

МОРСКИЕ ПОРТЫ



№3(67)2008

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ. ОСНОВАН В 1997 г.

- 11** УКРЕПЛЕНИЕ ВЕРТИКАЛИ ВЛАСТИ
ИНТЕРВЬЮ РУКОВОДИТЕЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО
АГЕНТСТВА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
А.ДАВЫДЕНКО
- 134** ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ:
ТЕХНОЛОГИИ И ОПЫТ РЕМОНТА ПОРТОВЫХ
ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

**ТЕМА НОМЕРА:
5 ЛЕТ РОСМОРПОРТУ**



ОПЕРЕЖАЯ ВРЕМЯ

Развитие портов Южной Кореи на этапе глобализации мировой экономики

XXI ВЕК БЕСПОВОРОТНО ОБОЗНАЧИЛ ПЕРЕХОД МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ ОТ ПРОЦЕССОВ ИНТЕГРАЦИИ К НОВОЙ ФАЗЕ – ГЛОБАЛИЗАЦИИ, КОТОРАЯ ВЫРАЖАЕТСЯ В ПОСТЕПЕННОМ ПРЕВРАЩЕНИИ МИРОВОГО ХОЗЯЙСТВА В ЕДИНЫЙ РЫНОК ТОВАРОВ, УСЛУГ, КАПИТАЛА, РАБОЧЕЙ СИЛЫ И ЗНАНИЙ. НЕСМОТРИ НА ТО ЧТО ПОСЛЕДСТВИЯ ГЛОБАЛИЗАЦИИ МОГУТ НОСИТЬ КАК ПОЗИТИВНЫЙ, ТАК И НЕГАТИВНЫЙ ХАРАКТЕР, ПО МНЕНИЮ ТЕОРЕТИКОВ ЭКОНОМИКИ, АЛЬТЕРНАТИВЫ ЕЙ НЕТ.

ИМЕННО ПОЭТОМУ РЯД ГОСУДАРСТВ С РАЗВИВАЮЩЕЙСЯ ЭКОНОМИКОЙ И ВЫСОКИМ ПОТЕНЦИАЛОМ СТРЕМИТСЯ ВКЛЮЧИТЬСЯ В ПРОЦЕСС ГЛОБАЛИЗАЦИИ В КАЧЕСТВЕ ПОЛНОПРАВНОГО ИГРОКА. НЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ В ЭТОМ ПЛАНЕ И РОССИЯ, КОТОРАЯ ВЫСТРАИВАЕТ СЕГОДНЯ ДОЛГОСРОЧНУЮ СТРАТЕГИЮ ИНТЕГРАЦИИ В МИРОВУЮ ТОРГОВУЮ СИСТЕМУ.

ОСОБУЮ РОЛЬ В БУРНО РАЗВИВАЮЩИХСЯ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССАХ И ВЗАИМОСВЯЗЯХ РАЗНЫХ СТРАН В ОБЛАСТИ ПРОИЗВОДСТВА И СБЫТА ТОВАРОВ И УСЛУГ ПРИОБРЕТАЕТ МИРОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА, В КОТОРОЙ РОССИЙСКОЕ ГОСУДАРСТВО ПЫТАЕТСЯ ЗАНЯТЬ ДОСТОЙНОЕ МЕСТО. ОДНАКО К РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, В ТОМ ЧИСЛЕ И ПОРТОВОЙ, К ПОВЫШЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ АКТИВНОСТИ ЗА ПРЕДЕЛАМИ СВОИХ ГРАНИЦ ЗА СЧЕТ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ТОРГОВЛИ, СНЯТИЯ ТОРГОВЫХ И ИНВЕСТИЦИОННЫХ БАРЬЕРОВ, СОЗДАНИЯ ЗОН СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ И Т.Д. СТРЕМЯТСЯ И ДРУГИЕ ГОСУДАРСТВА. В ЭТОЙ КОНКУРЕНТНОЙ БОРЬБЕ РОССИЯ ПОКА ПРОИГРЫВАЕТ, ХОТЯ ИМЕЕТ ПЕРЕД ГЛАЗАМИ УСПЕШНЫЙ ОПЫТ СОСЕДНИХ СТРАН.

