

УДК 332

А.А. Ярошенко

ФГБОУ ВО «КГМТУ», Керчь, email: admiral4221@mail.ru

КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАМКАХ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

Ключевые слова: портовая инфраструктура, субъекты хозяйствования, морской терминал, грузооборот, грузоперевозки, судозаход, судостроительная промышленность.

Модернизация морской портовой инфраструктуры составляет основу экономической, транспортно-логистической и общественной эффективности работы российских портов. Портовая инфраструктура имеет первостепенное значение для развития судостроительной промышленности, в том числе для потенциального формирования и развития судостроительного кластера в Республике Крым. Нарращивание портовых мощностей позволит не только обеспечить внутренние потребности субъектов хозяйствования, но и стать активным участником процесса обслуживания международных грузопотоков и транспортных коридоров. Но обеспечение конкурентоспособных позиций на внутреннем и внешнем рынках без комплексной технологической модернизации морских портов невозможно. Увеличение портовых мощностей и реконструкция портовой инфраструктуры, развитие портовой сети железнодорожного и автомобильного транспорта, повышение качества предоставляемых услуг повысит уровень конкурентоспособности морских портов, соответственно, потенциально окажет влияние на развитие судостроительной промышленности и смежных отраслей.

A.A. Yaroshenko

FGBOU VO "KSMTU", Kerch, email: admiral4221@mail.ru

KEY PROBLEMS AND PROSPECTS OF PORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT WITHIN THE FRAMEWORK OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE SHIPBUILDING CLUSTER OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

Keywords: port infrastructure, business entities, marine terminal, cargo turnover, cargo traffic, ship calls, shipbuilding industry.

Modernisation of the seaport infrastructure forms the basis for economic, transport and logistics and social efficiency of Russian ports. The port infrastructure is of paramount importance for the development of the shipbuilding industry, including the potential formation and development of a shipbuilding cluster in the Republic of Crimea. Increasing port capacities will allow not only to meet the internal needs of economic entities, but also to become an active participant of the process of servicing international cargo flows and transport corridors. However, it is impossible to ensure competitive positions in the domestic and foreign markets without comprehensive technological modernisation of seaports. Increase of port capacities and reconstruction of port infrastructure, development of the port network of railway and road transport, improvement of the quality of services provided will increase the level of competitiveness of seaports, respectively, potentially affecting the development of the shipbuilding industry and related industries.

Результатом инновационного развития промышленного сектора экономики в России является создание современной конкурентоспособной продукции судостроительной отрасли, обеспечение эффективности и инвестиционной привлекательности на рынке судостроения и судоремонта всех субъектов хозяйствования. Для современного развития судостроительной промышленности в Крыму актуальной задачей остается повышение производительности работы морских портов, использование новых технологий, строительство и реконструкция пор-

товой инфраструктуры, повышение уровня ее инновационности, степень включенности крымского региона во внешние экономические отношения.

С конца февраля 2022 г. страны Европейского Союза, США, Великобритания, Канада ввели беспрецедентные санкции против российской экономики. В том числе были введены блокирующие санкции против крупнейших судостроительных предприятий России и запрещены практически все поставки судового комплекующего оборудования, что соответственно повлияло на судозаход и гру-

зоооборот морских портов России, в том числе Республики Крым.

Целью данной статьи является анализ ключевых проблем развития портовой инфраструктуры в России, определение перспективных направлений развития портовой инфраструктуры Республики Крым в рамках формирования и развития крымского судостроительного кластера.

Результаты исследования

Формирование инновационной инфраструктуры морских портов, обеспечение высокого уровня безопасности мореплавания в портах и на подходах к ним, является ключевой целью Стратегии развития морской портовой инфраструктуры до 2030 г. (далее – Стратегия) [11].

Основными задачами реализации настоящей Стратегии предполагается:

- увеличение пропускной способности портов и обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры;
- обеспечение безопасной эксплуатации портовой инфраструктуры;
- создание условий для повышения конкурентоспособности отечественных портов;
- усиление государственного контроля над портовым хозяйством [11].

