

## СРАВНЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ ВОСТОЧНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ: 1996 – 2016 ГГ.

Павук О. А.

### 1. Введение

Морские порты играют важную роль в развитие региона Восточного побережья Балтийского моря. В середине 90-х годов 20 века ключевую роль в перевалке грузов играли порты Латвии, Литвы и Эстонии. За 20 лет, после строительства ряда портов в Ленинградской области, объемы грузооборота в обозначенном регионе выросли в 4,5 раза, а перевалка в шести российских портах выросла в 24 раза, в то время как в странах Балтии примерно в 2 раза. Политики обеих сторон часто используют риторику, подрывающую межгосударственные экономические отношения. Однако положительная динамика мирового оборота морских грузов позволяет смотреть на будущее всех портов с оптимизмом.

### 2. Объект исследования

Объектом научного исследования стали показатели деятельности портов Восточного побережья Балтийского моря, а также данные развития экономик в странах Балтии.

### 3. Цель и задачи исследования

Целью данного исследования является выявление перспектив развития портов в регионе Восточного побережья Балтийского моря, находящихся на территории Российской Федерации и в странах Балтии – Латвии, Литве и Эстонии.

Для достижения поставленной цели проведено сравнение экономических показателей Балтийских стран, а также сравнительный анализ деятельности портов Восточного побережья Балтийского моря, основанный на данных статистики портов за 20 лет – с 1996 по 2016 годы. Определены болевые моменты. Сделаны рекомендации по развитию портов Балтийских на ближайшую и более отдаленную перспективу.

### 4. Исследование решения существующих проблем

Вопросы регионального развития портов на Восточном побережье Балтийского моря привлекают как российских ученых, так и исследователей из Балтийских стран. Часть из них принимают участие в дискуссиях о самом понятии данного региона, в этом вопросе существуют расхождения. Одни говорят только о портах на территории РФ, другие о портах Балтийских стран (Прибалтики) – Латвии, Литвы и Эстонии, третьи – о всем регионе Восточного побережья Балтийского моря (Балтике). [1, 2, 4] По-разному исследователи видят и будущее морских портов. Крайнее мнение: российские порты перетянут на себя грузы из портов Балтийских стран [12, 13]. Однако все более распространенной точкой зрения становится дискуссия о разнообразии вариантов сотрудничества и развитии транснациональных связей, а также об общей европейской страте-

гии развития всего региона [1, 4, 6]. Среди российских экспертов есть и те, кто видят развитие всех портов, и, к примеру, Рижского, имея в виду потенциал неосвоенных территорий и участие в портовой деятельности иностранного капитала из России, других стран СНГ и Китая [4, 17]. Один из способов развития портов Балтики – создание логистических центров и интеграция различных цепочек внутри и между центрами логистики [5] или создании портов-хабов [9].

В этом контексте нас прежде всего интересуют возможности развития портов в Балтийских странах и факторы, способствующие этому.

## 5. Методы исследования

Для достижения поставленной цели были использованы методы анализа и синтеза, логического обобщения подходов к вопросу регионального развития портовых территорий, сравнительного сопоставления показателей деятельности портов. Целесообразность таких сравнений вызвана различными взглядами на роль и развитие морских перевозок в регионе Балтийского моря.

## 6. Результаты исследований

Транспортная отрасль играет важное значение в экономике Балтийских стран. По расчетам Euromonitor, доля транспортных и сопутствующих услуг в добавленной стоимости ВВП (без учета международных услуг) в формировании ВВП Литвы устойчиво растет и в 2016 году превысила 13 % (в 2000 году менее 8 %). В Эстонии и Латвии она стабильно составляет соответственно 7–8 % и 9 %. [16]

После распада СССР главные порты на Восточном побережье Балтийского моря оказались за пределами Российской Федерации. Прежде всего, это Вентспилский порт, где в 1961 году был построен нефтепровод и терминал по перевалке сырой нефти и нефтепродуктов. В 1996 году грузооборот Вентспилского порта составлял 42,7 % всего грузового оборота портов на Восточном побережье Балтики или 35,7 млн. тонн. А грузооборот всех портов новых Балтийских стран превышал 88 % общего грузооборота региона. В Российской Федерации действовал всего один грузовой порт в Санкт-Петербурге с годовым оборотом 9,9 млн. тонн. (см. таблицу 1).

