

Контейнерные терминалы Балтийского моря

УДК:656.029.4

ББК:39.18

Щ644

DOI: 10.24411/2072-8042-2021-8-117-132

Никита Вячеславович ЩЕРБИНИН,

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

(198035, Российская Федерация, Санкт-Петербург,

ул. Двинская, 5/7) – бакалавр,

e-mail: scherbi.nik@yandex.ru

Аннотация

В статье был выделен перечень самых передовых терминалов Балтийского бассейна, которые занимаются перевалкой контейнеров. Выполнен сравнительный анализ объёмов перевалки контейнерных грузов по странам, а также были выделены ключевые порты по обслуживанию контейнерных грузопотоков для каждого государства Балтийского моря. Предоставлена информация касательно уровня сервиса контейнерных линий для контейнерных портов региона. Была рассмотрена их роль во внешней торговле стран, грузы которых обрабатываются на этих контейнерных терминалах. Произведен анализ зон тяготения данных транспортных узлов (хинтерландов), производственных мощностей самых больших по контейнерообороту терминалов, а также перспективы их развития и экстенсивного расширения. Предоставлено исследование текущей конкурентоспособности российских контейнерных терминалов в сегменте Балтийского региона ввиду обслуживания грузопотоков российских грузов национальными портами.

Ключевые слова: внешняя торговля, ISO-контейнер, контейнерная линия, перегрузочное оборудование, грузопоток, хинтерланд, контейнерооборот.

Baltic Sea Container Terminals

Nikita Vyacheslavovich SHCHERBININ,

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

(5/7 Dvinskaya Str., St. Petersburg, 198035, Russian Federation) – Bachelor,

e-mail: scherbi.nik@yandex.ru

Abstract

The article overviews the most advanced terminals of the Baltic region that handle container cargo flows. The article presents a comparative analysis of the container cargo turnover by countries, and lists the key ports for servicing container cargo flows for each Baltic Sea country. The data on container lines services in the container ports of the region are provided, with the emphasis on their role in international trade of the countries whose goods are handled at these container terminals. The analysis of the hinterland, the performance, and prospects for their development and expansion of the largest container terminals is presented. The current state of the Russian container terminals competitiveness in the Baltic region and the cargo flows using national container ports are considered.

Keywords: foreign trade, ISO-container, container line, port equipment, cargo flow, hinterland, container turnover.



Основная задача контейнерного терминала – это обеспечение внешней торговли и каботажных перевозок. На этих транспортных объектах могут быть обработаны исключительно контейнеризированные грузы, то есть товары народного потребления, промышленные товары, товары двойного назначения, товары военно-технического сотрудничества и другая продукция, которая расположена внутри ISO-контейнера (регламентирующие стандарты для таких контейнеров представлены в сборнике “ISO Standards Handbook: Freight containers”). Соответственно именно грузы в контейнерах и определяют деятельность терминала, которая кроме погрузки и разгрузки контейнеровозов, может включать в себя – швартовные работы, услуги по предоставлению судам причалов, подключение судов к береговой сети, накопление грузовых запасов на контейнерных дворах терминала, затарку/растарку контейнеров, размещение контейнеров для таможенных досмотров и осмотров содержимого тары, подключение к сети реф-контейнеров, взвешивание контейнеров и прочее. Таким образом, есть основания утверждать, что контейнерный терминал находится там, где есть потоки контейнеризированных грузов [8].

Обязательное условие функционирования контейнерного терминала – это наличие линейного сервиса, то есть порт, в котором он находится, включен в обслуживаемые морским линейным контейнерным перевозчиком маршруты. Более того, терминал должен иметь договорные отношения с контейнерной линией, чтобы в перечне её маршрутов конкретный терминал был отмечен как отдельный судозаход. Развитие сотрудничества контейнерной линии и контейнерного терминала достигается путём учреждения деятельности линейного портового офиса (отдельного подразделения, которое выполняет функции внутрипортового экспедитора), тесного взаимодействия с линейными агентами, отделом контроля оборудования, экспортным отделом, импортным отделом, отделом железнодорожных перевозок контейнерной линии.

Для многих Балтийских терминалов большой проблемой является то, что при включении их в маршруты контейнерных линий (так называемые *service routes*), уровень сервиса ограничивается линейными контейнерными перевозками по отдельным морям (Балтийскому, Северному). Следовательно, при отправке груза из таких терминалов в другую часть света, перевалка в более крупных (мировых) портах Западной Европы необходима. Это не только повышает время перевозки, но и её стоимость [30]. Для решения данного вопроса предлагается либо обеспечить наличие национального перевозчика, который будет перевозить грузы в самых востребованных направлениях без перевалки, либо развивать портовую инфраструктуру, к примеру – строительство глубоководных контейнерных терминалов.

Перечень ключевых контейнерных терминалов Балтийского моря:

Большой порт Санкт-Петербург (Российская Федерация):

- First Container Terminal – FCT (Первый Контейнерный Терминал – ПКТ)
- Container Terminal Saint-Petersburg – CTSP (Контейнерный Терминал Санкт-Петербург – КТСП)

- Petrolesport – PLP (Петролеспорт – ПЛП)
- Sea Fish Port – SFP (Терминал Морской Рыбный Порт – ТМРП)
- Neva Metal Terminal – NMT (Терминал Нева-Металл)
- Port Bronka – BRONKA (порт Бронка)
- Mobi Dik (Моби Дик)

Порт Усть-Луга (Российская Федерация):

- Ust-Luga Container Terminal – ULCT (Усть-Лужский Контейнерный Терминал – УЛКТ)

Порты Калининградской области (Российская Федерация)

- Kaliningrad Sea Commercial Port – KSCP (Калининградский Морской Торговый Порт – КМТП)
- Baltic Stevedore Company – BSC (Балтийская Стивидорная Компания – БСК)