Данные условия позволяют удовлетворить потребности судостроительной промышленности в обеспечении перевалки грузов по всем направлениям (экспорт, импорт, транзит, каботаж) за счет реконструкции имеющихся и строительства новых мощностей, привлечения инвестиций в российские порты и обеспечение их комплексного развития. По сравнению с сухопутными участками морские порты обладают значительно лучшим территориальным расположением относительно центров производства и потребления грузов.

Для субъектов хозяйствования при выборе порта выгрузки главным являются скорость и качество обработки грузов, использование механизации и автоматизации, состояние гидротехнических сооружений, подъездных путей и инженерных сетей, совершенствование логистических схем, оптимизация взаимодействия с железнодорожным и автомобильным транспортом, координация работы государственных органов

в портах по принципу морского механизма «единого окна» [6].

В соответствии со Стратегией показателем увеличения спроса со стороны грузовладельцев и транспортных организаций является устойчивая тенденция к повышению объемов перевалки грузов в морских портах, что подтверждается данными Ассоциации морских портов в России за 2017–2022 гг. [1] (табл. 1).

В настоящее время портовые мощности для перевалки экспортных грузов развиты слабо. С другой стороны, не хватает портовых мощностей для перевалки импортных грузов, таких как контейнеры и накатные грузы.

Отсутствие развитой портовой инфраструктуры, терминалов большой глубины и мощности, неравномерность железнодорожных и автомобильных подъездов к портам, низкотехнологическое оборудование в пунктах пропуска могут привести к длительным таможенным процедурам, что в свою очередь может снизить конкурентоспособность отечественных портов.

Кроме того, российские порты зачастую проигрывают конкуренцию за собственный трафик зарубежным портам в области перевозки грузов укрупненными единицами. Например, производственные мощности контейнерных терминалов в российских портах составляют лишь 30% от суммарной мощности перегрузочных комплексов, переваливающих генеральные грузы, обычно подлежащие контейнеризации [11].

Существующие проблемы портовой инфраструктуры обусловлены тем, что объем необходимых портовых мощностей должен опережать объем перевалки экспортно-импортных грузов. Так как доступ к высококачественной инфраструктуре морских портов будет потенциально способствовать развитию судостроительной промышленности, субъектов хозяйственной деятельности и социальной сферы.

Показателем привлекательности российских морских портов является также их грузооборот. В процессе исследования грузооборота морских портов в России в период с 2016–2020 гг. выявлена тенденция снижения по типам судов количества судозаходов судов каботажного плавания на 51,8%, объемных показателей судов на 28,02% (табл. 2).

Таблица 1

Динамика грузооборота морских портов России

Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Грузооборот основной номенклатуры сухогрузов, млн. тонн.	373,2	387,6	375,9	404,6	412,8	404,8
Грузооборот основной номенклатуры наливных грузов, млн. тонн.	413,2	429,2	464,2	416,2	422,3	436,8
Грузооборот морских портов по бассейнам, млн. тонн, в том числе:	786,4	816,7	840,3	820,8	835,3	841,5
Грузооборот морских портов по направлениям, млн. тонн, в том числе:						
– экспорт	605,8	623,3	654,1	646,5	660,9	667,5
– импорт	36,2	36,2	37,3	36,6	40,5	36,4
– транзит	58,3	64,3	67,2	61,6	64,2	60,7
– каботаж	86,1	92,8	81,7	76,0	69,5	77,0
Прибытие грузов в морские порты различными видами транспорта, млн. тонн, в том числе:						
– автомобильный транспорт	66,3	75,4	71,5	80,1	79,3	69,4
– внутренневодный транспорт	16,4	13,7	15,8	18,1	13,8	11,5
– железнодорожный транспорт	318,3	336,4	346,9	359,3	369,8	373,5
– морской транспорт	25,5	30,5	26,6	25,7	34,6	48,9
– трубопроводный транспорт	265,1	256,3	273,1	239,6	255,3	261,3
Отправление грузов из морских портов различными видами транспорта, млн. тонн, в том числе:	36,1	34,2	31,1	29,1	29,6	24,3
– автомобильный транспорт						
– внутренневодный транспорт	0,3	0,1	0,1	0,15	0,19	0,24
– железнодорожный транспорт	15,5	14,3	13,9	12,7	16,1	18,2
– морской транспорт	18,3	28,7	29,5	28,7	28,1	29,05
– трубопроводный транспорт	1,2	2,3	4,5	4,3	3,9	2,54

