

2. Сборник предельно-допустимых концентраций атмосферных загрязнений: сб. статей / отв. ред. В. А. Рязанов. – М.: Медгиз, 1955. – 120 с.
3. *Отделкин Н. С.* Сокращение потерь комовой серы при перегрузке грейфером / Н. С. Отделкин, Н. П. Гладков // Информационно-технический сб. ЦБНТИ МРФ. – 1989. – Вып. 4. – С. 23–25.
4. *Поваров Г. С.* Сокращение потерь грузов при транспортировке / Г. С. Поваров // Речной транспорт. – 1975. – № 2. – С. 29–40.
5. *Сюхин Г. А.* Снижать потери насыпных грузов при перевозке / Г. А. Сюхин, А. И. Телегин // Речной транспорт. – 1975. – № 1. – С. 31–35.
6. *Вейсенберг Г. В.* Исследование процесса и разработка параметров улавливания пыли диспергированной жидкостью на основе применения добавок химических веществ: дис. ... канд. хим. наук. – Караганда, 1982. – 168 с.
7. *Бобровников Н. А.* Охрана воздушной среды от пыли на предприятиях строительной индустрии. – М.: Стройиздат, 1981. – 98 с.
8. Сборник предельно допустимых концентраций атмосферных загрязнений / под ред. В. А. Рязанова. – М.: Медгиз, 1975. – 282 с.
9. *Отделкин Н. С.* Защита окружающей среды при перегрузке сыпучих грузов грейферно-бункерными перегружателями / Н. С. Отделкин, Е. И. Адамов // Безопасность жизнедеятельности. – 2009. – № 3. – С. 27–29.
10. *Отделкин Н. С.* Новая пылеподавляющая система для грейферно-бункерных перегружателей / Н. С. Отделкин, Е. И. Адамов // Подъемно-транспортное дело. – 2008. № 6. – С. 8–10.

**УДК 338.47**

**П. Е. Железкова,**  
аспирант,  
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова;

**В. Г. Никифоров,**  
д-р техн. наук, профессор;  
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

## **ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО РЕГИОНА РОССИИ НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ**

### **GARGO TURNOVER PORTS OF NORTHWEST REGION RUSSIA ON THE BALTIC SEA**

*Рассматривается характеристика развития портовой инфраструктуры России на Северо-Западе Балтийского моря. Проведен сравнительный анализ по грузообороту нефти и угля, а также по контейнерообороту между портами Финляндии, стран Балтии и России. Представлены диаграммы и таблицы, на основании которых четко просматривается разница грузооборотов портов России, Финляндии и стран Балтии. Показано, что несмотря на ранжирование и специализацию портов, по всем направлениям грузооборота ведущее место занимает Северо-Западный регион Российской Федерации, затем Финляндия и страны Балтии. Отмечается, что особое место занимают нефтеналивные грузы, транспортировка которых ведется из портов Северо-Западного региона России в связи со строительством на данной территории новых нефтеналивных терминалов, таких как наиболее мощный и модернизированный на данный момент порт Усть-Луга, а также обустройством терминальных зон и усилением технической оснащенности причалов с целью выхода Российской Федерации в число лидеров на международном рынке морских грузоперевозок.*

*This article is dedicated to the characteristics of the Russian port infrastructure in the North West of the Baltic Sea. A comparative analysis of oil and coal cargo turnover as well as container turnover between the ports of*

*Finland, the Baltic countries and Russia was carried out. This article presents the charts and tables, which clearly state the visible difference in turnovers of the ports of Russia, Finland and the Baltic countries. It is shown that despite the ports ranking and specialization, the North West region of the Russian Federation takes the lead in all the turnover directions, followed by Finland and the Baltic countries. It is emphasized that oil cargo takes a special place; its transportation is conducted from the ports of the North West region of Russia, since new oil terminals are being built on this territory such as Ust-Luga port, which is the most powerful and modernized port at the moment. Along with this, the terminal areas are being developed and moorings technological infrastructure is being strengthened in order to make the Russian Federation one of the leaders in the international cargo transportation market.*

*Ключевые слова: портовая деятельность, портовая инфраструктура, терминалы, грузооборот, контейнерооборот, экономическое развитие, инвестиции.*

*Key words: port operations, port infrastructure, terminals, cargo turnover, container turnover, economic development, investment.*

**С**ЕМЬ портов России в Балтийском море (Большой порт Санкт-Петербург, Пассажирский порт Санкт-Петербург, Приморск, Высоцк, Выборг, Усть-Луга и Калининград) по суммарному объему перерабатываемых грузов занимают первое место (с долей 34,7 % по итогам 2012 г.) среди портов других морских бассейнов России. Порты на Балтике пока сохраняют лидерство. Этому способствует близость к наиболее развитым промышленным районам России и одновременно к европейским странам.

Отличительной характеристикой развития портовой инфраструктуры на Северо-Западе России является расширение действующих и интенсивное развитие новых портов – Усть-Луга, Приморск и Высоцк [1]. Основные предпосылки для увеличения мощности портов Балтийского моря таковы: Усть-Луга построит комплекс по перевалке нефти (38 млн т в год), комплекс по перевалке нефтепродуктов (16 млн т) и контейнерный терминал (10 млн т), Санкт-Петербург создаст многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка» (27,6 млн т в год) и контейнерный терминал (13,2 млн т), Приморск построит терминалы для перевалки контейнеров, металлов, железорудного сырья, минеральных удобрений и нефтепродуктов (43 млн т).

Актуальным вопросом является определение тенденций и перспектив развития транспортной инфраструктуры как основы формирования транспортной системы стран региона Балтийского моря. Результаты экономического развития стран Балтии не позволяют им занять ведущие позиции в региональной интеграции. В отличие от Северной Европы, в этих странах не сложилась деловая элита, аккумулирующая крупные капиталы и размещающая их в интересах наций. Найти свою нишу в международном разделении труда по примеру соседей странам Балтии до сих пор не удалось. Этим и объясняются трудности их экономического развития. Именно страны Северной Европы призваны играть активную роль в формировании модели экономического развития, так как по уровню ВВП они близки друг к другу [2]. Основной грузооборот в странах Балтии, России и Финляндии приходится на нефть, уголь и контейнеры.

Портовая деятельность является стратегическим фактором развития экономики государства и одним из ключевых звеньев функционирования транспортной системы [3]. В российских портах Балтийского моря стремительно расширяются существующие контейнерные мощности и строятся новые. Неравномерный рост терминалов дополняется слиянием и перераспределением контейнерных активов, что ведет к изменению структуры собственности российских контейнерных мощностей, изменению картины их конкуренции как между собой, так и с терминалами соседних стран Финляндии и Балтии, а также к перераспределению финансовых потоков [2].

Крупнейший контейнерный порт на Балтийском море, которым неизменно является Санкт-Петербург, в 2013 г. удержал свои позиции. Это первый подобный случай со времен рецессии 2009 г., с тех пор в Санкт-Петербурге каждый год отмечалась положительная динамика оборота контейнеров (рис. 1).

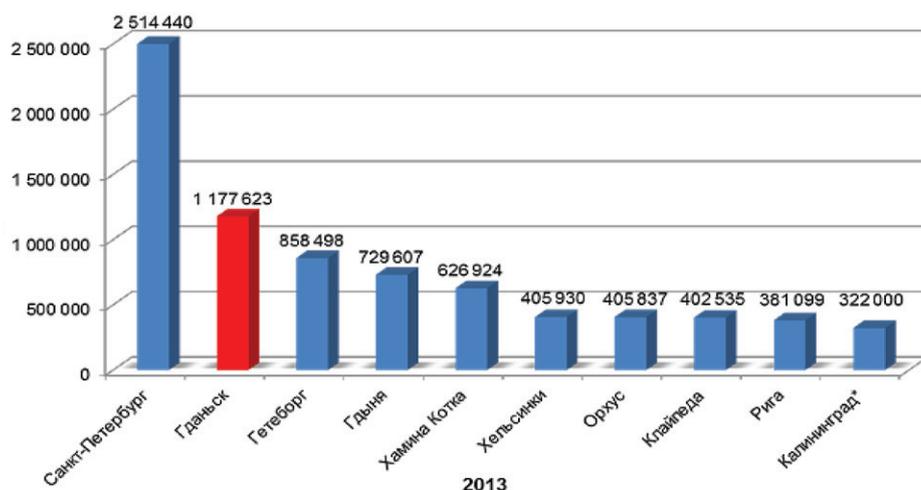


Рис. 1. Контейнерооборот портов стран Балтийского моря в 2013 г., TEU

Именно показатели 2013 г. подтвердили тенденцию увеличения оборота контейнеров на Балтике: 10 крупнейших Балтийских контейнерных портов перегрузили в 2013 г. 7,8 млн. TEU, что на 3 % превысило эти показатели по сравнению с 2012 г. Расширение российских контейнерных мощностей на Балтике влечет за собой рост конкуренции с соседними терминалами Финляндии и стран Балтии, многие из которых в течение длительного периода времени были ориентированы на поток контейнерных грузов, следующих в Россию. Примеры изменения соотношения сил российских и зарубежных терминалов в регионе приведены в табл. 1.

Таблица 1

Контейнерооборот в портах Балтийского моря, TEU

Порт	Грузооборот, TEU		Изменение, TEU	Изменение, %
	Январь – июль 2013	Январь – июль 2014		
Санкт-Петербург	1 469 833	1 396 376	-73 457	- 5,00
Усть-Луга	29 361	61 731	32 370	110,25
Калининград	183 837	212 130	28 293	15,39
<b>Итого по портам РФ</b>	<b>1 683 031</b>	<b>1 670 237</b>	<b>-12 794</b>	<b>- 0,76</b>
Клайпеда	229 444	253 496	24 052	10,48
Рига	216 316	218 135	1 819	0,84
Таллинн	149 943	154 527	4 584	3,06
Лиепая	2 965	2 177	-788	- 26,58
Хельсинки	213 293	204 500	-8 793	- 4,12
Хамина	377 134	344 100	-33 034	- 8,76
<b>Итого по портам Финляндии и стран Балтии</b>	<b>1 189 095</b>	<b>1 176 935</b>	<b>-12 160</b>	<b>- 1,02</b>
<b>Разница контейнерооборота Российских портов и портов Прибалтики и Финляндии</b>	<b>493 936</b>	<b>493 302</b>	<b>-634</b>	<b>- 0,13</b>

При сравнении портов России, стран Балтии и Финляндии по объему контейнерооборота наблюдается тенденция увеличения именно в портах Северо-Западного региона РФ и эта разница значительна. Работоспособность и стабильность жизнедеятельности российских портов на Балтийском море зависит от высокой доли в их грузооборотах перевалки нефти, нефтепродуктов и угля, осуществляемых по долгосрочным контрактам через терминалы, непосредственно принадлежащие владельцам грузов (например, терминала ОАО «Ростерминалуголь» в Усть-Луге или порта Приморск, ориентированного на прием нефти из магистрального нефтепровода и непрерывного процесса перевалки нефти на экспорт [4]).

Россия увеличила экспорт нефти на Балтике после запуска трубопровода БТС-2 до порта Усть-Луга. Порты стран Балтии увеличили объем перегрузки российских внешнеторговых грузов, в том числе выросли объемы перевалки угля +13,4 %, минеральных удобрений +26,8 % и наливных грузов +2,8 %. Трудно не заметить негативной тенденции – отечественные грузы продолжают уходить к иностранным стивидорам. В этой связи интересна динамика роста оборотов Таллинского порта. Крупнейшему порту стран Балтии осталось немного, чтобы достигнуть своего пика, зафиксированного в первом полугодии 2007 г., равного 21,7 млн. т. Падение оборота Таллинского порта было наибольшим в странах Балтии (-31,9 %), в результате в первом полугодии 2008 г. Таллинский порт уступил свои лидирующие позиции Клайпедскому (15,82 млн т) и Вентспилскому (14,95 млн т) портам. По итогам первого полугодия 2011 г. Таллинский порт вновь занял устойчивое лидерство на побережье стран Балтии. При этом на рост грузооборота оказал существенное влияние рост перевалки наливных грузов – 14,3 млн т (+15 %). Рижский свободный порт и Вентспилский порт также существенно увеличили перевалку нефтепродуктов: 4,28 млн т (+42,5 %) и 7,44 млн. т (+3 %) соответственно за период 2012–2013 гг.

Российская нефть идет, главным образом, из европейских портов, и маршруты ее перевозки пролегают в самых оживленных судоходных районах в мире. Несмотря на некоторое снижение объемов перевалки нефтеналивных грузов, общая тенденция увеличения поставок черного золота из портов Северо-Запада сохраняется [5]. Так, если объем перевалки сырой нефти в морских портах России в 2012 г. снизился на 1,5 % – до 128,4 млн т, то объем перевалки нефтепродуктов российскими портами увеличился на 3,5 % – до 73,3 млн т. Перевалка нефтеналивных грузов портами Приморск, Усть-Луга, Высоцк и Санкт-Петербург (Выборг нефтеналивом не занимается) увеличилась на 12,6 % – до 69,2 млн т. Объем перевалки порта Приморск (специализируется только на нефти и дизельном топливе) превысил 44,3 млн т, что на 1 % больше объема за аналогичный период 2013 г. Перевалка нефти составила 41 млн т (на 1 % больше), дизтоплива – 3,3 млн т (на 3 % меньше).

Порт Усть-Луга начал перевалку нефти только в 2012 г. и за семь месяцев было погружено 5,2 млн т. Нефтепродуктов Усть-Лугой переработано на 173 % больше, чем за аналогичный период прошлого года (7,1 млн т). Порт Высоцк переработал нефтепродуктов на 9 % меньше (5,8 млн. т). Порт Санкт-Петербург переработал 6,8 млн т нефтепродуктов, что на 20 % меньше, чем за аналогичный период 2013 г. Рекордные объемы российской нефти вывозятся из портов Балтии в Средиземноморье, компенсируя сокращение экспорта из стран Ближнего Востока. По данным трейдеров испанская Repsol покупала 210 тыс. баррелей в сутки из портов Приморск и Усть-Луга, в том числе 140 тыс. баррелей в сутки для НПЗ (нефтеперерабатывающий завод) на Средиземноморском побережье и 70 тыс. баррелей в сутки для завода в Бильбао. Италия импортировала 70 тыс. баррелей в сутки Urals из балтийских портов через Триест, Геную и Милаццо. Еще около 50 тыс. баррелей в сутки российского сырья из Приморска трейдеры отправляли на заводы в Карибском бассейне (табл. 2).

Таблица 2

Структура грузов портов Балтийского моря в 2013 г. (тыс. т)

Вид	Приморск	Санкт - Петербург	Усть - Луга	Калининград	Клайпеда	Рига	Таллинн	Вентспилс	Лиепая	Всего
Нефтепродукты	4 998	15 671	6 478	4 665	9 138	7 519	25 212	14 458	404	<b>98 763</b>
Сырая нефть	70 127	-	-	1 113	-	-	951	38	103	<b>72 332</b>
Удобрения	-	6 036	-	345	11 613	1 705	1 804	2 811	-	<b>24 314</b>
Грузы РО - РО	-	692	919	1 052	4 914	556	3 690	1 888	407	<b>14 118</b>
Грузы в контейнерах	-	21 978	-	1 271	4 270	3 155	1 527	-	31	<b>32 232</b>
Зерно	-	237	-	931	931	539	267	227	1 446	<b>4 578</b>
Руды	-	688	-	-	627	635	-	823	-	<b>2 773</b>
Древесина и продукция Л/х	-	194	290	2	652	3 983	230	687	841	<b>6 879</b>
Металлы	-	6 265	988	1 321	294	31	285	19	397	<b>9 600</b>
Металлолом	-	1 219	-	173	410	-	646	-	397	<b>2 845</b>
Химические продукты	-	-	-	36	30	9	-	147	80	<b>302</b>
Уголь	-	282	12 417	446	2	13 497	345	6 616	119	<b>36 926</b>
Замороженные грузы	-	2 606	-	24	321	61	-	-	-	<b>3 012</b>
Сахарное сырье	-	-	-	11	440	140	-	146	-	<b>737</b>
Другие грузы	-	4 092	1 601	1 961	2 952	2 242	1 510	592	632	<b>15 582</b>
<b>Всего</b>	<b>75 125</b>	<b>59 960</b>	<b>22 693</b>	<b>13 351</b>	<b>36 594</b>	<b>34 072</b>	<b>36 467</b>	<b>28 452</b>	<b>4 857</b>	<b>324 993</b>

Что касается портов Финляндии, то грузооборот крупнейшего экспортного порта Хамина-Котка в первом полугодии 2014 г. сократился на 5,9 % по сравнению с первым полугодием 2013 г. – до 6 млн 937,7 т. Объем перевалки экспортных грузов в Котке за январь – июнь 2014 г. снизился на 3 %, составив 4 млн 754,6 тыс. т, в то время как грузооборот порта Хельсинки состоит в основном из угля, поставляемого из Российской Федерации.