Порты Финляндии:

- Finnsteve Terminal Vuosaari (порт Хельсинки)
- Multi-Link Terminals Helsinki (порт Хельсинки)
- Vuosaari Stevedore Container Terminal (порт Хельсинки)
- Kotka Container Terminal Mussalo (порт Хамина-Котка)
- Stevedore Terminal Mussalo (порт Хамина-Котка)
- Rauma Euroports Terminal (порт Раума)
- Herman Andersson Depot Terminal, порт Ориткари (порт Оулу)
- Tornio Terminal (порт Торнио)
- Kemi Shipping Terminal (порт Кеми)
- Kokkola All Weather Terminal – Kokkola AWT (порт Коккола)
- West Harbour (порт Турку)

Порты Эстонии:

- TK Muuga Container Terminal – MCT (порт Мууга)

Порты Латвии:

- Riga Container Terminal – RCT (Рижский свободный порт)
- Baltic Container Terminal – BCT (Рижский свободный порт)
- Riga Universal Terminal – RUT (Рижский свободный порт)

Порты Литвы:

- Klaipeda Container Terminal – KCT (Клайпедский порт)
- Klaipedos Smelte Container Terminal – KSCT (Клайпедский порт)

Порты Швеции:

- Gavle Container Terminal – GCT (порт Евле)
- Container terminal Stockholm Norvik (порт Стокгольм)
- Container terminal Frihamnen (порт Стокгольм)
- Sodertalje terminal (порт Сёдертелье)
- Ramfus Container Terminal (порт Норрчёпинг)
- ShoreLink AB Terminal (порт Питео)
- Containerterminal – CNT (порт Охус)



- Karlshamn Container Terminal – Karlshamn CT (порт Карлсхамн)

Порты Польши:

- DB Port Szczecin Container Terminal (порт Щецин-Свиноуйсьце)
- Gdynia Container Terminal – GCT (порт Гдыня)
- Baltic Container Terminal Gdynia – BCT (порт Гдыня)
- DCT (Deepwater Container Terminal) Gdansk (порт Гданьск)

Порты Германии:

- Cargo-Terminal Lehmann – CTL (порт Любек)
- Ostuferhafen terminal (порт Киль)

Примечание: В перечень вошли контейнерные терминалы исключительно Балтийского моря. Такие порты, как Хальмстад, Хельсингборг, Гётеборг, Орхус, Осло и другие, которые находятся в акватории Датских проливов, не рассматривались ввиду их географического положения.

Основанием для включения терминалов в этот перечень послужил анализ сервисных направлений морских контейнерных линий: ONE (Ocean Network Express), Yang Ming, Unifeeder, CMA CGM, Samskip, X-press feeders [24], [28], [26], [23], [25], [27]. Также перечень учитывает сервисные маршруты тех линий, которые размещают в публичном доступе исключительно порты захода их судов: Containerships, Swan Container Line, Sea Connect line, OOCL, Evergreen Line, MSC, Mann Lines, APL.

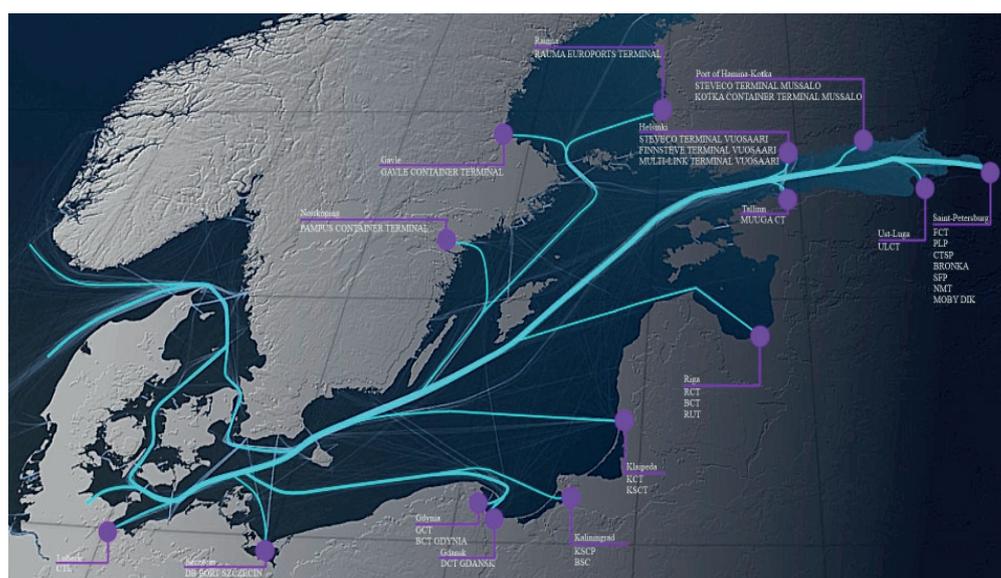


Рис. 1. Основные контейнеропотоки Балтийского моря.

Fig. 1. Main container flows of the Baltic Sea.

Источники: [31], [43].



АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ САМЫХ КРУПНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ТЕРМИНАЛОВ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

В 2000 году совокупный контейнерооборот Балтийского региона оценивается в 2 000 000 TEUs, при этом самым крупным игроком на этом рынке являлась Финляндия (рыночная доля превышает 30%). Однако уже к 2007 году ситуация заметно изменилась: объёмы перевалки контейнерных грузов литовских портах – выросли в 8 раз, в российских портах более чем в 7 раз (см. рисунок 2). Таким образом, на 2007 год лидирующую позицию на рынке занимала Россия с долей 34,3%, Финляндия заняла второе место на рынке, Польша – третье. Чрезвычайно важными событиями того периода в сфере контейнерных терминальных услуг стали: открытие DCT Gdansk в порту Гданьска и проектирование глубоководного порта Бронка.

