должен обратиться в правительство Украины за поддержкой в получении неиспользованных территорий для расширения причалов, также горных участков, которые арендует черноморский флот. Эти территории и участки являются ключевыми для всей будущей грузовой и пассажирской направлений развития порта.

Севастопольский торговый порт – общие моменты

9. Необходимо начать обсуждение возможностей создания ЗВТ в районе Севастополя со всеми заинтересованными организациями, комитетами, бизнес-группами, торгово-промышленной палатой. Размещение собственности СТП в районе аэропорта Бельбек будет оптимальным.
10. Работать с этими же группами для создания бизнес-сообщества, которое вместе с местным правительством будет поддерживать развитие СТП по всем направлениям, включая грузовое и пассажирское направление, туризм, общее экономическое благосостояние местных жителей.
11. Для продвижения вперед СТП должен поддерживать постоянство в управлении во избежание роли «сторожа».

Ассоциация мореплавателей Севастополя

12. Необходимо тесно работать с этой группой для подготовки прошения в центральное правительство с просьбой отменить или внести изменения в существующее положение, требующее от яхт под иностранными флагами каждый год покидать территориальные воды Украины или платить пошлину и НДС.
13. Составить список действующих портовых сборов в районе Севастополя и Балаклавы, провести анализ финансовых выгод для местной экономики, подготовить соответствующие документы для подачи заявки на пересмотр существующего закона.

Керченский торговый порт

14. Проект USAID ЛИНК должен рассмотреть возможность поддержать предварительное исследование и ТЭО для создания новой территории порта, включая помощь в ведении переговоров с Минтрансом для благополучного рассмотрения этого вопроса.