**Таблица 1.**

Сравнение грузооборотов в портах Восточного побережья Балтики, 1996 – 2016 гг. млн. т

Порты	1996	2005	2015	2016	Рост/снижение, раз, 1996/2016
<b>Порты РФ, всего</b>	<b>9,9</b>	<b>134,5</b>	<b>230,2</b>	<b>236,5</b>	<b>+23,9</b>
в том числе:					
Санкт-Петербург	8,3	57,5	51,5	48,6	+5,8
Усть-Луга	-	0,7	87,9	93,3	-
Приморск	-	57,3	59,1	64,4	-
Высоцк	-	3,5	17,5	17,1	-
Выборг	-	0,9	1,5	1,4	-

Калининград	1,6	14,6	12,7	11,7	+7,3
<b>Порты стран Балтии, всего</b>	<b>73,6</b>	<b>126,7</b>	<b>134,4</b>	<b>137,4</b>	<b>+1,9</b>
в том числе:					
<i>Эстонские порты всего:</i>	<i>14,0</i>	<i>40,1</i>	<i>27,7</i>	<i>26,4</i>	<i>+1,9</i>
Таллинн (Эстония)	14,0	39,5	22,4	20,1	+1,4
Силламяе	-	0,6	5,3	6,3	-
<i>Латвийские порты всего</i>	<i>44,8</i>	<i>58,7</i>	<i>68,2</i>	<i>61,6</i>	<i>+1,4</i>
Рига	7,5	24,4	40,1	37,1	+4,9
Вентспилс	35,7	29,8	22,5	18,8	- 1,9
Лиепая	1,6	4,5	5,6	5,7	+3,5
<i>Литовские порты всего</i>	<i>14,8</i>	<i>27,9</i>	<i>47,2</i>	<i>49,4</i>	<i>+3,3</i>
Клайпеда	14,8	21,8	38,5	40,1	+2,7
Бутинге	-	6,1	8,7	9,3	-
<b>ВСЕ ПОРТЫ БАЛТИКИ</b>	<b>83,5</b>	<b>261,2</b>	<b>363,6</b>	<b>373,9</b>	<b>+4,5</b>

*Источник: составлено автором по данным статистики портов.*

В это же время, в середине 90-х годов прошлого столетия, как в России, так и в странах Балтии, был намечен ряд мероприятий по развитию портовой деятельности в регионе. Россия взяла курс на строительство новых портов на Финском заливе в Ленинградской области. В это же время в портах стран Балтии принимались меры по привлечению иностранных инвесторов через создание свободных экономических зон. В 1996 году в Латвии были приняты законы о свободных портах в Риге и Вентспилсе и закон о Лиепайской специальной экономической зоне [15], предоставляющие налоговые льготы инвесторам, вкладывающим свои капиталы в предприятия портов.

Последние несколько лет, после ухудшения экономических отношений между ЕС и Россией, политики пугают сокращением российского транзита для портов Балтийских стран. Однако здесь не все так однозначно. Общемировые тенденции позволяют внести толику оптимизма в их риторику. Мировая морская торговля в рассматриваемый в исследовании период неуклонно развивалась, увеличившись с 1995 по 2015 годы вдвое, с 4,8 млрд. тонн до 10 млрд. тонн. [4]

Азиатский регион по праву называют локомотивом мировой экономики. (см. таблицу 2) Роль Азиатского региона растет, прежде всего, за счет Китая, но эксперты обращают внимание на нового потенциального игрока – Индию. [17] Объем транзита между Европой и Евразией составил в 2016 году около 155 тыс. ДФЕ, в основном за счет Китая (Япония экспортирует только услуги ИТ). По-