Можно отметить, что в промежуток с 2010 по 2013 гг. суммарный контейнерооборот главных портов Польши – Гданьска и Гдыни увеличился на 46,5%, в этот же временной промежуток прирост контейнерооборота БП Санкт-Петербург составил 30%. Однако в 2015 году произошёл существенный спад объемов перевалки контейнеров во всех трёх контейнерных портах России на Балтийском море (Санкт-Петербург, Калининград, Усть-Луга), в это же время уменьшение контейнерооборота портов Польши было не таким существенным, что позволило Польше занять лидирующую позицию на рассматриваемом рынке [33].

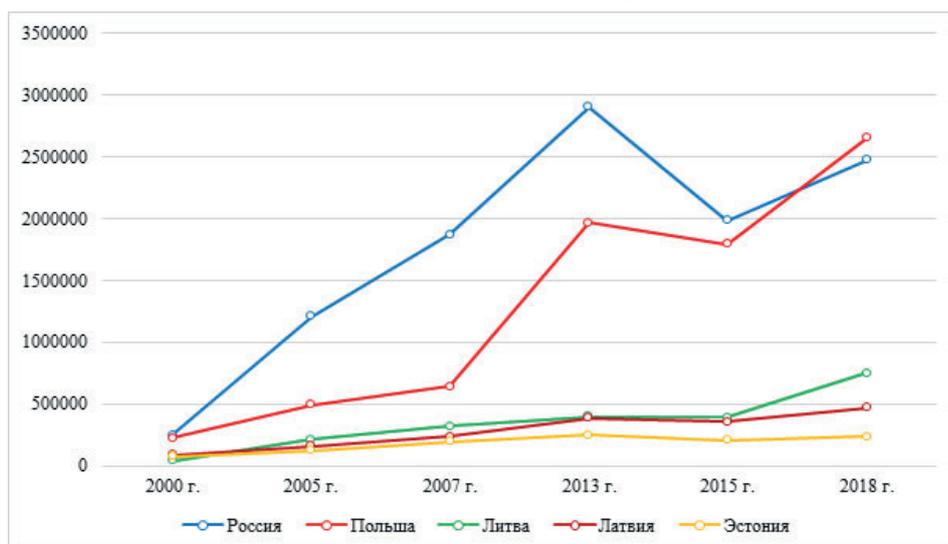


Рис. 2. Динамика контейнерооборота в периоде 2000-2018 гг. портов России, Польши, Литвы, Латвии и Эстонии

Fig. 2. Dynamics of container traffic in the period 2000-2018 in ports of Russia, Poland, Lithuania, Latvia and Estonia

Источники: [40], [37], [32], [36], [35].



Опираясь на количество контейнерных терминалов в порту, суммарный контейнерооборот порта и рейтинг контейнерных портов журнала Lloyd's List (One Hundred Container Ports 2020). Без преувеличения, самым крупным контейнерным портом Балтийского моря является Большой порт Санкт-Петербург, который включает в себя семь терминалов, способных обрабатывать потоки контейнерных грузов. В мировом рейтинге контейнерных портов БП Санкт-Петербург занимает 84 место, по результатам 2019 года контейнерооборот порта составил 2 221 724 TEUs [39], по данным российского терминального оператора Global Ports, БП Санкт-Петербург переваливает 75% всех экспортно-импортных контейнерных грузов Российской Федерации. Второй контейнерный порт России на Балтийском море – Калининград с контейнерооборотом 320,452 тыс. TEUs (на 2019 год) [3], третий – это Усть-Луга, по результатам 2019 года его объём перевалки контейнеров составил 62,35 тыс. TEUs [29].

Порт Гданьск в мировом рейтинге занимает 86 место, его контейнерооборот равен 2 073 215 TEUs (по результатам 2019 года) [38], [12], это второй контейнерный порт Балтийского моря. Главной особенностью порта является наличие прямого водного сообщения с Азиатскими портами, а глубоководный контейнерный терминал DCT позволяет крупным океанским контейнеровозам заходить в порт – к примеру: Madison Maersk, OOCL Hong Kong, MSC Gulsun и другие. Порт Гданьск работает по двум направлениям перевалки контейнеров: первое – обслуживание своей зоны тяготения (основные грузопотоки – Польша, Чехия, Словакия; второстепенные – Беларусь, Литва, Украина, Европейская часть России), второе – транзит контейнерных грузов для их дальнейшей морской перевозки в другую часть света [41]. Таким образом, порт имеет как фидерный, так и океанский линейный сервис.

Контейнерные терминалы порта Гдыня в 2019 году обработали 897 125 TEUs, в 2020 – 905 121 TEUs [14], таким образом Гдыня – третий порт Балтийского моря по объёму обработки контейнерных грузов. Порт обслуживается линиями Containerhips, Narag-Lloyd, MSC, Unifeeder, Yang Ming, Euroafrica и другими, имеет прямое водное сообщение со странами Западной и Северной Европы, Российской Федерацией, государствами Западной и Восточной Африки. Рядом с портами Гданьск и Гдыня находится контейнерный порт Щецин, который в 2019 году перевалил 76,143 тыс. TEUs [19], став при этом третьим контейнерным портом Польши.

Порт Клайпеда является четвертым по обороту контейнеров в Балтийском регионе, по результатам 2019 года – объём перевалки составил 703 тыс. TEUs, 2020 года – 640 тыс. TEUs [15]. Всего в порту есть два контейнерных терминала – КСТ и KSCT.

