



ЛОГИСТИКА

УДК 656.029.4

ПОРТ ХАБ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Я.А. Маковская, аспирант ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

В статье проведен анализ основных характеристик порта Гданьск (Польша). Приведена оценка его географического положения, приведены сильные и слабые стороны, изучены этапы его становления и развития. В заключении сделан вывод - на основании, каких оценок порт является портом концентратором.

Ключевые слова: порт, логистика, транзит, транспортный узел, контейнерный терминал.

In the article the analysis of the main characteristics of the port of Gdansk (Poland) was made. The geographical location, the strong and weak economic sides, the main stages of its development, as well as the main cargo transshipment were studied. Also there was concluded whether the port refers to the definition of the port hub.

Key words: port, logistics, transport node, container terminal.

Рассмотрим третий по величине порт Балтийского моря – порт Гданьск (Польша). Порт расположен в центральной части южного побережья Балтийского моря, в одном из наиболее быстро растущих регионов Европы и представляет собой крупный международный транспортный узел. Как распределительный центр, порт Гданьск становится важным связующим звеном в Транс-Европейском коридоре, соединяющим Скандинавские страны с Юго-Восточной Европой.

Порт Гданьск образуют два района: внутренний порт, который располагается вдоль Мертвой Вислы и канала, и внешний, который выходит к заливу. Внутренний порт состоит из следующих инфраструктурных объектов: контейнерный терминал, терминал для пассажирских паромов и судов ро-ро, перегрузочная база для легковых автомобилей и продуктов питания (цитрусовые фрукты), база для обработки серы и других навалочных грузов, база перегрузки фосфоритов. Другие причалы, оснащенные специальным оборудованием и инфраструктурой, являются универсальными и позволяют производить обработку традиционных и навалочных грузов (стальные изделия, тяжеловесные и негабаритные грузы, зерновые, удобрения, руда и уголь). Во внешнем порте располагаются пристани, причалы и погрузочно-разгрузочные платформы. В данной части порта находятся базы для перевалки энергетического сырья: жидкого топлива, угля и сжиженного газа. Во внешнем порту расположен современный Глубоководный контейнерный терминал (Deep-sea Container Terminal – DCT). Двухрайонная структура порта позволяет усилить специализацию терминалов, увеличить количество и длину причалов, способствует эффективному решению экологических проблем за счет выноса «грязных» мощностей во внешний порт.

Налаживание эффективных транспортных маршрутов из портов Гданьск и соседнего Гдыня может позволить польским портам расширить собственный хинтерланд за пределы национальных границ. Тем не менее, следует иметь в виду, что хинтерланд польских портов в значительной степени пересекается с зоной тяготения других европейских портов, в особенности портов цепочки Гамбург – Гавр.



Единственным управляющим органом порта является АО «Правление Морского Порта Гданьск» (Port of Gdansk Authority – PGA), с зарегистрированным в Гданьске офисом. PGA является коммерческой компанией, учрежденной в 1998 г. и действующей в соответствии с Законом о портах и гаванях и Кодексом коммерческих компаний Республики Польша.

Таблица 1

<i>Грузооборот порта Гданьск (тыс. тонн) Вид груза</i>	2012	2013	2014	2015
Зерновые	1018	1479	1629	1455
Генеральные грузы (вкл. лес)	8888	10514	11229	11814
Прочие сухие грузы	4328	2650	3613	3445
Уголь	1989	4589	3322	4487
Жидкое топливо	10741	11026	12483	14710
Итого	26898	30259	32277	35913

Источник: АО «Правление Морского Порта Гданьск»

В последние годы грузооборот порта значительно возрос: за период 2012-2015 гг. средний темп ежегодного прироста составил 10,2%, достигнув показателя 35,91 млн. тонн в 2015 г. Наиболее существенный рост можно наблюдать по контейнерным грузам: в период 2005-2015 гг. контейнерооборот вырос в почти в 16 раз. Максимум пришелся на 2014 г. – 1,21 млн. TEU, в 2015 г. порт объем перевалки контейнеров сократился на 10% до 1,09 млн. TEU (рис. 1).

