



Столыпинский

вестник

Научная статья
Original article
УДК 339.56.055

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ТОРГОВЛИ ПОРТОВ КРЫМА В КОНТЕКСТЕ НОВОЙ
ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ**
PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF
INTERNATIONAL TRADE OF CRIMEAN PORTS IN THE CONTEXT OF THE
NEW GEO-ECONOMIC SITUATION

Лопатина Таисия Анатольевна, ассистент кафедры «Экономика предприятия», Севастопольский государственный университет, Россия, г. Севастополь, e-mail: taya1998taya@mail.ru

Гакало Алексей Александрович, ассистент кафедры «Иностранные языки», Севастопольский государственный университет, Россия, г. Севастополь, e-mail: aagakalo@mail.sevsu.ru

Lopatina Taisiya Anatolyevna, Assistant of the Department of "Enterprise Economics", Sevastopol State University, Russia, Sevastopol, e-mail: taya1998taya@mail.ru

Gakalo Alexey Alexandrovich, assistant of the Department of "Foreign Languages", Sevastopol State University, Russia, Sevastopol, e-mail: aagakalo@mail.sevsu.ru

Аннотация: В данной статье авторы рассматривают проблемы, с которыми столкнулись морские предприятия Крыма после воссоединения с Россией. Приводятся данные по убыткам и доходам предприятий морских

портов. Основываясь на решениях администраций порта и властей Крыма, анализируются перспективы развития морских портов в данной геоэкономической ситуации. Помимо развития морских портов, предлагается также совершенствовать инфраструктуру полуострова.

Annotation: In this article, the authors consider the problems faced by the maritime enterprises of the Crimea after reunification with Russia. Data on losses and incomes of seaport enterprises are given. Based on the decisions of the port administrations and the Crimean authorities, the prospects for the development of seaports in this geo-economic situation are analyzed. In addition to the development of seaports, it is also proposed to improve the infrastructure of the peninsula.

Ключевые слова: грузооборот, Крым, Крымские морские порты, администрация порта, развитие, модернизация, перспективы, убытки.

Key words: cargo turnover, the Crimea, Crimean seaports, port administration, development, modernization, appearance, damage.

Начиная с развала СССР, правительство Украины не занималось развитием и модернизацией основных пяти портов полуострова. Значительные мощности были направлены на развитие портов Одессы, Николаева и Измаила. Соответственно переработка грузов в портах Крыма снизилась, а пассажирооборот, вследствие определенных экономических трудностей, практически перестал существовать, что существенно сказалось на доходности портов, а также нехватки средств на развитие инфраструктуры. Лишь в начале 2000 гг. ситуация начала понемногу стабилизироваться.

После воссоединения Крыма с Россией снова происходит резкий спад: санкции Запада, транспортная и экономическая изоляция республики спровоцировали снижение объёмов импорта и экспорта портов Крыма до минимальных значений за весь период с 1991 года. Для выживания власти крымских портов вынуждены были повысить тарифы на обслуживание судов. Но на практике, высокие тарифы, недостаточная пропускная способность из-за санкций (полное прекращение захода иностранных судов в республиканские

гавани), транспортная блокада со стороны Украины, недостаток средств в виде государственного финансирования, относительно низкое качество управления, а также физический износ портовых гидросооружений, которые нуждались в капитальном ремонте отрицательно сказывались на насыщении продовольственными и бытовыми товарами рынков региона. Грузооборот портов в 2014 году сократился на 81,7 процента [1].

Согласно официальному финансовому отчету, с 2014 года убыток ГУП «Крымские морские порты» только увеличивался: в 2014 году он составлял 14 млн руб., в 2015-м – 242 млн руб., в 2016-м – 405 млн руб. и нуждались в постоянных дотациях из федерального бюджета. Эту тенденцию администрация порта смогла остановить только лишь в 2017 году. За 9 месяцев работы предприятия убыток снизился по отношению к аналогичному показателю 2016 года с 370 млн руб. до 194 млн руб. За указанный период времени также удалось сократить объем общей кредиторской задолженности, и более того, была погашена задолженность по налогам и сборам, которая копилась с 2015 года.

С введением в эксплуатацию крымского моста в 2017 году, перевалка грузов в крымских портах значительно снизилась, и рентабельность портовых предприятий была под вопросом, так как основной поток грузов начал осуществляться по мосту [2].