Основные контейнерные порты Финляндии находятся в Южной её части: Хамина-Котка и Хельсинки. Объёмы перевалки контейнеров по итогам 2019 года равны 669,53 тыс. TEUs и 526,2 TEUs – для портов Хамина-Котка и Хельсинки со-

ответственно. Учитывая, что суммарный контейнерооборот портов Финляндии составил в этот же период 1,62 млн TEUs, то можно сделать вывод, что Хамина-Котка и Хельсинки переваливают 73,8 % всех экспортно-импортных контейнерных грузов Финляндии [9]. Из всего вышесказанного следует, что порт Хамина-Котка является пятым по объёму обработки контейнеров в Балтийском регионе, а порт Хельсинки – занимает шестое место.

Самым главным контейнерным портом Латвии является Рижский свободный порт, в 2019 году его объём перевалки контейнерных грузов составил 467 тыс. TEUs, в 2020 году – 453 тыс. TEUs [42], [22], следовательно, является седьмым контейнерным портом Балтийского моря. Также перевалкой контейнеров занимается латышский порт Лиепая (контейнерооборот колеблется в пределах 2,9 тыс. TEUs), а в первом десятилетии XXI века контейнеры переваливал и Вентспилсский свободный порт, однако на данный момент подобного сервиса там нет.

Порт Таллина включает в себя грузовой порт Мууга (ранее – Новоталлинский порт), в котором имеется специализированный контейнерный терминал с сервисом морских контейнерных линий. В 2019 году контейнерооборот порта Таллин составил 223 тыс. TEUs, в 2020 году – 213 тыс. TEUs [15]. Является основным контейнерным портом Эстонии и занимает десятую позицию по объёмам перевалки контейнеров в Балтийском регионе.

Шведские порты, которые находятся в акватории Датских проливов, в большей степени обслуживают внешнюю торговлю Швеции (Гётеборг, Хельсингборг, Хальмстад и прочие). Основные порты Восточной Швеции: Евле, Норрчёпинг, Стокгольм.

Доля немецких контейнерных портов в общем контейнерообороте Балтийского региона невелика, так как большинство контейнерных грузов внешней торговли Германии обрабатывается в Гамбурге, Бременских портах, порту Вильгельмсхафен и других. В Балтийском регионе у Германии есть два основных контейнерных порта – Любек и Киль (их суммарных годовой контейнерооборот около 203 тыс. TEUs), которые обслуживаются фидерными контейнерными линиями.

Предлагается выполнить сравнительный анализ как крупных контейнерных портов Балтийского моря (см. таблицу 1), так и деления рынка обработки контейнерных грузов в Балтийском регионе в разбивке по странам (см. таблицу 2).

Таблица 1

Десять самых крупных контейнерных портов Балтийского моря, 2019 г.

| <i>№</i> | <i>Порт</i> | <i>Количество контейнерных терминалов</i> | <i>Контейнерооборот, TEUs</i> |
|----------|--------------------|---|--|
| 1 | БП Санкт-Петербург | 7 | Lloyd's List: 2 221 724 |
| 2 | Гданьск | 1 | Lloyd's List: 2 073 215 ESPO: 1 800 219 |



| <i>№</i> | <i>Порт</i> | <i>Количество контейнерных терминалов</i> | <i>Контейнерооборот, TEUs</i> |
|----------|--------------|---|---|
| 3 | Гдыня | 2 | Администрация порта: 897 125 ESPO: 876 958 |
| 4 | Клайпеда | 2 | Администрация порта: 703 000 ESPO: 705 222 |
| 5 | Хамина-Котка | 2 | SeaNews: 669 530 ESPO: 626 896 |
| 6 | Хельсинки | 3 | SeaNews: 526 200 ESPO: 495 058 |
| 7 | Рига | 3 | Администрация порта: 467 000 ESPO: 472 489 |
| 8 | Калининград | 2 | Korabel.RU: 320 452 |
| 9 | Раума | 1 | ESPO: 234 482 |
| 10 | Таллин | 1 | Оценка Клайпедской портовой администрации: 223 000 ESPO: 222 584 |

Таблица 2

Объёмы перевалки контейнеров в странах Балтийского региона, 2019 г.

| <i>РФ</i> | <i>Польша</i> | <i>Финляндия</i> | <i>Литва</i> | <i>Латвия</i> | <i>Швеция</i> | <i>Эстония</i> | <i>Германия</i> |
|-----------|---------------|------------------|--------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|
| 2 604 556 | 2 755 138 | 1 437 549 | 705 222 | 475 722 | 389 477 | 241 338 | 203 154 |
| TEUs | TEUs | TEUs | TEUs | TEUs | TEUs | TEUs | TEUs |

Примечание к таблицам 1 и 2: Для унификации данных и совместимости сравнения – вычисление значений таблицы произведено на основе статистики контейнерооборота портов 2019 года. Оценка контейнерооборота портов РФ – на основе вышеприведенных данных, европейских – на основе доклада ESPO [34].

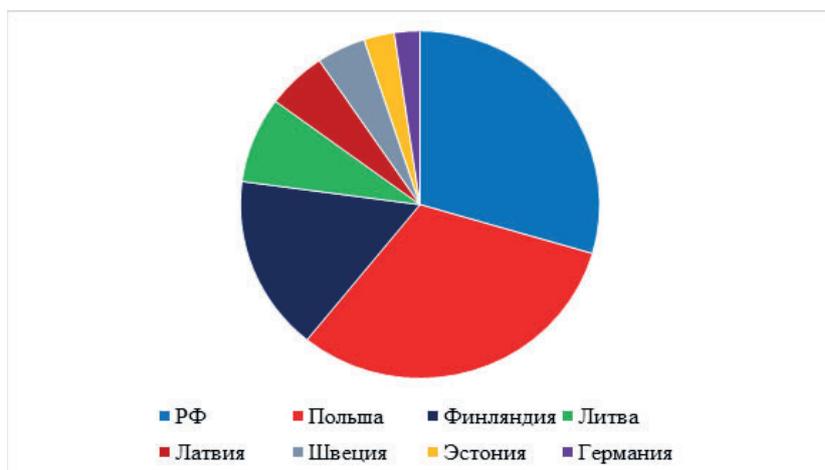


Рис. 3. Контейнерооборот портов Балтийского моря в разбивке по странам, 2019 г.
 Figure 3. Baltic Sea port container traffic by countries, 2019.