Источник: составлено автором на основании [1]

Таблица 2

Динамика судооборота морских портов России

Показатель	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Динамика судозаходов (вход+выход) по типам судов и видам плавания					
Суда в каботаже ед., в том числе	254044	289465	122294	110841	122410
Сухогрузы	78589	108563	64070	52914	63530
Наливные суда	41291	39702	38593	35009	36142
Пассажирские суда	35916	30878	2527	3529	2790
Контейнеровозы	1440	1502	1296	1532	1975
Накатные, наплавные	83131	99829	6524	8773	7276
Рыбопромысловые суда	13677	8991	9284	9084	10697
Суда в заграничном плавании ед., в том числе	104465	108884	113096	118634	112389
Сухогрузы	65916	68574	72341	72172	69509
Наливные суда	23879	24943	25454	31010	27929

Пассажирские суда	1532	1351	1352	1499	354
Контейнеровозы	7288	7240	7473	7236	6706
Накатные, наплавные	4034	3714	3221	3125	3319
Рыбопромысловые суда	1816	3062	3255	3592	4572
Динамика объемных показателей по типам судов и видам плавания, млн. GT					
Суда в каботаже, в том числе:	521	606	515	360	375
Сухогрузы	123	151	153	156	149
Наливные суда	108	141	155	129	158
Пассажирские суда	10	11	10	13	16
Контейнеровозы	36	9	8	9	7
Накатные, наплавные	232	285	180	44	34
Рыбопромысловые суда	12	9	9	9	11
Суда в заграничном плавании, в том числе:	1363	1460	1567	1663	1460
Сухогрузы	571	603	638	716	651
Наливные суда	520	569	606	617	612
Пассажирские суда	162	181	210	214	146
Контейнеровозы	54	54	60	62	0
Накатные, наплавные	52	46	45	46	42
Рыбопромысловые суда	4	7	8	8	9

Источник: составлено автором на основании [8]

Таблица 3

Порты, обеспечивающие основную долю объемных показателей судов, млн. GT

Наименование порта	2019 г.	2020 г.
Новороссийск	249	228
Большой порт Санкт– Петербург	208	141
Усть-Луга	157	154
Восточный	135	126
Кавказ	96	105
Владивосток	113	94
Мурманск	100	92
Керчь-Еникальский канал	78	82

Источник: составлено автором на основании [8]

Портовая инфраструктура является существенным аспектом эффективного развития судостроительной отрасли Крыма. Морской порт Керчь расположен на западном побережье Керченского пролива, соединяющий Черное и Азовское море в центральной части города. Грузовой терминал морского порта имеет 7 причалов, протяженностью причальной линии 1300 м., принимая суда

с максимальной осадкой 6,0 м и максимальной длиной до 200 м. Терминал является незамерзающим, работает круглогодично и круглосуточно.

Морской порт занимается перевалкой внешнеторговых и транзитных грузов. Способен перерабатывать насыпные, генеральные грузы, оборудование, навалочные грузы – металлолом, уголь, инертные материалы, а также колесную технику,

зерно насыпью по прямому варианту и через склады порта в целом до 2,5 млн. тонн в год. Пропускная способность железнодорожных вагонов в сутки составляет 200 единиц. Терминал располагает складскими мощностями: открытые (140 тыс. кв. м), закрытые (12 тыс. кв. м) и способен одновременно принять под обработку до 200 тыс. тонн грузов [3]. Морской порт Керчь входит в первую десятку российских портов по суммарной валовой вместимости судов, проходящих его акваторию транзитом через Керчь-Еникальский канал (табл. 3).