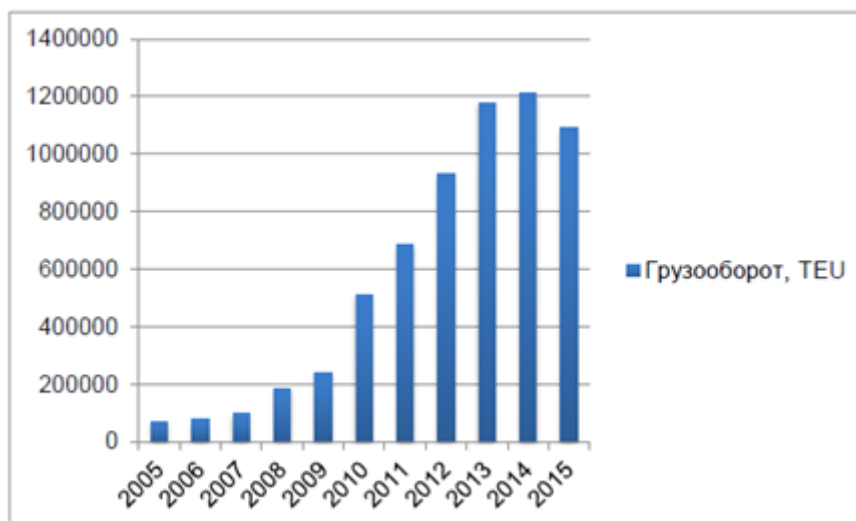


Рисунок 1 - Контейнерооборот порта Гданьск

С 2010 г. DCT Gdansk стал принимать прямые судоходы датской компании Maersk Line по маршруту Дальний Восток – Европа с судами грузоподъемностью до 8 000 TEU, а с 2011 еще более крупные Triple-E грузоподъемностью до 18 000 TEU.

DCT Gdansk является единственным портом в Балтийском море, технические характеристики которого позволяют принимать контейнеровозы класса Triple-E с глубиной осадки до 16,5 м.



На мой взгляд, данный факт стал одним из основополагающих в принятии решения Maersk Line о включении Гданьска в линейный океанский маршрут AE10 Юго-Восточная Азия – Европа (в качестве конечного порта судозахода). Именно это обстоятельство позволило порту Гданьск начать специализацию на операции траншиппмента и транзита – в Россию, Швецию, Финляндию и Балтийские страны.

С введением прямых судозаходов Maersk Line в порту Гданьск резко вырос уровень траншиппмента. Порт стал де-факто выполнять функцию хаба, большинство грузов обрабатываемых DCT Gdansk имели страной происхождения (при экспорте) либо страной назначения (при импорте) другие балтийские страны, главным образом Россию и Финляндию. Доля перевалки грузов с судна на судно в общем объеме грузооборота порта Гданьск стремительно возросла: в 2004 г. доля транзитных грузов, проходящих через порт, по оценкам экспертов, составила 5,0%, в 2008 г. этот показатель вырос до 31,0%, а в 2012 г. такие грузы составляли уже 60,3%.

Рассмотрим насколько порт Гданьск соответствует понятию порта-ХАБа.

Таблица 2

Аспект	Переменная	Порт-ХАБ
Размещение	Морская сеть, Тыловая сеть	Соответствует Стратегическое положение на основных маршрутах морской сети и обширная тыловая зона грузового тяготения
Роль хинтерланда	Траншиппмент (море/море)	Соответствует 60,3 %
Охват хинтерланда	Соответствует Более 500 км – Территория Польши, Украины, Беларуси, России, Словакии, Венгрии	
Интермодальные соединения (% от общего объема грузов)	Соответствует	
	Железнодорожный – 43%, автомобильный – 57%	
Характеристика сервиса	Размер судов	Соответствует Крупнейшее судно 18 тыс. TEU
Частота сервиса линий по маршруту Европа – