



УДК 656.6

Гончарова Наталья Владимировна, к.т.н., доцент кафедры логистики и маркетинга
Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

РОЛЬ РЕЧНЫХ ПОРТОВ В МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Аннотация. В статье представлен обзор современного состояния крупнейших контейнерных морских и речных портов мира. Проанализирована статистика контейнерооборота крупных морских и речных портов. Рассмотрена роль и значение речных контейнерных портов в международных перевозках. Изучены проблемы речных российских портов и возможности их взаимодействия в системе международных контейнерных перевозок. Сформулированы общие предложения по улучшению функционирования и развитию речных российских портов на основе анализа зарубежных морских и речных портов.

Ключевые слова: международные перевозки грузов, контейнерные перевозки, речные порты, грузооборот, внутренние водные пути, водный транспорт.

Речные порты, как и морские, имеют большое значение в международных перевозках. Они выполняют функцию связующих центров в международной транспортной системе, осуществляют обработку множества грузов, в том числе и контейнеров, которые могут распределяться в разные точки мира.

Общее число морских и речных портов мира, обеспечивающих международные перевозки, составляет свыше двух тысяч. Основные из них, занимающиеся переработкой контейнеров, входят в рейтинг мировых крупнейших морских и речных портов, это порты Европы, Америки, Азии и др.

Почти все крупнейшие порты мира расположены на морских и океанских побережьях, некоторые находятся в устьях рек, впадающих в море. Именно устьевые порты выполняют функцию единого транспортного узла для морских и речных судов, что позволяет транспортировать грузы водным транспортом, как внутри страны, так и в международном сообщении.

Что касается речных портов, не имеющих выхода к морю, то показательным примером можно считать порт Дуйсбург (Германия). В настоящий момент порт является мультимодальным хабом и занимает важное место в Европе и в мире среди речных портов. В России такого по масштабности и значимости речного контейнерного порта пока не построили.

Рассмотрим подробнее современное состояние контейнерных морских и речных портов мира и их роль и значение в международных перевозках.

В настоящий момент большая часть современных крупнейших портов находится в Азии и составляет около 70% крупнейших портов мира, из них около 40% приходится на долю Китая. Наиболее крупные китайские порты по переработке грузов в TEU, входят в десятку мировых портов по контейнерообороту (табл.1.) [1].

Рейтинг крупнейших портов мира по грузообороту (млн. TEU)

Место	Морской Порт	2019г	2018г	2017г	2016г	2015г
1	Шанхай, Китай	42,01	40,23	37,13	36,54	35,29
2	Сингапур	36,60	33,67	30,90	30,92	33,87
3	Шэньчжэнь, Китай	27,74	25,21	23,97	24,20	24,03
4	Нинбо-Чжоушань, Китай	26,35	24,61	21,60	20,63	19,45
5	Гавань Гуанчжоу, Китай	21,87	20,37	18,85	17,22	16,16
6	Пусан, Южная Корея	21,66	20,49	19,85	19,45	18,65
7	Гонконг, ЮАР, Китай	19,60	20,76	19,81	20,07	22,23
8	Циндао, Китай	18,26	18,30	18,01	17,47	16,62
9	Тяньцзинь, Китай	16,00	15,07	14,49	14,11	14,05
10	Джебель Али, Дубай, ОАЭ	14,95	15,37	15,73	15,60	15,25
11	Роттердам, Нидерланды	14,51	13,73	12,38	12,23	12,30
12	Порт Кланг, Малайзия	12,32	13,73	13,20	11,89	10,95
13	Антверпен, Бельгия	11,10	10,45	10,04	9,65	8,98
19	Гамбург, Германия	8,73	8,86	8,91	8,82	9,73
49	Нанкин, Китай	3,23	3,17	3,08	2,94	-

Из таблицы видно, что кроме китайских портов лидирующие позиции также занимают порт Сингапур, Гонконг и порт Пусан из Южной Кореи. Десятое место в рейтинге занимает морской порт Джебель Али в Дубае. Раньше эту позицию в 2009-2011 годы занимал крупнейший порт Европы Роттердам (Нидерланды), сейчас он на 11-ом месте. К сожалению, ни один из российских портов по грузообороту в TEU не вошел в топ 50 крупнейших портов мира.

