

Крымские порты и санкционные тупики

В 2017 году крымские порты перевалили 11,5 млн тонн. Это на 12,7% меньше, чем в 2013 году

В марте 2014 года, когда шла эпопея с аннексией Крыма Российской Федерацией, мы опубликовали в журнале статью «Испытания Крымом». В ней, в частности, анализировался грузооборот крымских портов и прогнозировалось его стремительное падение. Прогноз нехитрый, если учесть, что большая часть всех грузопотоков, проходивших через крымские порты, генерировалась за пределами полуострова или предназначалась потребителям также за пределами Крыма.

Если в «довоенном» 2013 году все семь портов Крыма (пять морских торговых и два рыбных) перевалили 13,8 млн тонн грузов (в 2012-м – 18,7 млн тонн), то в 2014 году – уже около 6 млн тонн. Причем значительная часть этих грузов была перевалена в первом квартале, когда Крым только «отжимали» у Украины. А как сегодня обстоят дела в крымских портах?

Трансформации грузооборота

Любопытно, что даже в российских СМИ информация о крымских портах в последние годы была скудная, фрагментарная. Понятно, что роль их в общероссийской статистике перевалки портов незначительна, да и похвастаться успехами не получалось. В 2017 году крымские порты перевалили, по данным журнала «Морские порты», 11,5 млн тонн, что на 12,7% меньше, чем в 2013 году. Но при этом кардинально поменялась вся структура и логистика грузопотоков.

Напомним, что в 2013 году в структуре грузооборота крымских торговых портов ведущие позиции занимали нефтепродукты и нефть – 4 млн тонн (транзит через Керченский и Феодосийский порты),

металлы – 3,2 млн тонн (экспорт через терминал «Авлита» в Севастополе), хлебные – 1,4 млн тонн (экспорт через «Авлиту»), строительные грузы – 0,75 млн тонн (в основном экспорт через Феодосийский порт), а также уголь – 0,54 млн тонн (транзит и экспорт через Керченский порт). На сегодня львиная доля этих грузопотоков исчезла.

82% всего грузооборота портов полуострова приходится на Керченский морской порт – 9,5 млн тонн

Собственно в Крыму почти полностью исчез транзит, а объемы официального экспорта и импорта сократились до минимума – в 2017 году всего 798,4 тыс. тонн. В то же время каботаж составил 93,1% грузооборота всех крымских портов (10,7 млн тонн). По сути, получается, что почти весь, за небольшим исключением, грузооборот крымских портов – это снабжение полуострова из материковой России и перевозка в Россию же товаров, сырья из Крыма. Не случайно, что 82% всего грузооборота портов полуострова приходится на Керченский морской порт (морской торговый + рыбный) – 9,5 млн тонн.

Лишь один этот порт за годы аннексии нарастил объемы грузооборота, увеличив их на 175,4% по сравнению с 2013 годом. Во всех остальных портах показатели грузооборота обвалились. Феодосийский МП снизил перевалку в одиннадцать с половиной раз, Севастопольский МП (морской торговый + рыбный) – почти в пять раз, Евпаторийский – почти в четыре раза, наконец, Ялтинский – на 34,6%.

Тяжело под санкциями

Понятно, что основными причинами кардинального изменения структуры грузооборота крымских портов явилась сама аннексия полуострова Россией и ее последствия.

В апреле 2014 года Украина официально закрыла распоряжением Кабинета Министров морские порты, расположенные на территории АР Крым (Евпатория, Керчь, Севастополь, Феодосия, Ялта). Заход судов под иностранными флагами в закрытые порты Крыма является

нарушением норм международного права, а также нарушением законодательства Украины. Крым был объявлен временно оккупированной территорией, введена административная и уголовная ответственность за нарушение правил въезда и выезда с полуострова.

Эти решения поддержали ведущие страны мира, осудившие аннексию полуострова. Санкции против Крыма и Севастополя ввел Евросоюз, запретивший, в частности, импорт из Крыма товаров, экспорт ряда товаров и технологий, инвестиции в Крым. ЕС ввел целевые санкции против Севастопольского и Керченского морских портов, запретил заходы в порты полуострова европейских круизных судов и так далее. Подобные запреты ввели и многие другие страны мира, прежде всего США.

