Сравнительная характеристика

 портов Роттердам и Одесса

Морская отрасль в Украине продолжает развиваться, хотя имеет управленческие, законодательные и инфраструктурные проблемы, а также нуждается в многомиллиардных инвестициях.

 Украинские порты являются важнейшим элементом логистической инфраструктуры страны. Динамика развития отрасли во многом зависит от состояния экономики, и с каждым годом она может быть диаметрально противоположной.

 По данным Администрации морских портов Украины (АМПУ), за январь – май текущего года морские порты перевалили 54,3 млн.т., что на 2,1% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2017-го года. Только шесть портов имели положительную динамику грузооборота, в то время как у семи из них была отрицательная.

 Консультант центра «ЦТС – Консалтинг» Андрей Исаев отметил, что одной из проблем является недостаточная развитость наземной инфраструктуры, а именно: автомобильные и железнодорожные подъезды не справляются с грузопотоком.

"В Одесском порту монополизированный въезд, где довольно высокие тарифы, есть еще один въезд в порт, который закрыт. Работают несколько контейнерных терминалов – это ДП "Контейнерный Терминал Одесса" и "Бруклин-Киев Порт" (БКП). Сравнивая два терминала в Одессе, БКП проигрывает скоростью обработки судов, площадками для хранения контейнеров, инфраструктурой и техникой, что влечет за собой траты времени на выпуск/въезд и оформление грузов. Из-за невысокой пропускной способности мы можем въезжать/выезжать в/из порт(а) по несколько дней. Есть и проблемы с подачей железнодорожных платформ для контейнеров: из-за их нехватки очередь на подачу может достигать двух недель. Как следствие, грузополучатели (импортеры) несут дополнительные расходы в виде затрат на хранение на терминале и демередж (плата за использование контейнерного оборудования). Проблем с оформлением в Одесском порту особых нет – работает система "единого окна", – рассказывает Оксана Березняк, начальник отдела морских перевозок группы логистических компаний ZAMMLER.

На примере самого продуктивного морского порта Украины, предлагаю рассмотреть возможность развития на уже имеющиеся ресурсы в сравнении с самым передовым портом Европы – Порт Роттердама (Голландия). Он является самым большим в Европе по объёму обрабатываемых грузов. Растянутый на сорок километров, он имеет, пожалуй, одну из самых глубоких портовых акваторий, чтобы обладать возможностью принимать громадные суда. И он точно является самым технологичным, ведь почти все разгрузочно-погрузочные операции на нём проводятся с помощью современной техники: роботов, автоматики и уникальной портовой спецтехники.

Одесский морской порт расположен на северо-западном побережье Черного моря в юго-западной части Одесского залива на искусственно образованной территории площадью 141 га. Включает в себя Каботажную, Карантинную, Практическую (она же Арбузная), Угольную (она же Военная), Новую, Нефтяную и другие гавани. Является лидером по объемам перевалки грузов среди портов Украины и самым крупным пассажирским портом на Черном море.

 Он специализируется на перевалке нефти и нефтепродуктов наливом, сжиженного газа, тропических и растительных масел, технических масел, контейнеров всех типов и размеров, цветных и черных металлов, руды, чугуна, сахара-сырца навалом, зерновых насыпью, скоропортящихся грузов в таре, различных грузов мешках, ящиках, пакетах и биг-бегах.

 На территории порта функционируют восемь производственно-перегрузочных комплексов по переработке сухих грузов, пассажирский комплекс, нефтяной и два контейнерных терминала, комплексы по перевалке растительных и технических масел, имеются специализированные причалы для приема ро-ро судов, перевалки зерновых грузов. На территории Карантинного мола действует свободная (специальная) экономическая зона «Порто-Франко». Технические возможности порта позволяют перегружать более 21 млн тонн сухих и 25 млн тонн наливных грузов в год. Контейнерные терминалы рассчитаны на перегрузку более 900 тыс. TEU (twenty-foot equivalent – двадцатифутовые эквиваленты) в год. Пассажирский комплекс способен обслужить до 4 млн. туристов в год.

 Комплекс Одесского порта расположен на территории более 160,3 га. Количество причалов — 55, общая протяженность причальной линии — 10,2 км, длина грузового причального фронта — 6,291 километра, глубины у стенки причалов — до 15 м.

 Общая площадь открытых складов порта Одесса составляет 425,07 тыс.кв.м. Площадь крытых складов составляет 60,42 тыс. кв. м. Существует возможность единовременного хранения свыше 14 тыс.TEU. Склад для скоропортящихся грузов вмещает до 13,5 тыс. тонн. Температура хранения: от +8°С до -30°С.

 Транспортная инфраструктура позволяет доставлять грузы в порт автомобильным, железнодорожным, морским и речным транспортом. Для обеспечения высокой производительности порта по обработке контейнеров создан и развивается «Сухой порт» и специальный путепровод, что позволяет грузовому автотранспорту заезжать в порт минуя автодороги города и ожидать заезда на специально оборудованной площади «Сухого порта».