Следовательно, в сравнении с ранее рассматриваемым периодом 2000-2007 гг. текущее состояние рынка портовых услуг, связанных с обработкой контейнерных грузов, в Балтийском регионе претерпело ряд изменений. Во-первых, наблюдается существенный рост грузопотоков Балтийского моря ввиду увеличений контейнерооборотов портов на 10%. Во-вторых, преобразовалась и структура рынка: лидирующие позиции остались за Польшей и Россией, отмечается высокий уровень конкуренции между странами (см. рисунок 3) [4].

АНАЛИЗ ЗОН ВЛИЯНИЯ И РОЛИ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ САМЫХ ПЕРЕДОВЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОРТОВ РОССИИ, ПОЛЬШИ, ФИНЛЯНДИИ, ПРИБАЛТИЙСКИХ СТРАН В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ

БП Санкт-Петербург: для анализа грузопотоков, обслуживаемых этим портом, можно обратиться к официальной статистике Северо-Западного Таможенного Управления. Экспортные потоки грузов в контейнерах направлены на Нидерланды, Германию, ОАЭ, США, Индию, Китай, Соединенное Королевство, Бельгию, Турцию, Вьетнам; импортные – из Китая, Германии, Южной Кореи, Японии, Италии, Эквадора, Франции, Индии, Бразилии. Экономическая зона, тяготеющая к БП Санкт-Петербург, – металлургические заводы, целлюлозно-бумажные комбинаты, заводы по производству пиломатериалов, фанеры и шпона, производители минеральных удобрений и продукции химической промышленности, рыбообрабатывающие заводы и пр. – обуславливает состав экспортных грузопотоков. Их состав следующий: металлопрокат, пиломатериалы, целлюлоза, бумага, картон, фанера, шпон, дрожжи, удобрения минеральные, рыба, торф, шины, химикаты и прочее.



Состав импортных грузопотоков: грузы растительного происхождения (бананы, мандарины, орехи, кофе и т.п.), грузы животного происхождения (говядина, свинина и т.п.), парфюмерия, косметика, медикаменты, электроника, техника и детали к ней, алкогольная продукция, краски, лаки, текстиль, автомобили (в контейнерах) [20]. Есть основания утверждать, что внешняя торговля Санкт-Петербурга и Ленинградской области обслуживается именно в этом порту, также Большой порт Санкт-Петербург обслуживает значительную часть внешней торговли субъектов РФ, в частности – Москвы и Московской области.

Порт Гданьск – его главной особенностью является наличие продвинутого линейного сервиса: порт включен в океанские сервисные маршруты контейнерных линий (Maersk, OOCL, и др.), следовательно, имеет прямое водное сообщение с портами Азиатско-Тихоокеанского региона, Американского континента, Иберийского полуострова и Южной Европы (Греции) [13]. К порту Гданьск тяготеют не только грузопотоки Польши, но и таких стран, как Чехия и Словакия, в меньшей степени – республики Беларусь, Украины и России [21]. Состав экспортных грузопотоков: продовольственные товары, светотехника, продукция машиностроения (в том числе – бытовая техника), изделия из черных металлов, мебель, текстиль, картон и прочие целлюлозно-бумажные изделия, различное оборудование и инструменты; импортных: медикаменты, парфюмерия, металлопрокат, хлопок, каучук, пиломатериалы, автомобильные запчасти, электроника. Основными партнерами морской торговли Польши являются: Соединенное Королевство, Франция, Германия, Нидерланды, США, Япония, Канада, Россия, Китай, значительная часть экспортно-импортных потоков грузов в контейнерах переваливается именно в порту Гданьск [2].

Ключевые Финские порты – Хамина-Котка и Хельсинки в большей степени обслуживают внешнюю торговлю Финляндии, основные торговые партнеры – Германия, Швеция, Нидерланды, США, Россия, Китай. Основные представители экспортных грузов – нержавеющая сталь (в рулонах, в слябах), бумага, медикаменты, телефоны, пиломатериалы; импортных – автомобили и их запчасти (в контейнерах), парфюмерия, медикаменты, компьютеры, бытовая техника, прочая продукция приборостроения [7].

Главные порты Прибалтийских стран – Клайпеда, Рига, Таллин. Данные порты обслуживают внешнюю торговлю своей страны, а доля транзитных грузопотоков постепенно снижается ввиду развития российских портов, а также определенных политических событий. Промышленность Прибалтийских государств представлена машиностроением, приборостроением, производством химической продукции, обработкой лесоматериалов, металлургической отраслью. Состав экспортных грузопотоков Прибалтики: радиотехника, приборы, станки, древесина и изделия из неё, отдельные категории текстильной и пищевой продукции; импортных – электроника, автомобили (в контейнерах), механические приборы и их комплек-

тующие, фармацевтическая продукция, удобрения, продовольственные грузы (что особенно важно для Прибалтийских стран, так как внутреннее производство удовлетворяет лишь 80% потребностей в продовольствии) [5].

Таблица 3

Роль во внешней торговле самых передовых портов Балтийского моря

| <i>РФ</i> | <i>Польша</i> | <i>Финляндия</i> | <i>Прибалтика</i> |
|---|---|---|---|
| БП Санкт-Петербург обслуживает экспортно-импортные грузопотоки как Северо-Западного Федерального округа, так и других субъектов РФ. | Порт Гданьск обслуживает внешнюю торговлю Польши, а также других стран – Чехии и Словакии (транзит чешских и словацких грузов). | Порты Хамина-Котка и Хельсинки обслуживают грузопотоки экспортного и импортного направлений преимущественно своей страны. | Порты Клайпеда, Рига, Таллин обслуживают внешнеторговую сферу своей страны соответственно, на данный момент наблюдается снижение доли транзитных российских и белорусских грузов. |

Источник: составлено автором.

АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ БАЛТИЙСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОРТОВ

Выделяются основные семь преимуществ контейнерного терминала [6]:

1. Современная материально-техническая база (береговые краны, козловые краны для штабелирования, ричстакеры, вилочные погрузчики и др. – при этом важна новизна и производительность данного оборудования).
2. Развитая инфраструктура (наличие ж/д путей, автомобильных подъездных путей, наличие стоянки для грузовых автомобилей и др.).
3. Инвестиционная привлекательность и реализация инвестиционных программ.
4. Надёжная клиентская база, наличие устойчивых экспортно-импортных грузопотоков.
5. Комплексный характер предоставляемых терминалом услуг (подработка контейнера, загрузка контейнера, погрузка контейнера на судно и т.п.).
6. Единое информационное обслуживание всех процессов (на терминале используется лишь одна терминальная система, для российских портов характерно следующее ПО: РОЛИС и Solvo).



7. Работа в составе крупного холдинга (Global Ports, APM Terminals, Hutchison Ports, International Container Terminal Services и другие).

Целый ряд терминалов БП Санкт-Петербург в большей степени удовлетворяют условиям вышеприведенного перечня: Первый Контейнерный Терминал, Петролеспорт, Моби-Дик и прочие. Однако наиболее перспективным проектом является порт Бронка, который за несколько лет своего функционирования вошёл в список самых крупных стивидорных компаний в РФ. “Сегодня у Бронки нет явного конкурентного преимущества перед другими терминалами. Хотя это и самый современный, самый красивый терминал, по функционалу он такой же, как остальные”, – говорит директор по направлению “Аналитика и логистика” ООО “Морстройтехнология” Александр Головизнин, однако стоит заметить, что на старых терминалах возникнет необходимость в модернизации и обновлении парка перегрузочного оборудования, к тому же – в будущем кто-то может уйти с рынка [1]. Основными особенностями Бронки в сравнении с другими терминалами БП Санкт-Петербург являются: дальнейшее экстенсивное расширение и глубина подходного канала и акватории, что делает его единственным глубоководным терминалом в Санкт-Петербурге – позволяя принимать суда с осадкой до 13 метров. Расширение терминала планируется следующим образом: строительство новых трех причалов, развитие терминала для генеральных и накатных грузов, создание Южного железнодорожного парка, а также – транспортно-логистического центра, который будет включать в себя склады, контейнерные дворы, подъездные пути, сервисные пункты и вспомогательные сооружения. Данная стратегия по расширению Бронки обеспечит увеличение пропускной способности порта Бронка для контейнерных, генеральных и накатных грузов [11].

Другой перспективный проект – это строительство “Deep Container Terminal in Swinoujscie” (глубоководный контейнерный терминал в порту Щецин-Свиноустье). По заявлениям портовой администрации такой контейнерный терминал станет одним из самых крупных во всём Балтийском море. Проект предусматривает отсутствие ущерба для курортной составляющей города, а также для экологии [18]. Будут обеспечены автомобильные и ж/д подъездные пути – соединение со скоростной магистралью S3 и железнодорожной сетью Польши. Такой терминал сможет обрабатывать одновременно два контейнеровоза – длиной 400 и 200 метров соответственно, то есть станет доступен для океанских контейнеровозов (пример: OOCL Hong Kong) [16]. Годовая пропускная способность контейнерного терминала будет равна 1,5 млн TEUs (прогнозируемое значение). Планируется привлечь как польские контейнерные грузы внешней торговли, так и транзитные грузы Чехии и Словакии [10], [17].

Можно сказать, что каждое государство Балтийского бассейна стремится удовлетворить потребности своей внешней торговли в грузовых работах за счёт производственных мощностей национальных портов, следовательно – эти страны за-

интересованы в их развитии, особенно это относится к контейнерным перевозкам. Также контейнерный порт имеет тенденцию по привлечению грузов из других регионов за пределами своей непосредственной зоны тяготения, ярким примером этого является порт Гданьск, переваливающий грузы стран Центральной Европы, и БП Санкт-Петербург, обеспечивающий грузопотоки многих субъектов Российской Федерации.

Выполненное в научной статье исследование позволяет сделать следующие выводы:

1. Морское линейное контейнерное судоходство имеет значительное развитие в Балтийском регионе (см. рисунок 1) благодаря сервисным маршрутам, включенным в направление Intra-Europe. Однако большинство портов имеет исключительно фидерное сообщение, что делает перевалку в более крупных европейских портах обязательной при морской перевозке в другую часть света.
2. Структура рынка портового сервиса, связанного с контейнерными грузами, была подвергнута определенным изменениям в течение последних 20 лет. Анализ рыночной конъюнктуры показал, что в этой конкурентной среде странами-лидерами являются Польша и Россия.
3. Самыми крупными контейнерными портами Балтийского моря являются: Санкт-Петербург, Гданьск, Гдыня, Клайпеда, Хамина-Котка, Хельсинки, Рига, Калининград, Раума, Таллин.
4. Во многом производственная деятельность контейнерного порта зависит от экспортно-импортных грузопотоков, обеспечиваемых зоной тяготения транспортного узла, и линейного сервиса (линейных маршрутов, в которые включен порт).
5. Главными проектами по развитию Балтийской морской инфраструктуры являются: расширение порта Бронка и строительство контейнерного терминала “Deep Container Terminal in Swinoujscie”.