Китайские порты играют существенную роль в осуществлении международных контейнерных перевозок. В КНР сконцентрированы важнейшие торговые узлы и грузовые потоки. Среди самых крупных мировых портов именно китайские порты лидируют по многим показателям.

В настоящее время в Китае насчитывается 34 крупных порта и более 2000 мелких портов. Самые загруженные порты Китая, занимающиеся переработкой контейнеров, находятся вдоль восточного побережья, простирающегося от Шэньчжэня на юге и до Даляня на севере. Из них 7 портов: Шанхай, Чжоушань, Циндао и др., расположены в прибрежных городах, а порт Гуанчжоу находится внутри страны на пересечении трех крупных рек Дунцзян, Сицзян и Бейцзян и является главным портом в дельте реки Чжуцзян.

Возьмем, к примеру, один из крупнейших портов мира, который занимает лидирующие позиции среди контейнерных портов, китайский порт Шанхай. По данным информационного агентства «Синьхуа», в 2019 году порт Шанхай оказался самым загруженным портом и занял первое место по объему контейнерных перевозок среди всех мировых портов. В порту за прошлый год было обработано 43,3 млн TEU контейнеров [2].

Порт Шанхай построен на внутренней стороне устья реки Янцзы и Хуанпу. Он состоит из Яньшаньского глубоководного порта, который расположен на острове, соединяющемся с материком мостом. Порт находится между севером и югом страны и обладает непосредственным выходом в море.

Шанхай является одним из важных портов для международных контейнерных перевозок. Из порта регулярно отправляется более 2000 контейнеров в Южную и Северную Америку, в Европу и в Австралию, осуществляется одна четвертая общего объема внешней торговли Китая.

Также среди крупных речных китайских портов по переработке контейнерных грузов считаются порты Нанкин, Чунцин, Ухань. Ежегодный грузооборот портов составляет более 10 млн т. грузов. Порт Нанкин является одним из крупнейших речных портов мира, который расположен в дельте реки Янцзы, самой длинной реки в Евразии,

что впадает в Восточно-Китайское море. Сейчас порт Нанкин занимает 49 позицию крупнейших мировых портов по грузообороту, в 2019 году он обработал 3,23 млн TEU грузов. В речной порт заходят даже морские суда. Доставка грузов производится через терминалы речного порта, которые расположены на берегах реки Янцзы. Его ежегодный грузооборот составляет 118,4 млн тонн, как вывозимых, так и импортированных из других стран грузов [3].

По данным информационного агентства ТАСС в этом году оборот контейнерных грузов в портах Нанкин, Ухани и Чунцина вырос на 25 %, чем в предыдущем. В 2018 году по реке Янцзы было транспортировано 17,5 млн TEU контейнеров.

Хотелось бы отметить, что китайские порты приоритетны для конкретных направлений перевозок. Они грамотно растянуты по побережью, что позволяет обеспечить огромный грузооборот. Каждый из перечисленных портов активно развивается, ежегодно привлекая немалое количество инвестиций.

Как и китайские, некоторые европейские порты можно классифицировать на морские и речные, в зависимости от их расположения. Так, например крупнейшие речные порты Европы Роттердам, Антверпен и Гамбург принято считать морскими, так как они находятся в устье рек поблизости от морского побережья.

Один из крупнейших портов мира, Роттердам, находится в близости дельты рек Рейна и Маас. Порт принято считать морским, так как он расположен по берегам Каландканал, продолжений рек Ньиве-Масс, Ньиве-Ватервег и Схер, а также на насыпной области Маасвлакте выходящей в Северное море. Его удачное расположение позволяет транспортировать грузы в Германию, Бельгию и Францию. Именно через Роттердам большая часть грузов, приплывающих с Азии и Америки, поступает в Европу.