 Перевалка всех видов экспортно-импортных нефтепродуктов и сжиженного газа осуществляется на терминалах Нефтерайона. Шесть причалов Нефтерайона с глубинами 4,8-14 м и подходные каналы к ним позволяют принимать под обработку танкера длиной до 250 м и грузоподъемностью от 1 тыс. тонн до 100 тыс. тонн. Все причалы универсальны и позволяют переваливать все виды нефтепродуктов (как экспортных, так и импортных). Перевалка нефтегрузов осуществляется по специализированным трубопроводам, связывающим причалы с технологическими резервуарами нефтебаз. Причалы №4, №7 Нефтерайона оборудованы под погрузку сжиженного газа (пропан-бутан), и вместе с резервуарным парком емкостью в 6 тыс. куб. м, расположенным в 3-х км от нефтегавани, составляют единый газовый терминал, который рассчитан на перевалку до 700 тыс. тонн сжиженного газа в год.

 Пассажирский комплекс способен одновременно принимать пять судов на причалах общей длиной 1370 метров. Глубины порта вблизи причалов варьируются от 9,5 до 11,5 м. Фарватер и портовые сооружения позволяют принимать суда длиной до 330 метров.

Одесский морской порт в 2017 году сократил грузооборот по сравнению с 2016 годом на 4,4% — до 24,137 млн тонн (в том числе экспортных грузов — 17,494 млн тонн, импортных — 4,346 млн тонн, транзитных — 2,176 млн тонн, в каботаже — 120,9 тыс. тонн). Удельный вес порта в грузообороте морпортов Украины составил 18,2% против 19,1% в 2016 году.

 По номенклатуре грузов в 2017 году преобладали товарно-штучные — 12,295 млн тонн (в т.ч. черные металлы — 5,17 млн тонн, продовольственные грузы — 39,3 тыс. тонн, минеральные удобрения — 22,97 тыс. тонн). Контейнероооброт составил 519 463 TEU.

 Насыпных грузов перевалено 9,516 млн тонн (в т.ч. зерна — 7,65 млн тонн, стройматериалов — 241,2 тыс. тонн, руды — 207 тыс. тонн), наливных — 2,325 млн тонн (в т.ч. нефти и нефтепродуктов — 927,9 тыс. тонн и 917 тыс. тонн соответственно, химических грузов — 370,4 тыс. тонн, растительного масла — 97,3 тыс. тонн).

 Показатели грузооборота Одесского порта за предыдущие годы: 2016 — 25,251 млн тонн, 2015 — 25,586 млн тонн, 2014 — 24,579 млн тонн, 2013 — 23,17 млн тонн, 2012 — 24,542 млн тонн.

Размеры порта Роттердам и техника, которой он оснащен, по-настоящему поражают воображение. Повсюду, насколько может охватить взгляд, видны контейнеры с грузом. Большая часть разгрузки/погрузки контейнеров осуществляется при помощи кранов-роботов, управляемых компьютерами. Как только контейнер загружен на автоматизированное транспортное средство АТС, инфракрасный “глаз” идентифицирует его и доставляет в отведенное ему место в терминале. Беспилотные козловые краны забирают контейнеры с АТС и складируют. Такие терминалы называют “терминалы-призраки”. Здесь эффективно используется AGV (автоматически управляемое транспортное средство), где их более 150 единиц.

Компания «EUROPEAN BULK SERVICES (E.B.S.) B.V.» осуществляет свою деятельность на двух терминалах, размещенных в стратегически важных зонах порта Роттердам, а именно на терминале «E.B.S. Europoort», где производится погрузка-разгрузка импортной/экспортной сельскохозяйственной продукции и угля (у причалов крупнотоннажных судов), и «E.B.S. St. Laurenshaven», терминале для контейнеровозов Panamax, где в основном выполняются операции по погрузке-разгрузке руды, угля, лома, биомасс и сельскохозяйственной продукции. Эти два крупных терминала оснащены отличным погрузочно-разгрузочным оборудованием и складскими помещениями. Все терминалы оптимальным образом соединены с глубоководными судоходными путями, внутренними водами, железными дорогами и автомагистралями. Доступ в терминалы осуществляется без прохождения однокамерного шлюза. Эти терминалы могут принимать любые типы судов от крупнотоннажных сухогрузов до речных барж.

От терминала «Europoort» до лоцманской станции можно добраться за 1,5 часа, а от терминала «St. Laurenshaven» за 3 часа.

Площадь порта в Роттердаме составляет 105 квадратных километров, в длину он вытянут на 40 километров. Порт расположен по берегам Каландканал, продолжении рек Ньиве-Маас, Ньиве-Ватервег и Схёур, а также на насыпном терминале Maasvlakte, выходящем в Северное море.

Порт Роттердама состоит из исторической портовой зоны в центре города, включающей в себя Делфсхавен; комплекса Маасхавен / Рейнхавен /Фейеноорд; гаваней вокруг Ньив-Матенессе; Ваалхавен; Вонделингенплат; Эмхавен; Ботлек; Европорт.