БИБЛИОГРАФИЯ / REFERENCES:

1. Бронка как предчувствие, средство массовой информации Vgudok (Bronka kak predchuvstvie, sredstvo massovoj informacii Vgudok) // VGUDOK.COM. URL: <https://vgudok.com/lenta/bronka-kak-predchuvstvie-specproekt-vgudokcom-bolshoy-port-sankt-peterburga> (дата обращения 21.06.2021)
2. Габарта А.А. “Эволюция внешнеторговых связей Польши спустя 15 лет после вступления в Европейский Союз” // “Вишеградская Европа. Центральноевропейский журнал”, 2020, № 6(72), С. 97-106 (Gabarta A.A. “E`volyuciya vneshnetorgovy`x svyazej Pol`shi spustya 15 let posle vstupleniya v Evropejskij Soyuz” // “Vishegradskaya Evropa. Central`noevropejskij zhurnal”, 2020, № 6(72), S. 97-106).
3. Грузооборот порта Калининград в 2019 году снизился на 21%, новостной отдел биржи грузоперевозок ATI.SU (Gruzooborot porta Kaliningrad v 2019 godu snizilsya na 21%, novostnoj otdel birzhi gruzoperevozok ATI.SU) // NEWS.ATI.SU. URL: <https://news.ati.su/news/2020/01/22/gruzooborot-porta-kaliningrad-v-2019-godu-snizilsya->



- па-21-070700/ (дата обращения 21.06.2021)
4. Железкова П.Е., Никифоров В.Г. “Грузооборот портов Северо-Западного региона России на Балтийском море” // “Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова”, 2014, № 6(28), С. 133-138 (Zhelezkova P.E., Nikiforov V.G. “Gruzooborot portov Severo-Zapadnogo regiona Rossii na Baltijskom more” // “Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admirala S. O. Makarova”, 2014, № 6(28), S. 133-138).
 5. Козлов О.О. Внешняя торговля стран Балтии на современном этапе // “Современная Европа”, 2015, № 3(63), С. 97-106 (Kozlov O.O. Vneshnyaya trgovlya stran Baltii na sovremennom e`tape // “Sovremennaya Evropa”, 2015, № 3(63), S. 97-106).
 6. Корюкин Н.С. Конкурентные преимущества как цель и результат использования инновационного потенциала портовых терминалов // “Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова”, 2014, №3(25), С. 154-158 (Koryukin N.S. Konkurentny`e preimushhestva kak cel` i rezul`tat ispol`zovaniya innovacionnogo potenciala portovy`x terminalov // “Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admirala S. O. Makarova”, 2014, №3(25), S. 154-158).
 7. Лебедева Е.А. Прогноз внешнеэкономической деятельности Финляндии // “Скиф. Вопросы студенческой науки”, 2019, №1(29), с. 117-127 (Lebedeva E.A. Prognoz vneshnee`konomicheskoy deyatel`nosti Finlyandii // “Skif. Voprosy` studencheskoj nauki”, 2019, №1(29), s. 117-127).
 8. Маликов О.Б., Коровяковский Е.К., Коровяковская Ю.В. Проектирование контейнерных терминалов. - С.-Пб.: Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС), изд. 2015, С. 7-8 (Malikov O.B., Korovyakovskij E.K., Korovyakovskaya Yu.V. Proektirovanie kontejnerny`x terminalov. - S.-Pb.: Peterburgskij gosudarstvenny`j universitet putej soobshheniya Imperatora Aleksandra I (PGUPS), izd. 2015, S. 7-8).
 9. “Все порты Финляндии”. / Официальный сайт информационно-аналитического агентства SeaNews (“Vse porty` Finlyandii”. Oficial`ny`j sajt informacionno-analiticheskogo agentstva SeaNews) // SEANEWS.RU. URL: <https://seanews.ru/en/2020/02/04/ru-vse-porty-finljandii-13/> (дата обращения 21.06.2021)
 10. Официальный корпоративный ролик Управления морских портов Щецин и Свиноуйсьце “Deepwater Container Terminal in Świnoujście” (Oficial`ny`j korporativny`j rolik Upravleniya morskix portov Shhecina i Svinoujs`ca “Deepwater Container Terminal in Świnoujście”) // YouTube канал Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=BMZpR1s3RSw> (дата обращения 21.06.2021)
 11. Официальный сайт порта Бронка, раздел “О порте” – Схема развития порта (Oficial`ny`j sajt porta Bronka, razdel “O porte” – Sxema razvitiya porta) // PORT-BRONKA.RU. URL: <https://port-bronka.ru/about-harbor/skhema-razvitiya-porta/> (дата обращения 21.06.2021)
 12. Facts and Figures // PORTGDANSK.PL. URL: <https://www.portgdansk.pl/en/business/general-information/facts-and-figures/> (дата обращения 21.06.2021)