У нас критикуют украинские власти, которые вяло реагируют на нарушения запрета судам заходить в крымские порты. Тем не менее, наши власти уже начали арестовывать такие суда, которые попадали в материковые порты Украины. А в 2016 году впервые в истории Украины даже было конфисковано судно за заходы в порты Крыма. Конфисковано танзанийское судно Sky Moon вместе с грузом – 3000 тонн технической соды. Судно Sky Moon, которое восемь раз заходило в порты Керчи, Феодосии и Севастополя, было задержано украинскими пограничниками в ноябре 2016 года на пути из Севастополя в молдавский порт Джурджулешты.

Важный шаг в поддержку позиции Украины сделало правительство Турции, которое в марте 2017 года запретило обслуживать в турецких портах суда, прибывающие из портов аннексированного Россией Крыма.

«Игра в прятки»

Понятно, что в этих условиях осуществлять внешнеторговую деятельность через порты Крыма небезопасно для судовладельцев. Солидные судоходные компании не станут здесь рисковать. Тем не менее, по данным прокуратуры Автономной Республики Крым, с

момента аннексии полуострова по 25 января 2018 года иностранные суда 665 раз нарушали запрет на заход в порты Крыма. По данным BSNews, в 2017 году запрет на заход в порты Крыма нарушили морские суда под флагами 15 стран – 161 единиц.

Таковыми нарушителями чаще всего являются суда под российским флагом, которые не покидают пределов Черного моря, а также суда под флагом непризнанных государств либо тех, кто и так находится в санкционных списках, например, сирийском.

Встречаются суда и под другими флагами, рискующие ради более-менее продолжительной загрузки или одного-двух рейсов на направлениях, где закрывают глаза на международные санкции. Таких примеров можно много найти в «черном списке» морских судов – нарушителей санкций за время оккупации Крыма, который ведет мониторинговая группа «Майдана иностранных дел» и BSNews.

Например, в 2016-2017 годах несколько раз грузился у терминала «Авлита» в Севастополе панамский сухогруз Star of Sea. Он поставлял зерно из Крыма в порт Фамагуста непризнанной в мире Турецкой республики Северного Кипра.

Не удивительно, что такие суда-нарушители часто меняют регистрацию, реальных или фиктивных владельцев, меняют компании-операторов, используют другие приемы «игры в прятки».

С другой стороны, как отмечал Центр журналистских расследований, похоже, что в ход идет и «молдавская схема» прикрытия. Так, промышленные предприятия непризнанной Приднестровской республики экспортируют свою продукцию по документам Молдовы. Крымские же экспортеры пытаются прикрыться российскими документами.

А чтобы физически трудно было обнаружить суда, работающие через крымские порты, весьма распространенным приемом стало отключение на этот период на судах-нарушителях автоматической идентификационной системы (АИС), служащей в том числе для идентификации позиции судна.

Скажем, в ноябре 2017 года сухогруз EMAD Y под флагом Того вышел из Бургаса, указав пунктом назначения российский порт Темрюк, в Керченском проливе выключил АИС и оказался в Керченском рыбном порту. Там принял на борт 3700 тонн зерна, с которым ушел на Ливан.

Распространены варианты, когда, по сути, внешнеторговые грузы маскируют под российский каботаж. Приходит, например, сухогруз на рейдовую стоянку российского порта Кавказ с грузом ильменитовой руды. Там ильменит перегружают на другое судно и доставляется в Камыш-Бурун в Керчи уже как каботаж.

Работа в убыток

Аннексировав полуостров, самопровозглашенные власти Крыма национализировали предприятия и имущество расположенных там морских портов Украины. Их в основном передали в собственность вновь созданным государственным унитарным предприятиям – (ГУП) «Крымские морские порты» и ГУП «Севастопольский морской порт».

ГУП «Крымские морские порты» было создано парламентом Крыма в 2014 году. Оно находится в ведении Минтранса республики и имеет восемь филиалов: «Керченский торговый порт», «Керченский рыбный порт», «Феодосийский торговый порт», «Ялтинский торговый порт», «Евпаторийский торговый порт», «Керченская паромная переправа», «Госгидрография» и «Порт-Терминал».

ГУП «Севастопольский морской порт» создано распоряжением правительства в г. Севастополе в июне 2014 года на базе объединенных предприятий «Морской рыбный порт», «Севастопольский торговый порт», «Служба капитана Севастопольского морского рыбного порта» и «Севастопольский филиал «Госгидрографии».