ставки из Европы в Китай в первом квартале 2017 года выросли на 12%, до 62 млрд. долларов, а из Китая в Европу – на 7 %, до 81 млрд. долларов. [9]

**Таблица 2.**

Развитие торговли между основными рынками Евразийского региона, млрд. USD [9]

Европа	Азия	2014	2020
ЕС	Китай	615	800
Россия	Китай	95	200
Турция	Китай	24	100
Иран	Китай	62	65
Казахстан	Китай	17	46

Одно из свидетельств такого развития – строительство Россией своих портов на Балтике, резко увеличивших транзитные грузопотоки в Европу. С учетом мировых тенденций строительство российских портов на Балтике было насущной необходимостью для развития торгово-экономических отношений между Россией и странами ЕС. В результате, после ввода в строй портов Приморск, Усть-Луга и Высоцк к 2006 году через порты Ленинградской области было перевалено почти 70 млн. тонн грузов, в значительной мере за счет Приморска, перегрузившего 57 млн. тонн нефти. В последующие годы российские порты на Балтике демонстрировали положительную динамику, достигнув в 2016 году грузооборота в 236,5 млн. тонн, увеличившись за 20 лет почти в 24 раза. (См. таблицу 1).

За эти же 20 лет грузооборот портов Балтийских стран вырос почти вдвое, достигнув в 2016 году 137,4 млн. тонн. И пока совокупный грузооборот в портах Балтийских стран растет, за первое полугодие рост составил 2,1 % по сравнению с тем же периодом годом ранее или 74,8 млн. тонн. В Латвии перевалено 45,4 % общего объема грузов, в Литве – 33,4 %, в Эстонии – 21,2 %.

Самым быстрорастущим в странах Балтии стал Рижский порт, перевалка грузов через его терминалы с 7,5 млн. до 37,1 млн. тонн (почти в 5 раз). Во многом развитию порта способствовали необъятные территории, более 100 причалов которого простираются по городским берегам реки Даугавы на 12 километров. Рекордный грузооборот – 41,1 млн. тонн, был достигнут в 2014 году, после чего последовал некоторый спад. Однако потенциал порта велик за счет освоения территорий вдали от центра Риги на острове Kundzinsala на правом берегу Даугавы и на Русском острове (Krievu sala) на левом берегу, где развиваются несколько новых крупных международных проектов. Самый масштабный – начавший работать на Kundzinsala в конце 2013 года *Riga fertilizer terminal*, 51 % в котором принадлежит российскому холдингу УРАЛХИМ и 49% – *Rīgas tirdzniecības osta* (RTO). Через Рижский порт пропускается ежегодно до 80 % транзитных грузов. Однако есть и несостоявшиеся проекты, например, остановлено строительство контейнерного терминала на Kundzinsala с привлечением капитала Национальной контейнерной компании (РФ). Медленнее, чем планировалось, осуществляется перенос угольных терминалов из центра Риги на Русский остров, владельцы стивидорных компаний опасаются сокращения транзита угля из России из-за переориентации товарных потоков в Китай и Ин-

дию, где спрос на энергоресурсы растет. Оптимизму стивидоров может прибавить статистика грузооборота первого полугодия текущего года, свидетельствующая о росте перевалки угля на 7,4 % по сравнению с показателями того же периода 2016 года.

В 3,5 раза за 20 лет вырос грузооборот порта Лиепая, развивающийся на территории бывшего военного порта, составив в 2016 году 5,7 млн. тонн. Импульс к развитию порта дает созданная в 1997 году Лиепайская специальная экономическая зона, дающая возможность создавать предприятия с льготным налогообложением в порту и на территории города. Сегодня статус специальной экономической зоны имеют 41 общество капитала, обеспечивающие занятость 2050 работникам, на них производится товаров и услуг на 168 млн. евро в год, 80 % продукции на них производится на экспорт. Средняя зарплата на предприятиях зоны выше средней по Латвии. Считается, что Лиепая наиболее эффективно использует преимущества специальной экономической зоны. [8]