В ЭТОЙ СТАТЬЕ РЕЧЬ ПОЙДЕТ О ПОРТАХ ЮЖНОЙ КОРЕИ, РАЗВИВАЮЩИХСЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ ПЕРЕДОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, ИНФОРМАЦИОННО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ И ИСПОЛЬЗУЮЩИХ СТАТУС СВОБОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН.



МИХАИЛ МОРЕХОВОВ,
ПРЕДСТАВИТЕЛЬ КОМПАНИИ INTERORIENT NAVIGATION CO, LTD В СТРАНАХ АЗИИ

В настоящее время рынок Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) высокими темпами набирает обороты, и с этим нельзя не считаться. В то же время доступ к нему государствам-участникам внешнеторговых отношений дает мировая транспортная система. Те государства, которые располагаются на основных транспортных путях и соответственно имеют транспортный потенциал, стремятся как можно полнее использовать его для развития собственной экономики, и в том числе для получения прибылей от деятельности транспортного комплекса.

В качестве примера возьмем страны Северной Азии, где расположены 9 из 20 крупнейших контейнерных портов мира. В 2007 году они перевалили около 200 млн TEU, что составило 36% ми-

рового грузопотока контейнеров (500 млн TEU). В целом же порты Желтого моря Шанхай, Кингдао, Тяньджин, Инчхон (Shanghai, Qingdao, Tianjin, Incheon) перерабатывают 20% всего грузопотока, направляемого в данный регион.

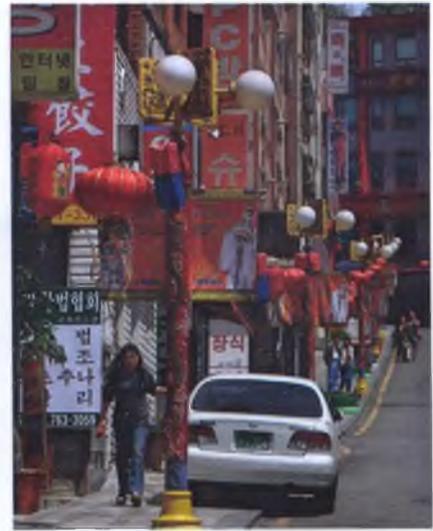
Одним из инструментов, позволившим достичь таких результатов за счет развития транспортной инфраструктуры, стали свободные экономические зоны – FEZ (Free Economic Zones), дающие возможность привлечь значительные инвестиции. Стоит отметить, что важную роль для развития и строительства портов Северной Азии сыграли иностранные инвесторы, которые помимо инвестиций обеспечили постоянные грузопотоки.

FEZ стали эффективной опробованной моделью в инвестиционной политике таких стран, как Китай, Япония,

Южная Корея. Этим государствам удалось в сравнительно короткий период времени достичь небывалого прогресса в портовой отрасли и в международных перевозках именно благодаря созданию свободных экономических зон, предполагавших особые условия для инвесторов и льготный режим осуществления экономической деятельности в пределах FEZ.

СТАВКА НА FEZ

В Южной Корее первые попытки создания свободных экономических зон были предприняты в 1970 и 1974 годах, когда правительством этого государства в городах Масан и Иксан были учреждены две зоны, как Free Export Zone. На основании закона (Law for Establishment of Free Export Zone) они должны были способствовать развитию национальной и местной эконо-



мик через привлечение иностранных инвестиций, направленных на увеличение экспорта, расширению технических мощностей и созданию дополнительных рабочих мест. Налоговые льготы и низкий уровень арендной платы стали главными условиями, созданными для инвесторов.