Согласно приказу Министерства транспорта Республики Крым от 30.12.2016 г. № 333 утвержден перечень портовых сборов, взимаемых в морских портах Республики Крым, в том числе канальный, маячный, навигационный сборы. Данное различие в портовых сборах потенциально оказывает влияние на конкурентоспособность крымских морских портов. Различия ставок в маячном сборе достигают от 1,74 руб. до 3,69 руб., в навигационном сборе от 1,89 до 34,23 руб. для судов заграничного плавания; в маячном сборе от 0,76 руб. до 1,85 руб., в навигационном сборе 0,99 руб. до 17,12 руб. для судов каботажного плавания [5] (табл. 4). На основании проведенного анализа следует отметить, что самые низкие ставки портовых сборов взимаются в морском порту Керчь, тем самым создаются привлекательные условия для субъектов хозяйствования.

Соответственно увеличение грузотока и судозаходов через Керченский порт окажет потенциальное влияние на производственную деятельность субъектов хозяйствования судостроительной промышленности и смежных с ними отраслей. В то же время к факторам, сдерживающим развитие Керченского порта, можно отнести неудовлетворительное техническое состояние портовых сооружений и оборудование, а также недостаточное обновление грузоподъемных и транспортных средств.

Актуальной проблемой остается реконструкция существующих причалов, строительство новых судоподъемных сооружений, специализированных перегрузочных комплексов. Начиная с 2014 г. функционирование крымских морских портов в значительной степени обусловлено санкционным режимом, затрудняющим их развитие. Введенные санкции со стороны США и Ев-

ропейского Союза, оказали негативное влияние на гражданское судостроение: были ограничены рынки сбыта и партнерские связи, возможности закупки сырья, материалов, запасных частей, судового комплектующего оборудования.

Соответственно произошло снижение количества судозаходов, соответственно и грузооборота в морской порт Керчь (табл. 5).

Если в 2020 г. количество судозаходов составляло 3211, из них судов под иностранными флагами 37, в 2021 г. количество судозаходов – 963, из них судов под иностранными флагами 20, то за первое полугодие 2022 г. заходов судов было 1000, из них под иностранным флагом 2 судна [7].

Строительство портовых объектов осуществляется как за счет бюджетных средств, так и за счет финансовых средств субъектов хозяйствования. Система государственного управления морскими портами определяется проблемой обеспечения эффективного функционирования, которая связана с недостаточным бюджетным финансированием модернизации и развития портовой инфраструктуры. Реализация экономических отношений между государственным сектором и субъектами хозяйствования заключается в предоставлении более качественных государственных услуг за счет государственной поддержки технологий и инноваций частного сектора и повышения эффективности предпринимательской деятельности. В то же время государственный сектор определяется спецификой выполняемых им функций, т.е. функциональным характером общественно-го производства.

Эффективным механизмом модернизации портовой инфраструктуры и привлечения инвестиций является государственно-частное партнерство позволяющее привлекать инвестиции в условиях действующих международных санкций, оказывая при этом существенное влияние на макроэкономическую стабильность. В Крыму работает Межведомственный координационный совет по развитию государственно-частного партнерства, созданный по инициативе Министерства экономического развития Республики Крым. Совет координирует деятельность исполнительных органов государственной власти Крыма по вопросам формирования и реализации государственной политики в сфере развития государственно-частного партнерства на территории республики.

Таблица 4

Ставки портовых сборов за услуги, оказываемые государственным унитарным предприятием Республики Крым «Крымские морские порты»

Ставки заграничного плавания (руб./1 GT)			
Наименование сбора	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Порт Керчь			
Канальный сбор для судов, проходящих акваторию порта Керчь транзитом	9,84	7,00	9,95
Маячный сбор для судов, проходящих акваторию порта Керчь транзитом	1,74	1,25	1,90
Навигационный сбор в части СУДС	1,89	1,65	2,15
Порт Феодосия			
Маячный сбор	3,69	2,59	4,06
Навигационный сбор,	23,24	16,27	25,56
в том числе СУДС	2,80	1,96	3,08
Порт Евпатория			
Маячный сбор	3,69	2,59	4,06
Навигационный сбор без СУДС	11,84	8,29	13,02
Порт Ялта			
Маячный сбор	3,69	2,59	4,06
Навигационный сбор без СУДС	34,23	23,96	37,65
Ставки каботажного плавания (руб./1 GT)			
Порт Керчь			
Канальный сбор для судов, проходящих акваторию порта Керчь транзитом	4,49	3,50	4,85
Маячный сбор для судов, проходящих акваторию порта Керчь транзитом	0,76	0,64	0,87
Навигационный сбор в части СУДС	0,99	0,94	1,25
Порт Феодосия			
Маячный сбор	1,85	1,29	2,03
Навигационный сбор,	11,62	8,13	12,78
в том числе СУДС	1,40	0,98	1,54
Порт Евпатория			
Маячный сбор	1,85	1,29	2,03
Навигационный сбор без СУДС	5,92	4,14	6,51
Порт Ялта			
Маячный сбор	1,85	1,29	2,03
Навигационный сбор без СУДС	17,12	11,98	18,83

