Инфраструктура порта и ее влияние на конкурентоспособность контейнерных перевозок

Олли Парикка
вице-президент компании «Steveko International Logistics»

Владими Алексеевич Погодин
к.т.н., технический директор ООО «Морское строительство и технологии»

Александр Львович Кузнецов
к.т.н., профессор, Государственная Морская академия им. Адмирала С.О. Макарова

Ирина Викторовна Серова
главный специалист ООО «Морское строительство и технологии»

Глобализация мировой экономики является основной причиной роста потребности в контейнерных перевозках, проявляясь в форме снижения доли транспортных услуг в стоимости сырья и готовой продукции. Сложившаяся в результате этого система контейнерных перевозок имеет свои закономерности развития, приводящие к быстрой изменчивости ее структуры и параметров. Понимание существующих тенденций и прогнозирование появления новых является ключевым фактором успеха ведения бизнеса на всех уровнях — стратегическом, тактическом, операционном — как для частных компаний, так и для государственных органов, отвечающих за формирования законодательного фона ведения этого бизнеса.

Для иллюстрации возможных путей и результатов развития портового контейнерного бизнеса в статье проанализированы некоторые показатели контейнерных терминалов финского порта Котка и российского порта Санкт-Петербург.

Наиболее употребительными в современной практике оценки и сравнения терминалов сегодня являются следующие операционные показатели:

— TEU/погонный метр причала/год (отдача причальной стенки);

— Тыс.TEU/причальный кран/год (отдача причального крана, иногда измеряемая в количестве подъемов краном в год);

— TEU/причальный кран/час (производительность причального крана, иногда измеряемая в количестве подъемов краном в час);

— TEU/кв.м площади терминала/год (отдача территории, иногда измеряемая в TEU/га).

Даже поверхностный анализ полученных данных позволяет сделать вывод о том, что терминал Муссало очень серьезно недогружает свои технологические мощности. Казалось бы, такое недоиспользование мощностей по сравнению со среднестатистическими показателями свидетельствует о низкой экономической эффективности контейнерного бизнеса в Финляндии.

По мнению компании-оператора порта Котка, частичное объяснение низким показателям использования технологических мощностей в Котке служат следующие факторы:

— морской фронт работает в две смены по рабочим дням, одну в субботу, не работает в воскресенье;

— большой объем операций производится на складе перекомплектации, что требует около 50% ресурса рабочей силы и времени на терминале,

— обширная логистическая территория вокруг порта требует значительной транспортной работы порта для горизонтального перемещения контейнеров;

— значительные объемы работ с порожними контейнерами и большие площади в депо порожних контейнеров порта;

Порт/терминал	Грузооборот	Отдача территории	Производительность причального крана	Отдача причала	Средний срок хранения контейнера
	TEU/год	TEU/м²/год	тыс. TEU/год	TEU/м/год	сут
Среднестатистические мировые					
		2,0	120	1000	
Порт Котка, Финляндия					
Терминал Муссало (Котка)	330000	0,8	66	229	30
Порт Санкт-Петербург					
ЗАО «ПКТ»	900000	1,22	153	1154	8-10
ОАО «Петролеспорт»	300000	1,15	75	441	8-10

Операции по перевалке грузов между океанскими и фидерными судами называют трансшипментом, а соответствующие порты — портами трансшипмента.

Порт трансшипмента, обслуживающий «осевое» магистральное направление, из которого «спицами» расходятся фидерные маршруты, называется «ступицей» (hub).

Порты трансшипмента (как хабы, так и эстафетные), по своему определению должны принимать самые большие контейнерные суда, используемые на океанских направлениях. Это предъявляет к ним очень жесткие технические, коммерческие, транспортные и логистические требования.

Крупный порт, оборот которого достигает миллионов контейнеров в год, ориентированный на наземную систему распределения грузов (автомобильным транспортом, железнодорожным, речным) называется входным портом региона (gateway port). Входной порт может принимать магистральные океанские суда, в связи с чем к нему применимы все требования для порта трансшипмента.