В 1999 году только в FEZ Масана объем экспорта составил \$4,53 млрд; в секторе электроники было выпущено продукции на \$4,28 млрд (95,1% от всего объема Кореи); в машиностроении – на \$259 млн; в текстильной промышленности – на \$121 млн. К 2000 году в зоне размещено 70 компаний: 4 – по выпуску цветных металлов, 8 – металлургических, 6 – текстильной промышленности, 19 – по выпуску машиностроительного оборудования, 25 – электро- и электроники, 8 – прочих.

В развитие данного направления в октябре 2000 года в городе Кунсан выделяется район в 1,25 млн м² под строительство порта и развитие свободной торговой зоны – FTZ (Free Trade Zone). В ноябре 2002-го начинается развитие Daebul National Industrial Complex на территории в 1,16 млн м², а FEZ в Масане расширяется на 302 тыс. м².

В 2003 году правительство определяет в качестве FEZ еще три перспективные зоны развития – Incheon, Busan-Jinhae и Gwangyang Bay.

В настоящее время в Южной Корее действуют несколько типов свободных экономических зон:

Foreign Investment Zone (FIZ) – зона иностранных инвестиций;

Free Trade Zones (FTZs) – зоны свободной торговли;

Free Economic Zones (FEZs) – свободные экономические зоны;

Investment Promotion Zone (IPZ) – зона свободных инвестиций.

Иностранцам разрешено 100%-ное владение предприятиями, зарегистрированными в свободных зонах, а инвесторам гарантирована репатриация прибыли и капитала за пределы Южной Кореи. Все предприятия зоны иностранных инвестиций, занятые в сфере высоких технологий или в бизнесе, связанном с сервисным обслуживанием промышленных предприятий, освобождены от всех налогов на пять лет с возможностью последующего освобождения от 50% налогов ещё на два года.

Предприятия зон свободной торговли, свободных экономических зон и зоны свободных инвестиций освобождены от всех налогов на три года с возможностью последующего освобождения от 50% налогов ещё на два >>

North port, Suyeong bay. В 2007 году грузооборот порта Пусан составил 240 млн тонн различных грузов.

Правительством Южной Кореи и портовыми властями разработан План развития порта и припортовой инфраструктуры до 2020 года, на что из госбюджета выделено \$9 млрд. Ожидаемый экономический эффект — \$32 млрд ежегодно и 12 тыс. дополнительных рабочих мест.

План строительства нового порта Пусан-Чинхе (Busan-Jinhae) был принят в 2003 году совместно с планом развития свободной экономической зоны VJ FEZ. Под строительство порта была выделена территория 92 тыс. м². Планом предусматривалось поэтапное строительство порта для перевалки контейнеров. На сегодня уже построено 6 причалов, на которых в 2008 году переработано 2,4 млн TEU. В 2009 году будет построено еще 18 причалов, и объем переработки контейнеров вырастет до 6,05 млн TEU.

Всего по проекту необходимо построить 30 высокомеханизированных причалов шириной 500 метров с трехполосной системой складирования контейнеров и оборудовать их 172 кранами, включая 9 специализированных кранов для переработки контейнеров. По завершению строительства всех причалов к 2011 году новый порт должен обеспечить переработку 10 млн TEU в год.

К концу строительства всей FEZ ожидаемый приток рабочей силы составит 84 тыс. человек, включая 2,3 тыс. иностранных специалистов. А к 2020 году количество рабочих мест будет доведено до 230 тыс.

Операторами строительства нового порта выступают Министерство морского флота и рыболовства и компания «Пусан — новый порт» (Busan New Port). Из \$9,2 млрд запланированных инвестиций \$4,5 млрд составляют средства выделяемые правительством, \$4,7 млрд — частные инвестиции.

Свободная экономическая зона Пусан-Чинхе (VJ FEZ), наряду с развитием порта Пусан, строительством нового порта (Busan New Port), предусматривает создание самого большого в Южной Корее промышленного производственного комплекса (машиностроение, переработка металла и т.п.), морского центра логистики, научного, центра развития и международного бизнес-центра.