Примечание: *СУДС – система управления движения судов

Источник: составлено автором на основании [5]

Таблица 5

Анализ динамики грузооборота морских торговых портов Азово-Черноморского бассейна (морской порт Керчь)

Показатель	Период								Темп роста, %
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Республика Крым	6,59	9,56	10,16	10,0	8,7	4,34	2,35	1,0	-84,8
Порт Керчь	0,33	0,78	0,96	0,95	0,7	0,384	0,247	0,238	-27,9

Источник: составлено автором по данным [7–8]

НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА	
- № 377-ФЗ «О развитии Республики Крым и города федерального значения Севастополя и свободной экономической зоне на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя»; №116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации»; №115-ФЗ «О концессионных соглашениях»; № 488-ФЗ «О промышленной политике в РФ».	- Стратегия развития морской портовой инфраструктуры РФ до 2030 г.; Стратегия развития морской деятельности РФ до 2030 г.; Стратегия социально-экономического развития муниципального образования городской округ Керчь Республика Крым до 2030 г.; Концепция развития портовой инфраструктуры Крымского полуострова до 2030 г.
Факторы положительного влияния: - удобное географическое положение с наличием естественной глубины без ограничений периодов навигации; - развитая транспортная инфраструктура; - наличие в непосредственной близости железнодорожного транспортного узла, автомобильного и железнодорожного мостовых переходов через Керченский пролив; - квалифицированная рабочая сила и управленческий персонал; - оснащение современного перегрузочного оборудования; - наличие грузового и пассажирского терминала; - создание контейнерных терминалов порта; - удобная компоновка обширных складских помещений.	Факторы потенциального развития: - стратегический объект для устойчивого развития экономики Республики Крым; - наличие транзитного потенциала; - строительство логистических объектов и транспортно-логистической инфраструктуры; - создание портовой особой экономической зоны; - возможность использования механизма концессионного соглашения; - оптимизация района логманской проводки; - рациональное распределение грузопотоков и реконструкция мощностей под определенные виды грузов; - ввод в эксплуатацию необходимого количества обеспечивающего флота; - развитие материальной базы для подготовки специалистов в области эксплуатации морского транспорта.
Ожидаемые результаты	
1. Формирование и развитие судостроительного кластера в Республике Крым; 2. Развитие гражданского судостроения, судоремонта, изготовление металлоконструкций, комплектующих изделий и судового оборудования; 3. Создание портовой особой экономической зоны в морском порту Керчь; 4. Модернизация объектов портовой инфраструктуры, с использованием механизма концессионного соглашения; 5. Выполнение программ системы профессионального образования для подготовки специалистов на базе образовательных организаций, расположенных на территории г. Керчи, реализующие основные и дополнительные профессиональные образовательные программы в сфере морской деятельности; 6. Развитие морского круизного туризма на территории г. Керчь, в том числе реконструкция и строительство туристических и рекреационных объектов, а также водных видов спорта; 7. Реализация мер по использованию, восстановлению и охране окружающей среды морского побережья, в том числе прибрежных полос в курортных и рекреационных зонах Черного моря, Азовского моря и Керченского пролива и прилегающей морской акватории; 8. Развитие международного, межрегионального и приграничного сотрудничества субъектов морской деятельности по вопросам изучения, освоения морских пространств и ресурсов; 9. Реализация Стратегии социально-экономического муниципального образования городской округ Керчь Республики Крым до 2030 года.	