13. Shipping connections // PORTGDANSK.PL. URL: <https://www.portgdansk.pl/en/about-port/shipping-connections/> (дата обращения 21.06.2021)
14. Statistics // PORT.GDYNIA.PL. URL: <https://www.port.gdynia.pl/en/about-port/statistics> (дата обращения 21.06.2021)
15. Statistics, Container handling in Baltic ports (Th. TEU) // PORTOFKLAIPEDA.LT. URL: <https://www.portofklaipeda.lt/port-statistics> (дата обращения 21.06.2021)
16. “Świnoujście. Container terminal in a heart of universal hub”. News (2020) // PORT.SZCZECIN.PL. URL: <https://www.port.szczecin.pl/en/news/swinoujscie-container-terminal-in-a-heart-of-universal-hub/> (дата обращения 21.06.2021)
17. “Świnoujście. Deepwater container terminal in the center of transport corridors!”. News (2020) // PORT.SZCZECIN.PL. URL: <https://www.port.szczecin.pl/en/news/winoujcie-deepwater-container-terminal-in-the-center-of-transport-corridor/> (дата обращения 21.06.2021)
18. “Świnoujście. Environmentally friendly container terminal!”. News (2020) // PORT.SZCZECIN.PL. URL: <https://www.port.szczecin.pl/en/news/winoujcie-environmentally-friendly-container-terminal/> (дата обращения 21.06.2021)
19. Statystyki – Przeladunki w roku 2019 // PORT.SZCZECIN.PL. URL: <https://www.port.szczecin.pl/pl/porty/statystyki/przeladunki-w-roku-2019/> (дата обращения 21.06.2021)
20. Таможенная статистика – Внешняя торговля субъектов СЗФО – Санкт-Петербург (2019 год). Официальный сайт Северо-Западного Управления ФТС (Тамозhennaya statistika – Vneshnyaya trgovlya sub`ektov SZFO – Sankt-Peterburg (2019 god). Oficial`ny`j sajt Severo-Zapadnogo Upravleniya FTS) // SZTU.CUSTOMS.GOV.RU. URL: <https://sztu.customs.gov.ru/folder/176854/document/176856> (дата обращения 21.06.2021)
21. About DCT – Connections // DCTGDANSK.PL URL: <https://dctgdansk.pl/en/about-dct/connections/> (дата обращения 21.06.2021)
22. Port Statistics – Cargo turnover at the Freeport of Riga in 2019 // ROP.LV. URL: <https://rop.lv/en/port-statistics> (дата обращения 21.06.2021)
23. Transport Solutions From Europe to Europe // CMA-CGM.COM. URL: <https://www.cma-cgm.com/products-services/line-services/solution?ZoneFrom=WEUR&ZoneTo=WEUR> (дата обращения 21.06.2021)
24. SERVICE MAPS. Ocean Network Express (ONE),Intra Europe // ONE-LINE.COM. URL: <https://www.one-line.com/en/routes/current-services> (дата обращения 21.06.2021)
25. Samskip, Schedules // SAMSKIP.COM. URL: <https://www.samskip.com/information/schedules/> (дата обращения 21.06.2021)
26. Unifeeder, Sailing Schedule // UNIFEEDER.COM. URL: <https://schedule.unifeeder.com/Softship.Schedule/default.aspx#masterScheduleTab?v=1624274137040> (дата обращения 21.06.2021)
27. X-press feeders, Routes and Schedules // X-PRESSFEEDERS.COM. URL: <https://www.x-pressfeeders.com/Home/RouteSchedule> (дата обращения 21.06.2021)
28. Yang Ming, Europe-Europe // YANGMING.COM. URL: https://www.yangming.com/service/service_network/routemap.aspx (дата обращения 21.06.2021)



29. По итогам 2019 года контейнерооборот портов Балтийского бассейна вырос на 5,2% (По итогам 2019 года контейнерооборот портов Балтийского бассейна вырос на 5,2%), KORABEL.RU // KORABEL.RU. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/po_itogam_2019_goda_konteynerooborot_portov_baltiyskogo_bassejna_vyros_na_5_2.html (дата обращения 21.06.2021)
30. Решение ФАС России по делу № 1-11-313/00-22-13 // Официальный сайт ФАС РФ (Reshenie FAS Rossii po delu № 1-11-313/00-22-13 // Oficial'ny'j sajt FAS RF). FAS.GOV.RU. URL: <https://br.fas.gov.ru/ca/upravlenie-po-borbe-s-kartelyami/ka-75528-15/> (дата обращения 20.06.2021)
31. Ducruet C., Berli J., Bunel M. Geography versus topology in the evolution of the global container shipping network (1977–2016) // Geographies of Maritime Transport. – Edward Elgar Publishing, 2020, – 20 p.
32. Efimova E., Kuznetsova N., Stasys R. Chinese transport initiatives and eastern Baltic ports expectations // Proceedings of the third international economic symposium (IES 2018): April 19-21, 2018, Saint Petersburg. – Atlantis Press, 2019. – p. 459-466.
33. Efimova E., Vroblevskaya S. Are Eastern Baltic Ports the drivers of Eurasian trade? // International Journal of Management and Economics. – 2019. – v. 55. – №. 3. – p. 268-281.
34. European Sea Port Organization “Annual Report 2019-2020” // ESPO, The European Port House, Brussels, C. 91-97.
35. European Sea Port Organization “Annual Report 2018-2019” // ESPO, The European Port House, Brussels, C. 92-98.
36. European Sea Port Organization “Annual Report 2011-2012” // ESPO, The European Port House, Brussels, C. 32-33.
37. European Sea Port Organization “Annual Report 2007-2008” // ESPO, The European Port House, Brussels, C. 22-23.
38. One Hundred Ports 2020, clause “Gdansk”, position №86, Lloyd’s List // LLOYDSLIT.MARITIMEINTELLIGENCE.INFORMA.COM. URL: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133041/86-Gdansk-Poland> (дата обращения 21.06.2021)
39. One Hundred Ports 2020, clause “Saint-Petersburg”, position №84, Lloyd’s List // LLOYDSLIT.MARITIMEINTELLIGENCE.INFORMA.COM. URL: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133047/84-St-Petersburg-Russia> (дата обращения 21.06.2021)
40. Paulauskas V., Paulauskas D., Placiene B. The analysis of possibilities to enter the ports of the Baltic sea for big container ships // Transport. – 2002. – v. 17. – №. 2. – p. 66-70.
41. Pieriegud J. Analysis of the potential of the development of rail container transport market in Poland // Bruxelles, Commission europeenne, 2019, – 123 p.
42. Serry A. Containerisation in the Baltic Sea region: development, characteristics and contemporary organisation // European Spatial Research and Policy. – 2019. – v. 26. – №. 1. – p. 9-25.
43. HELCOM. HELCOM Assessment on maritime activities in the Baltic Sea 2018: Baltic Sea Environment Proceedings No. 152. – 2018. – 253 p.