Эта зона на начальном этапе, например, привлекла прямые инвестиции таких американских компаний, как Advanced Metal-forming Technologies и Regent Aerospace. Первая — производитель алюминиевых дисков для автомобилей, заявила об инвестициях в \$50 млн на строительство завода, а вторая — производитель кресел для самолетов и систем развлечений в полетах, заявила об инвестировании \$20 млн в создание завода по производству компонентов для отделки интерьеров самолетов.





Gwangyang

В 2003 году Национальная Ассамблея Южной Кореи утвердила план развития свободной экономической зоны (FEZ) на юге Корейского полуострова в Южной провинции Чолла (Jeolla), выделив для этого район 14,6 млн м². Стратегическим планом развития, рассчитанным на 2004 – 2011 годы предусмотрено поэтапное развитие FEZ, включая строительство нового современного контейнерного порта Гвангьян (Gwangyang), Всемирного морского центра, Международного центра логистики.

Необходимо отметить, что в данном районе располагается национальный индустриальный комплекс Йосу (Yeosu) с развитой сталелитейной промышленностью (5 место в мире), а также с нефтеперерабатывающей и химической. В связи с этим параллельно с развитием порта Гвангьян предусмотрена программа развития до 2020 года универсального порта Йосу и нового современного города.

В 2007 году порт Йосу вышел на годовой объем грузооборота в 8,3 млн тонн, а Гвангьян переработал 198 млн тонн.

Между тем план строительства контейнерного порта Гвангьян предполагает создание портовой и припортовой инфраструктуры, которая будет вклю-

чать 33 причала общей протяженностью 11,1 тыс. метров с глубинами 15–18 метров; 29 причалов предназначены для приема судов дедвейтом 50 тыс. тонн, 4 причала – для судов дедвейтом 20 тыс. тонн. Кроме того необходимо построить 37,9 км подъездных путей,

2,17 тыс. м² складских помещений и возвести гостиничный комплекс с парковой площадью 26,45 тыс. м².

В 2008 году из 33-х запланированных будет введено в эксплуатацию 16 контейнерных причалов, на которых будет переработано 5 млн TEU или 260 млн тонн контейнерных грузов, а по окончании строительства и введению в эксплуатацию всех причалов к 2011 году ежегодный оборот Гвангьяна составит 12,45 млн TEU.

В строительство контейнерного порта будет инвестировано \$18 млн, на III этапе (окончание строительства) – \$42 млн. В развитие района планируется вложить \$129 млн, в развитие транспортно-логистической системы – \$68 млн, логистической системы – \$24,5 млн.

Один из видов льгот в свободной экономической зоне, куда входит порт Гвангьян – пониженная ставка арендной платы. Для корейских и иностранных инвесторов, арендующих объекты инфраструктуры, она равняется \$0,2 за 1 м² на 6 месяцев; для инвесторов, осуществляющих развитие информационно-логистической структуры – \$0,03 за 1 м²; плата за аренду общественных земельных участков равна 50% от официальной ставки за 1 м² площади в течение 3 лет.

Incheon

Порт Инчхон (Incheon) – второй по величине и один из старейших портов Южной Кореи (1883 г., порт Чемульпо (Jemulpo)).

В 1966 году правительство Южной Кореи принимает решение об интен-

ЮЖНО-КОРЕЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР



Международный морской центр в Южной Кореи был открыт в 2006 году в порту Гвангьян (Gwangyang). В современном 19-этажном здании, на площади более 18 тыс. м², разместились офисы компаний, занимающихся грузовыми перевозками и грузовыми операциями в порту. Помимо компаний морского бизнеса в Международном морском центре имеют свои представительства финансовые агентства. Кроме того, здесь размещен Центр подготовки специалистов, обеспечивающих работу порта и производящих различные операции с грузами. Использование в обучении электронных систем – одно из главных направлений подготовки будущих специалистов.

Власти порта считают, что предоставленные в распоряжение отечественным и зарубежным компаниям площади Центра, расположенного непосредственно в порту, способствуют лучшему обслуживанию клиентов и более качественному проведению всевозможных грузовых операций.