Рис. 1. Основные направления развития крымской портовой инфраструктуры на примере морского порта Керчь в рамках формирования и развития судостроительного кластера Республики Крым

Источник: разработано автором на основе [6, 9–10, 12–14]

В настоящее время большинство проектов, являющихся государственно-частным партнерством, реализуются в рамках Федерального закона № 115-ФЗ

«О концессионных соглашениях» [4]. В соответствии выше указанным федеральным законом инфраструктура морских портов, в том числе земельные

участки, морской терминал, причалы, гидротехнические сооружения, объекты производственной и инженерной инфраструктуры, включены в перечень возможных объектов таких соглашений. Концессионные соглашения предполагают механизм реализации инфраструктурных проектов, обеспечивая интересы инвестора и государства, распределяя финансовые обязательства, проектные риски и ответственность сторон. Применение концессионных соглашений в рамках морского порта Керчь позволит:

- эффективно использовать средства за счет участия в проектах высококвалифицированных управленческих кадров и усиления контроля со стороны государства;

- при строительстве или модернизации объектов портовой инфраструктуры снизить нагрузку на бюджетные средства за счет привлечения ресурсов субъектов хозяйствования, рационально распределить риски и одновременно снизить вероятность их возникновения.

Одним из инструментов развития инфраструктуры и преодоления дефицита финансирования инвестиций в развитие портовой инфраструктуры должно стать увеличение соответствующих расходов из федерального и региональных бюджетов с 1,2% ВВП в 2010 г. до 2-2,1% в 2030 г. [11]. Необходимо также, уделять внимание обеспечению комплексной безопасности и устойчивости портовых операций включая повышение безопасности на море и снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Возложить на администрацию портов ответственность за мониторинг и контроль качества услуг по приему судовых отходов в портах, а также разработку и регулярное обновление планов управления судовыми отходами в портах.

Кроме того, портовые перегрузочные комплексы необходимо наделить функциями субъектов хозяйствования, имеющих имущественный комплекс производственного назначения. На их основе могут потенциально формироваться инвестиционные проекты для привлечения инвесторов и эффективных собственников – грузовладельцев, судовладельцев. Но реализация инвестиционных проектов не представляется возможной без привлечения внешних инвестиций.

Так, концепция развития портовой инфраструктуры крымского полуострова до 2030 г. предполагает диверсификацию услуг, оказываемых морскими портами, с целью создания системных условий для притока в Крым инвестиционных ресурсов [3]. Наиболее перспективными направлениями развития портовой инфраструктуры Крыма, в том числе порта Керчь, являются реконструкция и строительство морской терминальной инфраструктуры для развития морских пассажирских перевозок, включая туристические линии и создание важнейших объектов яхтенной инфраструктуры.

Создание условий, повышающих уровень конкурентоспособности отечественных морских портов возможно путем организации портовых особых экономических зон. Приоритетными направлениями для развития в таких зонах является судостроение, судоремонт и обслуживание судов. Согласно Федеральному закону от 22.07.2005 г. № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» режим портовой особой экономической зоны предполагает предоставление резидентам налоговых льгот и таможенных преференций [12]. Например, снижение налога на добавленную стоимость с 18% до 13,5%, снижение налога на прибыль в бюджет Крыма с 18% до 13,5%, льготы в виде ставки 0% по земельному, транспортному налогу и налогу на имущество субъектов хозяйствования [2]. На территории портовой особой экономической зоны действует режим свободной таможенной зоны. Суда, при заходе в порт не должны проходить таможенный контроль до начала разгрузки, что значительно экономит время стоянки судна. То есть, резиденты – субъекты хозяйствования могут на более выгодных условиях осуществлять погрузочные и разгрузочные работы, сохранять товар, заниматься торговлей, хранить на территории портовой зоны свои грузы, оказывать услуги по ремонту судов. Портовые особые экономические зоны находятся в регионах, расположенных близко от глобальных транзитных коридоров. Морской порт Керчь, расположенный в восточной части Крыма находится в непосредственной близости к черно-

морским путям транспортировки нефти, международным транспортным коридорам и выходу в Средиземное море, а также железнодорожного транспортного узла, автомобильного и железнодорожного мостовых переходов через Керченский пролив. Налоговые льготы, поддержание портовых сборов и тарифов будут способствовать потенциальному привлечению инвестиций в развитие портовой инфраструктуры, внедрение передовой техники и прогрессивных технологий, позволит увеличить транзитный грузооборот и судозаходы в морской порт Керчь (рис. 1).