В перспективе российский сырьевой экспорт будет переориентирован на национальные терминалы. Предвидя это, порты стран Балтии начинают переориентировать свои мощности на работу с Китаем, Казахстаном и другими азиатскими странами [6]. Эти грузопотоки можно так же направить в российские порты. Однако при этом необходимо учитывать, что наши порты, в том числе Усть-Луга, могут оказаться в худшем положении, чем порты стран Балтии с их

более продуманной маркетинговой и тарифной политикой. Поэтому стоит обратить внимание на свободные экономические зоны, расположенные на территории портов стран Балтии. Эти зоны обеспечивают нулевую ставку НДС на товары и услуги внутри зон, освобождают импорт и экспорт от акцизного и от таможенного налогов.

Антироссийские настроения 2014 г., обострившиеся в последние месяцы на Западе, подталкивают Россию к сокращению зависимости от портов стран Балтии. Около 10 лет назад Россия начала сокращать зависимость от стран Балтии по части морской транспортировки. Только за апрель месяц 2014 г. российские порты на фоне угроз со стороны Евросоюза увеличили общий грузопоток на 5,6 %.

К 2030 г. Северо-Западный регион России Балтийского моря станет основными морскими воротами экспорта российских углеводородов, а также крупнейшим российским морским бассейном по обороту рефрижераторных грузов и грузов в контейнерах. Проанализировав цифровые показатели по всему Северо-Западному региону в целом, можно сделать вывод: региону срочно необходимы новые или достаточно усовершенствованные уже использующиеся портовые терминалы. Правительству регионов РФ, вероятно, следует больше внимания уделять вопросам, связанным с проблемами портовых структур, так как от развития этой отрасли регион получит не только налоги, но и увеличение рабочих мест. Портам необходимо развиваться пропорционально с провозными и пропускными способностями автомобильных и железнодорожных подходов к портам. При этом следует отметить важность согласованности сроков, объемов и направлений частных инвестиций и инвестиций по государственным программам.

### Список литературы

1. Кудряшов Н. Г. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке / Н. Г. Кудряшов, А. А. Нечай // Журнал международного права и международных отношений. – 2012. – Вып. № 3 (62). – С. 92–96.
2. Гуменюк И. С. Транснациональная территориальная транспортная система Балтийского региона / И. С. Гуменюк // Балтийский регион. – 2012. – Вып. № 1. – С. 90–98.
3. Гёрмар В. Стратегические перспективы территориального развития региона балтийского моря / В. Гермар // Балтийский регион. – 2010. – Вып. № 2. – С. 1–6.
4. Жусупов С. Д. Состояние и перспективы развития морских портов России / С. Д. Жусупов // Транспорт Российской Федерации. – 2011. – Вып. № 6 (37). – С. 36–39.
5. Абрамова В. Н. Состояние и перспективы развития морского и внутреннего водного транспорта России / В. Н. Абрамова, М. В. Ботнарюк // Вестник ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. – 2014. – Вып. № 1 (23). – С. 114–120.
6. Мельник Д. А. О понятии международного транспортного региона / Д. А. Мельник // Балтийский регион. – 2012. – Вып. № 1. – С. 149–153.
7. Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г. / Распоряжение Правительства РФ №2205-Р от 08.12.2010.
8. Конкуренция контейнерных терминалов на Балтике [Электронный ресурс] // morvesti.ru: Морские порты № 9 2013 г. URL: <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=24439> (дата обращения 30.08.2014).
9. Рева М. Куда пойдут грузы в Прибалтике? [Электронный ресурс] / М. Рева // regnum.ru: Посткризисный рост мировой экономики позитивно повлиял на рост грузооборота в портах восточной Балтики: 19.51 16.08.2011 г. URL: <http://regnum.ru/news/1435892.html> (дата обращения 07.09.2014).
10. Дятел Т. Грузовые перевозки [Электронный ресурс] / Т. Дятел // press.rzd.ru: От дорог к портам 19.05.2014г. URL: <http://press.rzd.ru/smi/public/ru> (дата обращения 20.09.2014).