2017 год оказался убыточным и для «Севастопольского морского порта». Основной причиной убытков стало сокращение грузооборота (главным образом, мазута для электростанций, который в 2016 году завозился в порт после блэкаута конца 2015 года, но в 2017 году такой необходимости уже не было) [3]. Еще одна причина заключалась в неэффективном использовании имущества. Многие причалы были заняты непригодными судами, которые порт хотел продать (в том числе, на металлолом), а часть зданий порт намеривался сдать в аренду [4].

Строительство крымского моста также негативно отразилось на керченской паромной переправе. Основной поток грузоперевозок стал

осуществляться по мосту. Поток пассажирских грузоперевозок начал сокращаться ежедневно: дешевле и быстрее (так как паромные переправы платные и имеют ограничения по вместимости) было пересечь по крымскому мосту [5]. С открытием железнодорожной части моста ситуация только усугубилась. Власти крымских портов столкнулись с серьёзной проблемой: невозможность исполнять финансовые обязательства в полном объеме и в срок, что привело к судебным искам. Предприятие «Крымские морские порты» оказалось на грани банкротства.

Основными задачами предприятия стали: увеличить перевалку грузов через порты, путём выхода на новые рынки и таким образом избежать банкротства, а также снижения ставки по транспортировке, которая была в 1.5 – 2 раза выше по России, и судозаходу, которая была в 4-6 раз выше по стране. Еще одну задачу, которую, по мнению авторов, следует решить в ближайшее время – размещение и развитие транспортных объектов (автомобильные и железные дороги, аэропорт) и предприятий перерабатывающей промышленности.

Так уже в 2022 году загрузка портов Крыма выросла на 2,7 раза по сравнению с 2021, с 1 млн тонн до 2,7. Однако данный объем является недостаточным для реализации потенциала региона, как транзитной черноморской территории, востребованной для решения вопросов импорт замещения и экспорта, а вопрос модернизации и загрузки портовых мощностей всё также остро стоит.

В планах администрации Евпаторийского морского порта наметились возможности для развития сразу по нескольким направлениям:

- увеличение грузопотока автотранспорта. Этот порт специализируется на перевалке колесной техники. Возможность провести дноуглубительные работы позволят задействовать еще один причал и одновременно принимать 2 судна типа ро-ро, что увеличит грузооборот на 40-50% в год;

- возможность получить разрешение на добычу песка на озере Донузлав и возобновить этот вид деятельности. Песок высокого качества был основным грузом порта и приносил ему до 80% годового дохода.

Одной из причин развития Феодосийского и Керченского морских торговых портов связывают с переориентацией на Ближний Восток и налаживанием экономического сотрудничества с Сирийской Арабской Республикой. Сейчас арендуются суда для работы на линии Крым – Тартус. Такое сотрудничество должно повысить загрузки этих портов до 5 млн тонн в год на первом этапе, так как Крым – это ближайшая в России точка на пути к Ближнему Востоку.

Со своей стороны, Сирия крайне заинтересована в поставках зерна в объёме до 2 млн тонн в год для покрытия собственных нужд [6].

Еще одним вектором развития является налаживание активного сотрудничества с бизнесом Казахстана [7]. Так как порты Керчи, Феодосии, Ялты, Севастополя и Евпатории имеют незамерзающие акватории, то поставки товаров российского и казахского производства через эти транспортные узлы могут проходить круглогодично в дружественные страны – Сирию, Китай, Иран, страны Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии, Африки [8]. В свою очередь, это придаст значительный импульс укреплению российско-казахских отношений, а также выведет на более высокий экономический уровень развитие сотрудничества со странами – членами Евразийского экономического союза.

Еще одним направлением развития международной торговли портов Крыма является налаживание отношений с Латинской Америкой [9]. Оно представляет огромный интерес. По устоявшейся логистике грузы из Латинской Америки идут в Россию по северному маршруту более полутора месяцев. Крымский маршрут – самый короткий и эффективный, так как доставка в данном случае сократится практически в три раза, что благоприятно будет способствовать укреплению торговых отношений со странами Латинской Америки.