Выводы

Таким образом, на основании вышеизложенного необходимо сделать выводы о том, что на формирование и развитие крымского судостроительного кластера потенциально окажет влияние:

- модернизация и реконструкция портовой инфраструктуры, использование новых технологий, повышение уровня ее инновационности;
- создание портовой особой экономической зоны;
- реализация государственно-частного партнерства;
- стимулирование инвестиций в развитие новых видов туризма (яхтинга), что позволит достичь обновления объектов портовой инфраструктуры.

Портовая инфраструктура морского порта Керчь может стать грузовой базой для формирования и развития крымского судостроительного кластера, для развития транзитного потенциала, стимулирования инвесторов с целью реализации транспортно-логистических цепочек субъектов хозяйствования судостроительной промышленности и смежных отраслей экономики.

Библиографический список

1. Ассоциация морских портов торговых портов. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika-0> (дата обращения 05.09.2023).
2. Бизнес-навигатор по особым экономическим зонам России // Ассоциация кластеров, технопарков и ОЭЗ России. 2021. Вып. 5. [Электронный ресурс]. URL: <https://akitrf.ru/Biznes-navigator-po-osobym-ekonomicheskim-zonam-Rossii-2021.pdf> (дата обращения 25.09.2023).
3. Концепция развития портовой инфраструктуры Республики Крым до 2030 года от 07.10.2020 г. № 1613. [Электронный ресурс]. URL: <https://mtrans.rk.gov.ru/ru/document/show/231> (дата обращения 12.09.2023).
4. Кодексы и законы // Российское Законодательство и Судебная практика. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.zakonrf.info> (дата обращения 20.09.2023).
5. Приказ Министерства транспорта Республики Крым от 30.12.2016 г. О решении Тарифного совета ГУП РК «КМП» в отношении установления тарифов на услуге по погрузке и выгрузке, хранению грузов, услуги по предоставлению причалов, услуги буксиров и швартовые операции в морских портах Керчь, Феодосия, Ялта, Евпатория // Правительство Республики Крым. [Электронный ресурс]. URL: <https://mtrans.rk.gov.ru/uploads/mtrans/attachments/d4/1d/8c/> (дата обращения 15.09.2023).
6. Распоряжение от 3 февраля 2022 г. № 152-р. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/44477/> (дата обращения 19.09.2023).
7. Селезнев С.Н. Морской порт живет надеждами // Морские порты. 022. № 6. [Электронный ресурс]. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/98362/?ysclid=lcc4zuwzpu> (дата обращения 05.09.2023).
8. Стратегический отчет. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rosmorport.ru/about/disclosure/report/presentation/> (дата обращения 20.09.2023).
9. Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72573254/> (дата обращения 21.09.2023).
10. Стратегии социально-экономического развития муниципального образования городской округ Керчь Республики Крым до 2030 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://kerch.rk.gov.ru/ru/document/show/1984> (дата обращения 21.09.2023).
11. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры РФ до 2030 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rosmorport.ru/media/File/State> (дата обращения 22.09.2023).

12. Федеральный закон от 22.07.2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации». [Электронный ресурс]. URL: [https:// www.kremlin.ru/acts/bank/22673](https://www.kremlin.ru/acts/bank/22673) (дата обращения 20.09.2023).

13. Федеральный закон от 29.11.2014 № 377-ФЗ (ред. от 08.03.2022) «О развитии Республики Крым и города федерального значения Севастополя и свободной экономической зоне на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя». [Электронный ресурс]. URL: <https://legalacts.ru/doc/federalnyi-zakon-ot-29112014-n-377-fz-o/?ysclid=lcxoqo7r7l810685707> (дата обращения 16.09.2023).