Порт Вентспилс, расцвет которого связан со строительством в начале 60-х годов 20 века нефтепровода и терминалов по перевалке нефти и минеральных удобрений, в первое десятилетие активно использовал полученное Латвией наследство. Однако, после того как Россия перекрыла нефтяной кран, грузооборот порта стал снижаться, с 35,7 млн. тонн в 1996 году до 18,8 млн. тонн в 2016 году. Вентспилсский свободный порт компенсирует потерю грузооборота строительством и сдачей в долгосрочную аренду помещений для новых предприятий, с возможностью их выкупа в дальнейшем. Наряду с уже существующими промышленными территориями, порт выделил более 500 гектаров для реализации новых производственных объектов. 17 таких предприятий, имеющих преференции свободной экономической зоны, уже нашли прописку в Вентспилсе, среди инвесторов есть и местные, и зарубежные предприниматели с Востока и Запада.

Литовский порт Клайпеда освоил все прилегающие к порту территории, площадь которых несравнимо меньше, чем любого латвийского порта. (См. таблицу 3). Грузооборот порта за 20 лет увеличился в 2,7 раза, до 40,1 млн. тонн в 2016 году. Прибавил оборотов и терминал в Бутинге – 9,3 млн. тонн. В последние два года прирост оборота в порту Клайпеда дает терминал по выгрузке и перекачке сжиженного природного газа (LNG), осуществляющий перевалку с морской платформы, возведенной в акватории порта. Терминал сжиженного природного газа (LNG) способен удовлетворить 90% потребности Балтийских стран в природном газе. И если в 2015 году в Клайпедский порт было сделано 6 рейсов танкера-хранилища, то в текущем 2017 году ожидается уже 18 заходов кораблей с LNG. Ограниченность мощностей наземных терминалов и морской терминал LNG позволили Клайпедскому порту сократить перевалку транзитных грузов из России без снижения грузооборота. Сегодня транзитные грузы составляют не больше 1 млн. тонн в год. [16]

Таблица 3.

Портовые мощности в Балтийских странах

Порты	Страна	Общая площадь, га	Длина причалов, км	Мак глубина, м
Рига	Латвия	6348	18,2	14,5
Вентспилс	Латвия	1728	5,7	17,5
Лиепая	Латвия	1182	10,0	12,5
Силламяэ	Эстония	750	2,6	16,5
Клайпеда	Литва	510	2,7	14,0
Таллинн	Эстония	4,5	5,9	18,0

*Источник: составлено автором по данным с домашних страниц портов.*

Непростая ситуация сохраняется в портовом хозяйстве Эстонии. Первым звонком для сокращения грузооборота стало строительство контейнерного терминала в Усть-Луге. Тем не менее помимо работающего порта Таллинна в 2005 году был построен еще один частный порт Силламяэ, 50 % капитала которого принадлежит российским предпринимателям. Порт Мууга, переваливающий 80 % грузов Таллинского порта, обслуживает до 90 % общего транзитного грузопотока Эстонии. Тенденция падения грузооборота по железной дороге и в портах сохраняется. Мечтать о росте не стоит, нефть и уголь не вернуться, эксперты считают, что необходимо развивать новые направления и работать над устранением противоречий между Эстонией и Россией. [7] Одно из предлагаемых решений – приватизация акций Таллиннского порта и Эстонской железной дороги.

### 7. SWOT-анализ результатов исследований

*Strengths.* Сильными сторонами портов на Восточном побережье Балтийского моря несомненно является их географическое положение, соединяющее торговыми путями Европу и Азию, о чем свидетельствует совокупный рост грузооборота всех портов за 20 лет в 4,5 раза. Порты в странах Балтии не замерзают зимой, что можно считать преимуществом перед российскими гаванями, где в зимнюю навигацию приходится прибегать к помощи ледоколов, что удорожает пату за транспортировку грузов.