Общая протяженность Роттердама составляет около 40 километров. Всего в порту работает пять гаваней для приема черного золота, в состав которых входит 68 причалов. Порт Роттердам включает в себя 13 контейнерных терминалов, которые расположены в устье реки Маас. Основные терминалы находятся ближе к морю.

Грузопотоки, перерабатываемые здесь, по большей части состоят из таких полезных ископаемых, как руда и уголь, также в порт попадают нефтепродукты и нефть в чистом виде. Грузооборот порта Роттердам по итогам 2019 года составил 469,4 млн тонн, это чуть больше, чем в предыдущем году (461,4 млн тонн). Как и в прошлые годы, драйвером роста были контейнеры. Контейнерооборот увеличился и составил 14,81 млн TEU [3].

Несмотря на снижение своих лидирующих позиций, порт Роттердам остается одним из ведущих в Европе и является одним из самых значимых портов в мире.

Также одним из крупных портов мира является Бельгийский морской и речной порт Антверпен. На сегодняшний момент он находится на 13-ой позиции среди мировых контейнерных портов по грузообороту (11,10 млн TEU) (табл. 1) и занимает второе место в Европе (11,86 млн TEU). Несмотря на то, что Антверпен носит звание морского порта, он расположен на реке Шельда и прямого выхода к Северному морю не имеет. Тем не менее, благодаря развитой сети каналов, в порт Антверпен могут по рекам заходить грузовые суда и пассажирские катера из Льежа и Рейна. Порт занимает уникальное географическое положение и является важным транспортным узлом для всей Европы. Его расположение в самом центре материка, связь с главными индустриальными центрами системой самых быстрых и эффективных путей доставки грузов. Порт Антверпен оборудован всем необходимым для приема и перевалки различных грузов и обрабатывает примерно восемь с половиной миллионов контейнеров в год. Наличие достаточного места для обработки грузов, складирования и транспортировки, доступность для судов с возможностью брать на борт до 14000 контейнеров делает порт одним из важнейших и значимых в Европе.

По данным ТАСС, в 2019 году порт стал самым быстрорастущим контейнерным портом Европы. Он увеличил свой контейнерооборот на 760 тыс. TEU к результату предыдущего года [4].

Порт Дуйсбург является одним из крупнейших речных портов Европы и в мире. По итогам первого полугодия 2019 года обработка контейнеров в речном порту составила около 1,96 млн. TEU. Самый большой речной порт, Дуйсбург, расположен у слияния двух рек - Рейна и Рура, в 190 км от Северного моря. Инфраструктура порта достаточно развита и полностью автоматизирован процесс. Ежегодно порт обслуживает 20 тысяч судов и 25 тысяч железнодорожных составов. На территории порта расположено 21 причал, 21 козловое оборудование и 8 контейнерных терминалов. В настоящее время через порт осуществляется перевалка различных грузов, угля, нефти и др., через него проходят пассажирские и грузовые суда, производится ремонт судов, имеются контейнерные и нефтяной терминалы.

В ближайшем будущем, в 2020 году, планируется строительство тримодального терминала в Дуйсбурге по проекту Duisport совместно с китайской компанией COSCO Shipping Logistics, где ежегодно сможет обрабатываться 850 000 TEU.

Новый терминал в перспективе будет развиваться, как европейский хаб для контейнерных поездов, идущих из Китая в Европу по новому шелковому пути. Сейчас отправка из Дуйсбурга составляет около 40 поездов в неделю, в дальнейшем количество увеличится.

По данным центра транспортных стратегий между портом Зюбрюгге (Бельгия) и речным портом Дуйсбург начали выполняться перевозки товаров в контейнерных поездах [3].