Сокращение грузопотоков создало для этих унитарных предприятий серьезные финансовые проблемы. В ноябре 2017 года заметный резонанс вызвало выступление депутата крымского парламента

Ирины Черненко. Она заявила, что ГУП «Крымские морские порты» «планомерно идет ко дну, причем политика Минтранса Крыма... этому печальному процессу лишь способствовала», что «отсутствие грамотной, взвешенной стратегии сохранения и развития крымских морских портов привело к тому, что на сегодняшний день предприятие имеет все признаки банкротства».

По ее словам, кредиторская задолженность предприятия уже превысила 500 млн рублей, ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и Севастополя до 2020 года» в части развития крымских морских портов не выполнена, в результате чего предприятию необходимо вернуть в бюджет более 150 млн рублей.

Действительно, по данным ИАА «ПортНьюс», с 2014 года ГУП «Крымские морские порты» только наращивало убытки: в 2014 году они составили 14 млн руб., в 2015-м – 242 млн руб., в 2016-м – 405 млн руб. Эту тенденцию удалось переломить лишь в 2017 году – на предприятии за 11 месяцев убыток составил лишь 93 млн рублей. Положительные сдвиги связывали с новым руководством ГУП.

Убыточной является и работа ГУП «Севастопольский морской порт» – в 2017 году около 63 млн руб. (в 2016-м – 39 млн руб., в 2015-м – 116 млн руб.).

И в целом перспективы для здешних портов не радужные. В прошлом году вице-премьер республики Крым Виталий Нахлупин объявил, что будущая рентабельность портов под большим вопросом из-за скорого открытия Крымского моста – в декабре 2018 года откроется автомобильная часть, в декабре 2019-го – железнодорожная. Уход на мостовой переход значительной части грузов неминуемо приведет к снижению объемов перевалки грузов в морских портах.

Где же выход?

Пассажирские перспективы?

В феврале 2018 года вице-премьер крымского правительства Георгий Мурадов на пресс-конференции заявил, что порты Крыма, которые не работают на полную мощность из-за опасений судовладельцев попасть под санкции Запада и штрафы Украины, рассматривают возможности работы с Сирией и Ираном. Тут, как говорится, без комментариев.

В апреле 2018 года Министерство транспорта Крыма и ГУП «Крымские морские порты» презентовали концепцию развития ГУП, которая предусматривает перепрофилирование портов в пассажирские.

Министр транспорта республики Игорь Захаров в интервью «Интерфаксу» сообщил, что по заданию Минэкономразвития РФ, учитывая санкционную составляющую, была разработана такая концепция. Основная идея – нынешнюю инфраструктуру «Крымских морских портов» перепрофилировать на рекреационную (пассажирскую) деятельность. Это пассажирские перевозки и яхтенный туризм.

По словам министра, «у нас достаточно большое количество портовой инфраструктуры, которую можно перепрофилировать, порты находятся друг от друга на расстоянии 50-60 миль так называемого дневного перехода. То есть спортсмены-яхтсмены зашли в порт Керчь, погуляли там, затем перебазились в Феодосию, дальше – в Ялту, Евпаторию, Севастополь и так далее». «Концепция связывается и с развитием Севастополя как в перспективе рекреационного (пассажирского) порта, и с достаточно серьезным проектом развития Балаклавской бухты».

Он приводит пример Большого Сочи. «Оттуда убрали все грузовые перевозки, сейчас это так называемая «Гранд марина» и пассажирские перевозки. Будем надеяться, что в Ялте будет вторая «Гранд марина», аналогичная сочинской».

По словам министра, концепция нашла одобрение Минтранса и Минэкономразвития РФ. Начало мероприятий по реализации данной концепции планируется уже на 2019 год.

Но такие планы у специалистов не могут не вызывать сомнения. Откуда пассажиры? На сегодня круизное судоходство с участием иностранных лайнеров через порты полуострова не осуществляется. А подавляющее большинство пассажиров – это туристы, прибывающие отдохнуть в Крым через Керченскую паромную переправу и возвращающиеся через нее же назад.

По данным министерства курортов и туризма Крыма, в 2017 году в Крым через паромную переправу попало около 2,3 млн туристов. Это чуть меньше, чем в 2016 году. Но весь этот «паромный» поток резко сократится уже в нынешнем году, поскольку с конца мая планируется открыть по строящемуся Керченскому мосту движение легкового автотранспорта, а с декабря – уже и грузового.

И совершенно призрачны надежды на сколь-нибудь заметное появление иностранных яхтсменов, учитывая нынешний санкционный режим в отношении Крыма.

<https://ports.com.ua/news>