Международный морской центр связан с Северо-Азиатским центром логистики, международной сетью и рабочей системой движения судов.

Что касается Центра подготовки специалистов, то необходимо подчеркнуть, что это один из передовых центров ATP по подготовке как национальных, так и зарубежных портовых специалистов.

сивном развитии порта и строительстве внутренней гавани (сегодня это Внутренний порт на искусственной территории), а также системы шлюзов, помогающей предотвратить высокий уровень приливов и отливов – до 10 м. Строительство Внутреннего порта было закончено в 1974 году, что обеспечило прием судов дедвейтом более 50 тыс. тонн.

Сегодня порт Инчхон – это Внутренний порт (Внутренняя гавань), Северный порт (Северная гавань), Южный порт-1 и Южный порт-2 (соответственно Южная гавань 1 и 2), Международный пассажирский терминал (2000 г.).

Порт Инчхон является крупнейшим портом Западного побережья Корейского полуострова и играет одну из ключевых ролей в развитии свободной экономической зоны Инчхон (I FEZ). На первоначальном этапе порт не вошел в FEZ, но с развитием свободной экономической зоны в 2003 году полу-

чил мощную финансовую поддержку, а в центральной его части была учреждена свободная таможенная зона – FCZ (Free Customs Zone).

Кстати и в выше указанных портах – Пусан и Гвангъян – в 2004 году были учреждены такие же зоны со льготным таможенным, налоговым режимом на перемещаемые через зону грузы, упрощенную процедуру по таможенному оформлению и большую свободу при работе с транзитными грузами, включая тарифную политику, а также специальный пакет законодательных актов местного уровня, направленных на стимулирование повышения объемов экспорта продукции местного производства.

Сегодня порт Инчхон входит также и в свободную экономическую зону I FEZ. Он обеспечивает перевалку всех типов грузов, включая автомобили. Порт способен одновременно принять 37 судов, включая суда дедвейтом 50 тыс. тонн.

По итогам 2007 года порт переработал 138 млн тонн генеральных грузов.

Расширение контейнерного терминала способствует ежегодному увеличению переработки контейнеров: 1,15 млн TEU – 2005 г.; 1,37 млн TEU – 2006 г.; 1,66 млн TEU – 2007 г.; к 2015 году объем переработки планируется на уровне 3,87 млн TEU, к 2020 году – 5,35 млн TEU.

Свободная экономическая зона Инчхон (I FEZ) включает три района развития. Район SONDO – специализируется на развитии инновационных технологий (ИТ), биотехнологий (ВТ), включает строительство нового города (New Sondo City) с международным бизнес центром, научно-информационным центром и технологическим комплексом. Район Yongjong – рассматривается как транспортный центр, с современным международным аэропортом Incheon (2002 г.), предусмотрено развитие порта Incheon





(Южный порт-1 и Южный порт-2, два Международных пассажирских терминала (2000 г. и 2002 г.), Международный центр логистики (2008 г.).

И третий район CHEONGNA – развитие туризма, зоны отдыха, а также международного финансового центра.

Необходимо отметить, что морской порт, аэропорт, компании и фирмы, ведущие морской и сопутствующий ему бизнес в свободной экономической зоне Инчхон, задействованы в единую информационно-логистическую систему. Вокруг порта Инчхон и международного аэропорта созданы оптимальные условия для работы с грузами, поэтому наличие еще и свободной таможенной зоны (FTZ) способствовали созданию здесь центра международной логистики, который вступил в действие с начала 2008 года.

Основанный на работе систем EDI (Electronic Data Interchange) и Port-

MIS (Marine International System), комплекс логистики представляет собой всеобъемлющую систему, входящую в мировую глобальную информационную сеть, являясь важным звеном информационной и телекоммуникационной сети, как внутри страны, так и за ее пределами. Использование систем EDI и Port-MIS являются новым шагом к получению более полной и исчерпывающей информации по отслеживанию перемещения грузов от отправителя к получателю. В этот же комплекс входит интеграционно-информационная система, которая отслеживает процессы погрузки – выгрузки и перемещения груза в реальном времени.