На сегодняшний момент на территории российской федерации функционируют 67 морских и 117 речных портов. Самыми значимыми крупными портами России, являются контейнерные порты, поскольку контейнеризация занимает важное место в международных отношениях [4]. По данным ассоциации морских портов, контейнероборот портов России в 2019 году увеличился на 4,8%, и составил 5,32 млн TEU, представлено на (рис.1). По мнению экспертов, такой рост объемов контейнерооборота характерен для российских портов, которые наиболее выгодно расположены с точки зрения транспортной логистики.

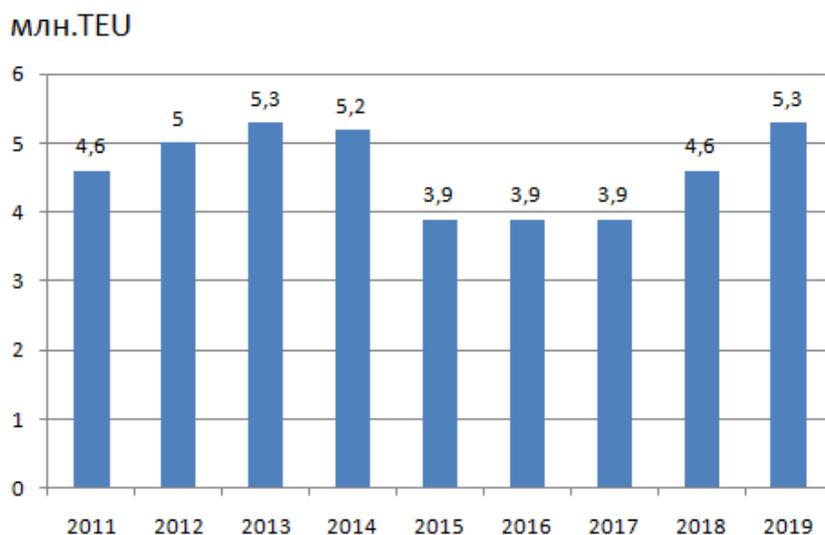


Рис.1. Контейнерный грузооборот портов России

В пятерку крупнейших российских портов по грузообороту входят порты Новороссийск, Усть-Луга, Восточный, Приморск и Большой порт Санкт-Петербург. По итогам прошлого года Большой порт Санкт-Петербург перевалил 2,7 млн TEU груза, порт Владивосток переработал контейнеров больше, чем в 2018 году на 11,5%, объем составил 1,1 млн TEU, порт Новороссийск обработал на 1,8 % выше предыдущего года, что составило 768,143 тыс TEU и порт Усть-Луга 62,35 тыс. TEU [5].

Данная статистика говорит о том, что грузооборот морских портов значительно увеличился. Как отметил в своем докладе по итогам работы морского транспорта глава Росморречфлота Александр Пошивай, положительная тенденция стала возможна благодаря развитию инфраструктуры морских портов в рамках реализации федерального проекта «Морские порты» Комплексного плана модернизации инфраструктуры [6].

На сегодняшний момент российские порты занимают скромные позиции среди крупных портов мира и, несомненно, требуют модернизации в рамках федеральных целевых программ по развитию транспортной системы России. Для транспортной отрасли нашей страны большие перспективы лежат в области дальнейшего освоения Северного морского пути, развития инфраструктуры и создания транспортных коридоров и логистических цепей, способных создать реальную конкуренцию.

Порт Архангельск имеет хорошие перспективы в организации грузопотока по Северному морскому пути на Дальний Восток. Он также является крупным российским портом, имеющим немаловажное значение в международных перевозках. Отсюда происходит отправка грузов на все порты Северного Ледовитого океана и рек Сибири.

Порт расположен в устье реки Северная Двина, впадающей в Двинскую губу Белого моря. Река Северная Двина судоходна и в период летней навигации служит в качестве водного пути, связывающего Архангельск с внутренними удаленными от моря районами России. В период с ноября по декабрь объявляется зимняя навигация, так как река замерзает и в зимний период движение судов с моря к Архангельску осуществляется с помощью ледокольной проводки.