— значительная доля транзитного грузопотока, характеризующегося большим сроком хранения.

Но самое важное, что в бизнес-стратегии порт Котка рассматривается не как самостоятельный центр образования прибыли от стивидорных услуг, а как ключевой элемент логистической инфраструктуры города Котка и окружающего региона.

Соответственно, политика экономического развития построена на оказании максимально широкого спектра логистических услуг. Этим можно объяснить высокую эффективность и конкурентоспособность контейнерного бизнеса в Финляндии.

Конкурентоспособность. В зависимости от региональных экономических и геополитических условий, уровня развитии внешней транспортной инфраструктуры, наличия других портов на побережье, состояния развития грузопотока и его стабильности, а также в зависимости от достигнутой стадии развития порта, его конкурентоспособность имеет разное содержание. В итоге выбор того или иного порта для включения звеном в логистическую цепь поставки определяется рынком.

Пойдет или не пойдет грузопоток через тот или иной порт, зависит от многих факторов. Конкурентоспособность в каждом конкретном сценарии развития порта зависит как от неуправляемых (объективных), так и от управляемых факторов, которые в основном можно сгруппировать в три категории:

— Объективные природно-географические: географическое расположение порта, обеспечивающее благоприятные природные условия для устройства порта;

— Объективные транспортно-экономические: географическое расположение порта, обеспечивающее экономичные транспорт-ные маршруты доставки грузов с участием морского и смежного транспорта и уровень развития инфраструктуры порта;

— Управляемые — рыночные: тарифы, сроки и качество обработки транспорта и груза, качество обслуживания клиентов и др.

К объективным транспортно-экономическим факторам добавляются существующие ограничения на развитие порта и города вокруг него.

Инфраструктура порта. Как показывает анализ тактики и стратегии развития контейнерного порта Котка, успешный контейнерный бизнес во многом объясняется превосходно развитой инфраструктурой порта.

На наш взгляд, понятия «инфраструктура» и «структура» являются достаточно условными. Для целей нашей работы сразу отметим, что речь будет идти о производственной инфраструктуре, причем в основном в аспекте технологических взаимосвязей логистического комплекса, окружающего порт, которую в зарубежных источниках принято называть hinterland.

МОРСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ

морстройтехнологии МСТ

Бизнес-планирование и генпроектирование

Технико-экономическое и маркетинговое обоснование развития предприятий транспорта

Проектирование универсальных и специализированных, в том числе контейнерных портовых и внепортовых терминалов

Проектирование объектов транспортно – складского назначения

Проектирование и оптимизация конструкций гидротехнических сооружений

Разработка тендерной документации на подрядные работы

Тел.: +7 (812) 535 5736
+7 (812) 333 2886
Факс: +7 (812) 535 5737

Адрес: 195251, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д.29

E-mail: mct@morprockt.ru

Возможности и ограничения развития портов Котка и Санкт-Петербург

Географическое положение порта Котка, как и порта Санкт-Петербург, не позволяет претендовать на положение порта-хаба.

Для портов Финского залива по навигационным и экономическим соображениям гораздо более важным является борьба не за океанский трансшипмент, а за конечные грузопотоки за счет создания фидерных портов. Получить и закрепить за собой эти потоки может лишь порт с достаточной морской инфраструктурой и весьма развитой тыловой транспортной инфраструктурой.

Поэтому даже вновь проектируемые терминалы в портах Финляндии (например, Вуосаари) и в Большом порту Санкт-Петербург рассчитываются на прием типовых судов контейнеровместимостью не более 2500—3000 TEU.