*Weaknesses.* Слабой стороной портов в Балтийских странах является влияние геополитики на их деятельность, что не позволяет делать долгосрочные экономические прогнозы на развитие портовой деятельности и привлечение инвестиций в новые проекты. Из экономических факторов следует отметить также ограниченные возможности территорий портов Таллина и Клайпеды. В то же время наличие неосвоенных площадей в порту Риги, управлять которыми сложно, тоже можно отнести как к сильной, так и к его слабой стороне. Договоры об аренде земли заключались еще в 90-х годах, и каждый отдельный случай неиспользования территории арендатором требует сложных судебных разбирательств. К тому же до сих пор на территории порта проживают горожане, оставшиеся там после расширения портовых площадей. Эти вопросы требуют решения [16].

*Opportunities* Перспективы развития все порты на Балтике связывают с расширением экономических связей между азиатским регионом и Европой,

прежде всего с Китаем, что требует дальнейших исследований экономических параметров и возможностей транспортировки грузов через морские порты.

*Threats* Отрицательное действие на объект исследования политических факторов может осложнить развитие экономических связей между азиатским и европейским регионами и включение в эти цепочки морских портов в Балтийских странах.

## 8. Выводы

Расширение международной торговли между Востоком и Западом ведет к росту грузооборотов в портах Восточного побережья Балтийского моря, прежде всего за счет активного развития российских портов (рост с 1996 по 2016 гг. 4,5 раза). Однако и порты Балтийских до сих пор показывают динамику роста (+1,9 % за 20 лет), прежде всего за счет развития Рижского порта (+4,9 %) и Клайпедского порта (+2,7 %). Имеется потенциал для развития портов Эстонии и Латвии за счет присутствия там российских инвесторов.

Порты Балтийских стран, рассчитывают на развитие масштабного и многообещающего белорусского проекта «Великий камень», партнером которого является китайская национальная логистическая компания и который должен соединить Китай через Беларусь с германским портом Дуйсбург. Интерес, прежде всего, проявляет Рижский свободный порт, за счет развития мультимодальных перевозок из Германии в Китай через Ригу, поскольку возможности польских и словацких железных дорог для транспортировки китайских грузов через минский логистический центр «Великий камень» в Европу ограничены.

На развитие транспортных коридоров в регионе Балтийского моря влияют в порядке значимости следующие факторы: география, экономика, политика, транспортная инфраструктура и новые технологии логистического бизнеса. Если же говорить о портах Балтийских стран, то происходит сужение географических планов за счет переориентации грузов в российские порты. На экономику оказывает влияние тарифная политика. По-прежнему велико влияние политики. Наиболее оптимистичным выглядит влияние транспортной инфраструктуры.

## Литература

1. Beazley, C. Europe's Strategy for the Baltic Sea Region [Electronic resource] / C. Beazley. – 2016. – Available at: \www/URL: <http://www.msz.gov.pl/resource/0f1a87ba-5ff2-48f4-80ba-c2f66dbd6360:JCR>
2. Brask, H. Governance crisis in the Baltic Sea region cooperation? [Electronic resource] / H. Brask // Baltic Development Forum. – April 24, 2014. – Available at: \www/URL: <http://www.bdforum.org/hans-brask-governance-crisis-baltic-sea-region-cooperation>
3. Golyashev, A. The future of Russian foreign trade: challenges for the Baltics [Electronic resource] / A. Golyashev // XX International conference «TransBaltica 2017». – Riga, Latvia, 2017. – Available at: \www/URL: [http://www.rmsforum.lv/admuploads/file/2\\_golyashev\\_transbaltica17\\_2\\_505.pdf](http://www.rmsforum.lv/admuploads/file/2_golyashev_transbaltica17_2_505.pdf)