Порт имеет протяженность 17,1 километра, состоит из 123 причалов, расположенных на правом и левом берегах Северной Двины. В него включены два погрузочно-разгрузочных района Бакарица и Экономия. Всего в Экономии 7 причалов, протяженностью свыше километра. На одном из причалов выполняется перевалка контейнеров. Имеется два причальных и два тыловых перегружателя контейнеров, с грузоподъемностью 30,5 тонн. На территории Экономии может размещаться 2200 контейнеров. Здесь принимаются не только отечественные, но и зарубежные контейнеры с грузами. Район Бакарица рассчитан на суда меньшего размера и соответствующие грузы. На Бакарице принимают к перевалке такие грузы, как продукты питания, бумага и целлюлоза, картон, древесина, лес, металлолом и ряд других товаров [7].

Порт Архангельск располагает значительными резервами портовых и подъездных железнодорожных мощностей. Архангельский порт принимает и отправляет пиломатериалы, уголь, оборудование, металлы, промышленные и продовольственные товары, производит переработку генеральных грузов, контейнеров, лесоматериалов, металла, удобрений, тяжеловесного оборудования и других грузов. Грузы могут придти сюда по реке благодаря центральному грузовому порту, который расположен в Северной Двине, рядом с деревней Жаровихой. Сюда причаливают грузовые суда, осадка которых не превышает 5,2 м. Причалы этого района обрабатывают грузы при помощи кранов грузоподъемностью до 20 тонн. Здесь перевалочная база для грузов, которые прибывают речным путем для дальнейшей перевозки по морю. Из порта Архангельска грузы могут направляться в любые порты Белого, Баренцева и другие портопункты, находящиеся на арктическом побережье [8].

Россия обладает уникальной по протяженности системой внутренних водных путей, которые могут оказаться весьма значимыми для контейнерных перевозок. Главные речные порты России располагаются на крупных реках, таких как Дон; на ней расположен порт Ростов-на-Дону, на реке Волга построен речной порт Астрахань, на Северной Двине находится речной порт Архангельск и другие. Москва названа «портом пяти морей», это связано со строительством канала, который соединяет Москва реку с Волгой, а через нее с Азовским, Белым, Балтийским Каспийским, Черным морями. Здесь расположено три речных порта: Северный, Южный и Западный [9]. Речные порты России, как правило, обслуживаются крупными предприятиями. По внутренним водным путям осуществляется сплав леса, а также происходит снабжение северных районов Сибири и Дальнего Востока.

К сожалению, российские речные контейнерные перевозки слабо развиты в отличие от зарубежных перевозок.

В западных странах внутренний водный транспорт играет значительную роль в транспортном процессе. Из морских портов грузы доставляются по внутренним водным путям до внутренних терминалов страны. Так, например, порты Европы, находящиеся в устьях крупных рек или связанные с ними (Амстердам, Роттердам, Флашинг, Антверпен), активно и успешно используют внутренние водные пути, как часть транспортной инфраструктуры, связывающей порты с хинтерлендом, увеличивая тем самым пропускную способность всей региональной транспортной инфраструктуры в целом. Опыт такого использования был бы интересен и нашим портам в части снижения нагрузки на общую транспортную сеть.

Речные порты России сталкиваются с множеством проблем для создания контейнерных терминалов: слабое оснащение современными перегрузочными комплексами для обработки контейнеров международного габарита, недостаток крытых складских помещений, не хватает емкости внутрипортовых железнодорожных путей, не приспособленная инфраструктура водных путей, не круглогодичное судоходство, а для контейнерных перевозок требуется регулярность и т.п.

Тем не менее, в России предполагается создание контейнерных терминалов в ряде речных портов Южного региона. Так, например Азово-Донское пароходство развивает Ростовский универсальный порт, который уже работает с контейнерами. В рамках обсуждения на заседании правительства российской федерации «Развитие транспортной и энергетической инфраструктуры - основа экономического роста Каспийского региона», обозначена возможность создания в Астраханской области крупного контейнерного терминала. Через терминалы Астрахани планируется перераспределение грузов на речной или на железнодорожный транспорт, на который грузы можно передать в порту Оля, где есть железная дорога [10].