Рассмотрев основные проблемы и перспективы развития портов Крыма в нынешних реалиях, авторы пришли к выводу, что при реализации всех намеченных задач и решения существующих проблем, морские порты имеют значительные шансы стать привлекательными для частных и государственных инвестиций и приумножить грузооборот с дружественными странами. Торговля через Южные Ворота России уменьшит время доставки грузов из-за рубежа в Российскую Федерацию и наоборот, укрепит взаимоотношения и увеличит грузопоток между этими странами. А также даст сильный толчок для развития инфраструктуры полуострова.

Литература

1. Крымские морские порты. [Электронный ресурс] // Интернет-ресурс. – URL: <https://crimeaports.ru/>
2. Бережная И.В., Михуринская Е.А., Смирнова Е.А. Региональные проблемы инновационного развития. Симферополь, 2012.
3. Борщ Л.М., Цёхла С.Ю., Симченко Н.А. и др. Региональная экономика Крыма: точки роста. Симферополь, 2017.
4. Морские вести России. [Электронный ресурс] // Интернет-ресурс. – URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/31037/>
5. Швец А.Б. Геополитическая стабильность и вызовы Причерноморья // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2018. Т. 4 (14). Вып.2.С.19-29.
6. Из Севастополя – в Тегеран и Дамаск // Известия [Электронный ресурс]. URL: <http://iz.ru/778742/elnar-bainazarov/iz-sevastopolia-v-tegeran-i-damask/>
7. Стратегия социально-экономического развития Республики Крым до 2030 года. Принята Государственным Советом Республики Крым 28 декабря 2016 года [Электронный ресурс]. URL: www.crimea.gov.ru/textdoc/ru/7/act/352z.pdf.
8. Gakalo A.A., Romazan D.V. Prospects for the development of ‘New Markets’ for the Russian Federation of IT-services in the Greater Mediterranean region // Современная наука, общество и образование: Актуальные вопросы,

достижения и инновации. Сборник статей IV Международной научно-практической конференции. Пенза, 2023. С. 113-115.

9. Tursunov V.B., Gakalo A.A. Strategic positioning of enterprises of the recreation and tourism industry in the Crimea // Экономика в теории и на практике: Актуальные вопросы и современные аспекты. Сборник статей XIV Международной научно-практической конференции. Пенза, 2022. С.80-84

Literature

1. Crimean seaports. [Electronic resource] // Internet resource. – URL: <https://crimeaports.ru/>
2. Berezhnaya I.V., Mikhurinskaya E.A., Smirnova E.A. Regional problems of innovative development. Simferopol, 2012.
3. Borshch L.M., Tsekhla S.Yu., Simchenko N.A. and others. Regional economy of Crimea: points of growth. Simferopol, 2017.
4. Maritime news of Russia. [Electronic resource] // Internet resource. – URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/31037/>
5. Shvets A.B. Geopolitical stability and challenges of the Black Sea region // Geopolitics and ecogeodynamics of regions. 2018. Vol. 4 (14). Issue 2.S.19-29.
6. From Sevastopol to Tehran and Damascus // Izvestiya [Electronic resource]. URL: <http://iz.ru/778742/elnar-bainazarov/iz-sevastopolia-v-tegeran-i-damask/>
7. Strategy for socio-economic development of the Republic of Crimea until 2030. Adopted by the State Council of the Republic of Crimea on December 28, 2016 [Electronic resource]. URL: www.crimea.gov.ru/textdoc/ru/7/act/352z.pdf.
8. Gakalo A.A., Romazan D.V. Prospects for the development of ‘New Markets’ for the Russian Federation of IT-services in the Greater Mediterranean region // Modern Science, Society and Education: Current Issues, Achievements and Innovations. Collection of articles IV International scientific-practical conference. Penza, 2023, pp. 113-115.

9. Tursunov B.B., Gakalo A.A. Strategic positioning of enterprises of the recreation and tourism industry in the Crimea // Economics in theory and practice: Current issues and modern aspects. Collection of articles of the XIV International Scientific and Practical Conference. Penza, 2022. P.80-84

© Лопатина Т.А., Гакало А.А., 2023 Научный сетевой журнал «СтолЫпинский вестник» №4/2023

Для цитирования: Лопатина Т.А., Гакало А.А. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ ПОРТОВ КРЫМА В КОНТЕКСТЕ НОВОЙ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ// Научный сетевой журнал «СтолЫпинский вестник» №4/2023