

# Европейские порты: шансы и вызовы

## **Избыточность портовых мощностей – большая проблема европейского масштаба**

*Повышение конкурентоспособности, дигитализация и борьба с выбросами диоксида углерода – три направления подписанной в Валетте, Мальта, декларации по морской транспортной политике, одобренной министрами стран ЕС в начале этого года. Статья Фелисити Ландон в «Port Strategy» освещает проблемы портов ЕС с учетом названных аспектов деятельности Европейской организации морских портов.*

European Sea Ports Organisation (ESPO) уже выразила надежду, что отмечаемый сейчас по всему миру Морской год «усилит поддержку современных, устойчиво развивающихся и хорошо взаимодействующих друг с другом европейских портов, проложит путь для упрощения морской торговли и, не в последнюю очередь, создаст повестку для экологических улучшений в европейских гаванях».

Изабель Рикбост, генеральный секретарь ESPO, говорит, что каждая из перечисленных трех тем имеет отношение к реальным вызовам, с которыми сталкиваются европейские порты. По ее мнению, поддержание конкурентоспособности, развитие инфраструктуры являются приоритетными проблемами. Однако по словам Рикбост, «вопрос не столько в наращивании пропускной способности и адаптации к заходам в порты более крупных судов. Важны иные резоны, включая экологические, а также вопросы безопасности. Необходимо постоянно инвестировать в порты, и поэтому мы призываем сохранить и расширить возможности финансирования через реализацию политики TEN-T и CEF (Connecting Europe Facility)».

Дигитализация имеет отношение в целом к дискуссии о «едином окне». «На самом деле нужно сосредоточить внимание на согласовании данных. Независимо от того, находитесь вы в стране А или Б, ваши данные должны запрашиваться единым образом. Важно упростить формальности. Европа готовит пересмотр Директивы 2010/65 (связанной с судовой отчетностью), и мы очень рассчитываем на поиск решений, в том числе в части функционирования баз данных».

Третья задача – декарбонизация и экологичность европейских портов. ESP0 подчеркивает, что Международная морская организация является лучшим форумом для установки целевых показателей CO2 и обсуждения мер по сокращению выбросов эксплуатируемыми судами в соответствии с Парижским соглашением. «Мы полагаем, что это задача ИМО, то есть проблема глобального уровня. Но если ничего не произойдет до 2023 года, возможно, задача будет решена на европейском уровне», – говорит г-жа Рикбост.

### **Проблема избыточных мощностей**

Избыточность портовых мощностей – большая проблема европейского масштаба, говорит Пауль ван Ойлем, директор роттердамской фирмы-консультанта Maritime & Transport Business Solutions (MTBS).

«Одной из задач является оценка альтернативных способов использования земельных участков под терминалами. Существуют компании, которые в принципе не нуждаются в причалах, но работают на ценных портовых территориях. В последние годы такие компании начали перемещение в менее дорогие районы за пределы порта..., но в ряде случаев происходит и обратное», – говорит ван Ойлем. Он отмечает необходимость пересмотра концессионных договоров, гарантирующих соблюдение объемов переработки грузов, их временных рамок – в силу неосуществимости таких соглашений, что в будущем приведет к ускоренному наращиванию избыточных мощностей.

По мнению ван Ойлема, изменение структуры основных контейнерных альянсов дает шансы, но одновременно является и вызовом: «Снизится количество судозаходов, произойдет перемещение контейнерной переработки в «лучшие порты». Проигравшие в этом соревновании просто перестанут существовать: победитель получит все». При этом одним из основных факторов этого кардинального сдвига ван Ойлем называет неспособность большинства операторов терминалов обрабатывать суда, превышающие контейнеровместимостью 20000 TEU и неподготовленность к таким операциям инфраструктуры внутри соответствующих стран.

### **Управленческие риски**

По его словам, на власти порта, вероятно, придется более высокие рыночные риски в рамках новых концессионных соглашений, что напрямую скажется на возможностях государственного финансирования. Ван Ойлем также ожидает дальнейшей консолидации операторов терминалов по примеру судоходных линий, что естественно увеличит значение кооперации между администрациями портов на национальном уровне в соответствии с национальным и европейским планом комплексного развития гаваней.

Разумеется, это не исключает конкуренции, но заикленность на конкуренции может привести, считает аналитик, к усугублению проблемы избыточных мощностей. В качестве образцов успешного сотрудничества он приводит Мальмё и Копенгаген, Гент и Зеландские морские порты.