Порты Котка и Санкт-Петербург не могут претендовать и на роль крупного входного порта, поскольку их тыловая территория не имеет необходимой глубины, ширины и емкости охвата. Следовательно, политика развития контейнерного порта должна строить на обеспечении конкурентоспособности только в пределах фидерного грузопотока. Это можно сделать путем оказания максимального комплекса услуг не только в порту, но и на сухопутных логистических центрах и терминалах для растарки/затарки контейнеров, подработки, упаковки, маркировки товаров; для комплектации и расформирования грузовых партий, складирования и хранения тарно-штучных грузов и др. услуг.

Финские специалисты полагают, что, основным условием и ключевым экономическим фактором, определяющим успех и устойчивое положение контейнерного порта на рынке услуг, является баланс импортного и экспортного грузопотока. Чем ближе этот баланс к оптимальному, тем больше возможностей для обеспечения конкурентоспособности порта на рынке. Практика индустрии контейнерных перевозок сформулировала три «золотых правила» для обеспечения успеха портового контейнерного бизнеса:

— максимизация доли расстояния морской транспортировки при выборе маршрута перевозки как для импортной, так и для экспортной торговли;

— минимизация затрат на портовую перевалку и сухопутные перевозки до терминала (короткие расстояния от места производства до терминалов консолидации, и от портов импорта до центров распределения);

— размещение центров распределения вблизи зоны конечного распределения.

Если все эти правила соблюдены, что встречается весьма нечасто, то место расположения порта весьма привлекательно как для грузоотправителей, так и для океанских линий. В значительной мере все эти правила выполняются для Котки. Действительно, экспортные объемы примерно равны импортным (по крайней мере, для универсальных контейнеров, при незначительном дисбалансе торговли у отдельных судоходных линий и для специальных видов контейнеров).

Котка по отношению к экспортным потокам является крупнейшим производственным центром Финляндии. В то же время, естественной (но не административно) тыловой территорией для Котки служит Россия, имеющая большой импортный потенциал и природно обусловленный дисбаланс торговли.

Среди представленных выше факторов обеспечения конкурентоспособности и привлекательности контейнерных маршрутов, помимо создания портовых мощностей, одним из важнейших является фактор развития инфраструктуры для оказания наибольшего спектра услуг грузовладельцам, транспортникам и другой клиентуре.

Географическое расположение города и порта Котка отвечает всем транспортно-экономическим условиям для превращения региона в международный логистический центр. Спектр предоставляемых логистическмх услуг очень широк, их качество признано международным сообществом.

Город Котка, со своими 55 тысячами жителей, выбрал свой путь промышленного и урбанистического развития, сконцентрировав свои усилия в транспортно-логистическом секторе. При этом уникальной чертой сотрудничества между портом и городом Котка является то, что порт является важным, но не единственным элементом современной и высокоразвитой логистической инфраструктуры.

В ближайшее время портовая и логистическая зона Котки будут расширены за счет следующих мер:

— выделения площадей для контейнерных складов в порту Муссало;

— выделения площадей для строителсьства складов и логистических центров;

— перепрофилирования площадей для расширения автомобильных терминалов;

— модернизции системы наземной обработки контейнеров за счет расширения парка используемого оборудования и перехода на систему складирования с козловыми кранами;

— дальнейшего привлечению частных инвесторов к строительству складов разного назначения.

Бурный рост торговли и контейнеропотоков в РФ за последние два-три года и отсутствие развитой транспорто-логистической инфраструктуры привел к тому, что в условиях слабой конкурентной среды некоторые российские терминалы сегодня работают за пределами своей расчетной проектной мощности, с завышенными операционными затратами и предельным использованием основных фондов.

Главным и необратимым фактором, создающим предпосылки для конкурентоспособной и эффективной работы Большого порта Санкт-Петербург, является его удачное географическое расположение, и основная заслуга в этом принадлежит Петру I. Но это условие необходимое, но не достаточное. Многое еще предстоит сделать, чтобы создать развитую внепортовую логистическую инфраструктуру, соответствующую городу и порту европейского значения, в котором бы высокий уровень логистического сервиса соответствовал современным требованиям и способствовал успешному интегрированию России в международную транспортную систему.