4. European Union Strategy for the Baltic Sea Region [Electronic resource] // Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Latvia. – 25.11.2015. – Available at: \www/URL: <http://www.mfa.gov.lv/en/policy/baltic-sea-region/european-union-strategy-for-the-baltic-sea-region>
5. Kabashkin, I. Freight Transport Logistics in the Baltic Sea Region. Regional Aspects [Text] / I. Kabashkin // Transport and Telecommunication. – 2012. – Vol. 13, No. 1. – P. 33–50. doi:[10.2478/v10244-012-0004-x](https://doi.org/10.2478/v10244-012-0004-x)
6. Kosov, Yu. EU Strategy for the Baltic Sea Region: Challenges and Perspectives of International Cooperation [Text] / Yu. Kosov, G. Griбанова // Baltijskij region. – 2016. – Vol. 8, No. 2. – P. 48–66. doi:[10.5922/2074-9848-2016-2-3](https://doi.org/10.5922/2074-9848-2016-2-3)
7. Borodich, D. Challenges for the future. Baltic transit development prospects. View from Tallinn [Electronic resource] / D. Borodich // XX International conference «TransBaltica 2017». – Riga, Latvia, 2017. – Available at: \www/URL: <http://www.rmsforum.lv/en/event/118>
8. Hmielevskis, U. Liepaja – a city that melds the scope of the world and the comfort of a small town [Electronic resource] / U. Hmielevskis // XX International conference «TransBaltica 2017». – Riga, Latvia, 2017. – Available at: \www/URL: [http://www.rmsforum.lv/admuploads/file/4\\_hmielevskis\\_transbaltica2017.pdf](http://www.rmsforum.lv/admuploads/file/4_hmielevskis_transbaltica2017.pdf)
9. Bezborodov, A. Training: Trade China-Europe through the Baltic countries: prospects for transit growth, filling and containerisation [Electronic resource] / A. Bezborodov // XX International conference «TransBaltica 2017». – Riga, Latvia, 2017. – Available at: \www/URL: [http://www.rmsforum.lv/admuploads/file/infranews\\_riga\\_seminar\\_may\\_17\\_transbaltica2017.pdf](http://www.rmsforum.lv/admuploads/file/infranews_riga_seminar_may_17_transbaltica2017.pdf)
10. Gapochka, A. A. Mezhdunarodnye morskije porty-haby kak faktor razvitiia regiona Baltijskogo moria [Electronic resource]: PhD thesis / A. A. Gapochka. – St. Petersburg: St. Petersburg University, 2017. – Available at: \www/URL: <https://disser.spbu.ru/files/disser2/disser/1WXZVyzNrc.pdf>
11. Zhelezkova, P. E. Gargo turnover ports of northwest region russia on the Baltic Sea [Text] / P. E. Zhelezkova, V. G. Nikiforov // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S. O. Makarova. – 2014. – No. 6 (28). – P. 133–138.
12. Loskutova, O. Ports in Leningrad region continue growing [Electronic resource] / O. Loskutova // Maritime Market. – 2006. – No. 3 (17). – Available at: \www/URL: <http://www.maritimemarket.ru/article.phtml?id=696&lang=en>
13. Mezhevich, N. M. K voprosu ob identifikatsii poniatiiia «Baltiiskii region» [Text] / N. M. Mezhevich // Pskovskii regionologicheskii zhurnal. – 2007. – No. 5. – P. 14–17.
14. Melnik, D. O poniatii mezhdunarodnogo transportnogo regiona [Text] / D. Melnik // Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. – 2012. – No. 1. – P. 149–153.
15. Pavuk, O. Ternistyj put' SEZ v Baltijskih stranah [Text] / O. Pavuk // Transport Rossiiskoi Federatsii. – 2007. – No. 12. – P. 31–35.



16. Pavuk, O. Budushchee Rizhskogo porta svyazyvaiut s Velikim kamnem [Electronic resource] / O. Pavuk // The Baltic Course. – 29.05.2017. – Available at: \www/URL: [http://www.baltic-course.com/rus/good\\_for\\_business/?doc=130014](http://www.baltic-course.com/rus/good_for_business/?doc=130014)

17. Shcherbanin, Yu. A. Baltiiskoe more: transport, sotrudnichestvo, vyzovy [Text] / Yu. A. Shcherbanin // Nauchnye trudy: Institut narodnohoziaistvennogo prognozirovaniia RAN. – 2010. – P. 400–412.

ТОЛЬКО ДЛЯ ЧТЕНИЯ