Он соединён регулярными морскими линиями более, чем со 110 портами Европы. Фидерные суда и другие виды транспорта позволяют доставлять по схеме «от двери до двери» грузы, прибывающие в Роттердам на океанских судах. Портовая инфраструктура и оборудование порта Роттердам, 2008 год: общая площадь - 10 556 га; акватория и инфраструктура - 5 999 га; длина порта - 40 км; длина причальной линии - 89 км; контейнерные перегружатели - 103; контейнерные краны - 12; краны многоцелевые - 162.

Терминалы: контейнерные терминалы для океанских судов, судов европейского каботажа и речных судов - 9; многоцелевые терминалы - 17; специализированные терминалы для Ро-Ро, наливных, навалочных и т.д. грузов - 67. Прочее оборудование: буксиры - 29; лоцманские катера - 6: молы, дамбы - 122; сухие доки - 6; плавдоки - 7. Современным контейнерные терминалы Роттердама, обслуживающие суда в кратчайшие сроки, делают порт наиболее востребованным в Европе узловым центром для фидерных перевозок.

Сравнительная таблица характеристик портов Одесса и Роттердам

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Характеристики  | Одесский морской порт  | Порт Роттердам (Голландия) |
| Площадь территории  | 1 410 км^2 | 105 км^2 |
| Грузооборот | 24,163 млн. тонн | 444 млн. тонн |
| Пропускная способность | 25 млн. тонн сухих грузов; 25 млн.тонн наливных грузов; 4 млн пассажиров | 430 млн.тонн40 млн. пассажиров  |
| Время навигации  | Круглосуточно | Круглосуточно  |
| Форма управления  | Гос. учреждение  | Гос. учреждение  |
| Глубина у причала | 6,2-13,0 метров | 7,1-9,1 метров |
| Длина причалов | 10200 метров  | 89 000 метров |
| Наличие собственного флота | Рейдовый; пассажирский | Рейдовый, пассажирский  |
| Транспортные развязки | Железнодорожные и автомобильные подъезды; выделенный автомобильный путепровод | Крупный транспортный узел (железные и шоссейные дороги) |
| Краны | 2 плавучих:самоходный грузоподъёмностью 100 т, несамоходный 5 т.6 портальных 10-30 т. | Контейнерные 12;Многоцелевые 162. |
| Лоцпост | Лоцманская проводка обязательна  | Обязательна |
| Радиосвязь | Позывной «Одесса-Радио-1» каналы 6; 8; 9; 14; 16; 31; 33; 67; 70; 74 | Port call «Rotterrdam».каналы 6; 8; 9; 14; 16; 31; 33; 67; 70; 74 |
| Ближайшие порты | Ильичёвский морской порт, МТП Южный | На Северном море, на реке Маас |
| Ближайший аэропорт | Одесса | Роттердам |

На имеющимся примере можно выделить основные направления для развития и инвестиций Одесского порта:

 Развитие Карантинного мола, связанное со строительством специализированного контейнерного терминала на вновь созданной территории размером 19,3 га, длиной причального фронта 650 м, глубиной 15 метров.

 Строительство универсального причала № 35 (1-з) длиной 256 метров, глубиной 12 м.

 Расширение контейнерного терминала в районе Хлебной гавани, что увеличит его пропускную способность до 350 тыс. ТЕU в год, или до 2,5 млн тонн навалочных грузов, или генеральных грузов.

 Оснащение причалов №2 и №3 новой перегрузочной техникой, что даст возможность увеличить пропускную способность терминала на 180 тыс. ТЕU в год.

 Строительство Сухого порта, что позволит значительно сократить время нахождения тяжелого автотранспорта на территории порта и увеличить количество дополнительных услуг грузовладельцам и транспортным компаниям.

 Развитие пассажирского комплекса, который должен сделать Одесский порт базовым для организации круизов.

 Развитие железнодорожного хозяйства с включением в состав порта железнодорожной станции «Одесса-Порт» и строительством другого железнодорожного въезда в порт путем соединения станции «Одесса-Пересыпь» с газовым парком станции «Одесса-Порт», что увеличит пропускную способность порта на 12 млн тонн в год.

 Развитие перегрузочного комплекса на Платоновском молу, связанное с реконструкцией причалов №12, №13 и доведением причальной линии до 393 м, при глубине 13 м. Это повысит пропускную способность комплекса на 800 тыс. тонн генеральных и навалочных грузов.

Техническое перевооружение порта, в результате которого перевалка зерновых грузов вырастит на 1,6 млн. тонн в год, генеральных и навалочных грузов на 700 тыс. тонн.

 Дноуглубление в районе Карантинного мола.

После реализации проектов пропускная способность порта увеличится по контейнерным грузам — на 1,01 млн ТЕU, по генеральным и навалочным грузам — на 4,6 млн тонн в год. Увеличится возможность порта по приему и отправлению грузов железной дорогой на 12 млн. тонн в год. Благодаря реконструкции сооружений морского вокзала значительно повысится безопасность и условия приема пассажирских судов длиной более 300 м.

График повышения продуктивности Одесского порта