Среди проектов, над которыми сейчас работает MTBS, стоит назвать процедуру тендера на заключение концессионного соглашения в Салониках, национальный план развития хорватских портов, проекты развития портов Лиссабон и Венеция. Все это примеры того, как стремятся страны Южной Европы модернизировать свои портовые сектора, говорит ван Ойлем. В споре с северными портами портам Южной Европы удастся постепенно отвоевывать некоторую рыночную долю, но процесс

этот идет медленно. «С приватизацией или концессионированием главных портов Юго-Восточной Европы регион может получить большую долю на европейском рынке портовых услуг. Это касается таких портов, как, например, Пирей, который входит в десятку крупнейших европейских контейнерных портов, нарастивший переработку на 9,4% в прошлом году, Салоники, Дуррес, Риека и прочие», – добавляет ван Ойлем. Однако в целом, считает он, в Европе едва ли можно ожидать реализации масштабных проектов по расширению портовых мощностей – в силу скромного роста спроса на портовые услуги, имеющегося переизбытка мощностей и большего фокусирования правительств на благополучии национальных портов или даже портов местного значения.

### **Брекзит и Балтика**

На Северо-Востоке Европы балтийские порты уже привыкли к тому, что им приходится считаться с отражающимися на экспортных и импортных грузопотоках последствиями политических решений российского правительства. Сегодня возникла неопределенность иного рода: как отразится выход Британии из ЕС на балтийской торговле? «Брекзит означает знак вопроса для многих портов Балтики – между портами Балтийского моря и Великобритании осуществляется активный товарообмен», – говорит Богдан Одлаковский, генеральный секретарь Организации Балтийских портов (Baltic Ports Organization, BPO).

Экономический кризис в России привел к значительному падению объемов переработки в нескольких ключевых балтийских портах три года назад, в частности, на контейнерном терминале в Гданьске, в Клайпеде, Риге, Таллинне и Хамина-Котке. Ситуацию усугубило расширение портовых мощностей и наращивание операций в российских Усть-Луге и Санкт-Петербурге.

Сейчас наступил период медленного восстановления, говорит Олдаковский, отмечая, что «по-прежнему существует неопределенность в отношении России. Все смотрят на отношения между РФ и ЕС, понимая, насколько будущее этих отношений важно для портовой индустрии. Конечно, не все зависят от российского

рынка, но последствия ослабления торговых связей с Россией ощутимы во многих портах Балтики».

Важнейшим событием в регионе стало официальное открытие контейнерным терминалом Гданьска (DCT Gdansk) второго глубоководного причала в октябре прошлого года. Проект T2 представляет собой крупнейшие частные инвестиции в польский портовый сектор. Был построен причал длиной 650 м, который оснастили пятью контейнерными перегружателями, способными обрабатывать суда контейнеровместимостью до 20000 TEU. Благодаря 15 RTG с электроприводом и 30 работающим на терминале IMV-грузовикам его пропускная способность удвоилась до 3 млн TEU в год. В прошлом году DCT Gdansk переработал рекордные 1,3 млн TEU (в 2015 году – 1,06 млн TEU). Это снизило потребность в прямых судозаходах в другие балтийские порты. Значительная часть переработанных грузов была предназначена для рынков России, Северной и Центральной Европы. В качестве порта транshipmentа DCT Gdansk конкурирует с Гамбургом.

Гданьск остался крупнейшим портом Польши в 2016 году, через его причалы прошло 37 млн тонн различных грузов. Всего польские порты переработали 80 млн тонн – исторический рекорд. Ключевым фактором успеха стал рост переработки генеральных грузов – на 4 млн тонн по сравнению с 2015 годом, а также рост грузооборота по углю, коксу и зерновым. Меньше чем в предыдущем году было переработано налива, железной руды.

### **Самый «зеленый» регион**

В Польше и в целом в Балтийском регионе особенно хороши показатели сектора ро-ро и паромных перевозок, говорит Олдаковский, причем на некоторых маршрутах годовой прирост отмечается двузначными цифрами. «Это действительно растущий рынок, отражающий увеличение объемов торговли между балтийскими странами; судовладельцы стремятся к обновлению своих флотов, чтобы удовлетворить спрос», – говорит генеральный секретарь ВРО.

Если говорить об экологических аспектах деятельности портового сектора на Балтике, стоит отметить, что ВРО «продвигает» Балтийский бассейн как регион «зеленых» портов и достиг в этом больших успехов – благодаря принятым законам, а также обязательствам, которые добровольно берут на себя участники рынка. «Мы думаем, что могли бы поделиться своими ноухау на Балтике и связанными с ними техническими разработками со всей Европой», – заявляет Олдаковский. Он считает, что экологические правила, действующие на Балтике, следует распространить на весь континент: «Нам не нравится ситуация, когда в разных регионах существуют разные правила. Это, на наш взгляд, наносит ущерб конкуренции».

<http://ports.com.ua/articles/evropeyskie-porty-shansy-i-vyzov>  
у