Также, по мнению экспертов, перспективными направлениями перевозок контейнеров по внутренним водным путям России обозначены между Санкт-Петербургом, Москвой и портами р. Волги [11,12]. По мнению директора Северо-Западного пароходства Альберта Выговского перевозка грузов из Европы в Россию будет осуществляться через порт Санкт-Петербург. В Санкт-Петербург грузы будут поступать из таких европейских портов, как Гамбург, Бремен, Роттердам. Выгоднее везти контейнеры из Европы в Санкт-Петербург, перегружать их, и уже отправлять по внутренним водным путям, говорит Выговский [13].

Таким образом, в настоящее время в России наблюдается перспектива развития инфраструктуры для контейнерных перевозок по внутренним водным путям. В то же время, для их развития необходимы меры поддержки со стороны государства. Для поддержания развития речных перевозок необходимо, прежде всего, снижение налога на землю для речных портов, а также принятие закона, регулирующего их деятельность и отношения собственности. Необходимо развивать и саму инфраструктуру внутренних водных путей для обеспечения нарастающего количества судопроходов.

Список литературы:

1. Крупнейшие морские порты мира и России. Информационный сайт. Режим доступа: <https://tyulyagin.ru>
2. Какой порт получил по итогам 2019 года статус самого загруженного контейнерного порта в мире? Информационный сайт транспортно-экспедиторской компании China Logist. Режим доступа: <https://china-logist.com>
3. Информационный центр транспортных стратегий. Режим доступа: <https://cfts.org.ua/analitika/porty>
4. Гончарова, Н.В. Современное состояние контейнерных перевозок и их эффективность на внутреннем водном транспорте / Н.В. Гончарова, О.Л. Домнина // Журнал Вестник ВГАВТ. – 2018. №56. с. 119-127.

5. Информационный портал «Корабел.ру». Режим доступа: <https://www.korabel.ru>
6. Ассоциация морских торговых портов. Режим доступа: <http://www.morport.com>
7. Архангельск - порт мирового значения. Информационный сайт ФБ.ру. Режим доступа: <https://fb.ru>
8. Арктическое морское пароходство. Режим доступа: <https://www.ashipping.ru>
9. Гончарова, Н.В. Обзор современного состояния технического оснащения речных терминалов России / Н.В. Гончарова // Великие реки 2018: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2018. – Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/> (0,3 печ.л.).
10. Крупный контейнерный терминал под международные грузы может быть построен в Астрахани. Газета «Волга». Режим доступа: <https://astravolga.ru>
11. Коршунов Д.А., Наседкина Е.С. Контейнерные перевозки: опыт, проблемы, перспективы. В сборнике: XIV Прохоровские чтения "Транспорт как фактор организации экономического пространства" Сборник статей участников Четырнадцатых Прохоровских чтений. 2019. С. 55-59. Режим доступа: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_41254781_36019418.pdf
12. Ничипорук А.О., Нюркин А.В. Предложения по совершенствованию схем контейнерных перевозок с участием внутреннего водного транспорта на европейской части России. Транспортное дело России. 2019. № 3. С. 145-148. Режим доступа: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_39240452_84960763.pdf
13. Контейнеры как в воду глядят. Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс». Режим доступа: <https://portnews.ru>

ROLE OF RIVER PORTS IN INTERNATIONAL CONTAINER TRANSPORT

Natalia V. Goncharova

The article presents an overview of the current state of the world's largest container sea and river ports. The statistics of container turnover of large sea and river ports are analyzed. The role and importance of river container ports in international transport is considered. The problems of Russian river ports and the possibilities of their interaction in the system of international container transport are studied. General proposals for improving the functioning and development of Russian river ports are formulated based on the analysis of foreign sea and river ports.

Keywords: international cargo transportation, container transportation, river ports, cargo turnover, inland waterways, water transport.