ЦЕЛИ ВЫСОКОГО ПОРЯДКА

Корейский опыт создания FEZ показывает, что главной задачей государства была интеграция в Центр бизнеса Северо-Восточной Азии, ведущее

место в котором занимала Япония.

Основой данного направления в деятельности южно-корейского правительства стал проект соглашения о свободной торговле – FTA (Free Trade Agreement), включающий в этот проект Японию и Китай. Восточно-азиатский торговый блок (ASEAN) завершил подготовку соглашения FTA между Японией, Китаем, Южной Кореей, Индией, Австралией, Новой Зеландией, который будет подписан Южной Кореей в 2008 году, Китаем – в 2010 году, Индией и Австралией – в 2011-м, Японией и Новой Зеландией – в 2012 году.

Акценты этого соглашения были составлены с учетом того, что Япония – это технологии, Китай – это рынок, Южная Корея – ворота в Северо-Восточную Азию.

Нужно отметить, что географическое положение Кореи, высокоразвитая транспортная инфраструктура, включающая морские порты, аэропорты, железные, автомобильные дороги и работающая на основе высокотехнологичных информационных систем, систем коммуникации и логистики, дают возможность Южной Корее быть не только воротами на динамично растущем рынке АТР, но и рассчитывать на роль одного из центров мирового бизнеса.

Начиная с XXI века Южная Корея ставит перед собой эту цель в качестве стратегической. Среди комплекса направлений по ее реализации развитие «портов будущего» с современной транспортной инфраструктурой признано одним из важных. Развитие осуществляется поэтапно и сориентировано на четыре основных направления:

- модернизация имеющихся портов и связанной с ними инфраструктуры; строительство новых портов и новых транспортных систем, их взаимодействие с транспортными системами других стран (Транссибирской, Трансманчжурской, Транскитайской магистральями);

- создание новых проектов типа «город-порт», не имеющих аналогов в мировой практике и начало их строительства;

- разработка и внедрение инновационных технологий, информационных и логистических систем на морском транспорте, их совместимость с международной глобальной сетью для более оперативного планирования и четкого контроля грузопотоков.

Свободные экономические зоны различного типа, как действующие, так и планируемые, являются эффективным средством достижения Южной Кореи целей высокого экономического порядка. ■

ИЗ ДОСЬЕ : МИХАИЛА АФОНАСЬЕВИЧА МОРЕХОДОВА

Родился в 1946 году в г. Керчь, Украина.

Окончил Одесское мореходное училище – судоводительский факультет и Горьковский институт инженеров водного транспорта – факультет эксплуатации водного транспорта.

Работал в Дунайском морском пароходстве, Новороссийском морском пароходстве, греческой компании EMM на морских судах практически всех типов. Прошел путь от матроса до капитана.

Работал на отечественных судоремонтных заводах – Измаильском СРЗ, Одесском СРЗ, Керченском СРЗ, Ждановском СРЗ, Новороссийском СРЗ и на зарубежных верфях – Варна (Болгария), Мангалия, Констанца (Румыния), Элефсис (Греция), Гамбург (Германия), Риека (Хорватия).

С 1994 года является представителем разных иностранных компаний на ведущих судостроительных заводах мира: HUYNDAI, SAMSUNG, DAEWOO, SAMHO, MIPO – Южная Корея; ONOMICHI, MITSUBISHI – Япония; DALIAN NEW SHIP – Китай, SPLIT SHIPYARD – Хорватия. Принимал участие в инспектировании судостроительных заводов: SHINA, NOKDONG, HANJIN, ORIENT, IMP, SPP – Южная Корея, DALIAN SHIPYARD – Китай, OSHIMA SHIPYARD – Япония и др.

За период работы на судостроительных заводах принял участие в постройке 58 судов общим дедвейтом 3,5 млн тонн.

В настоящее время является представителем компании INTERORIENT NAVIGATION CO, LTD в странах Азии.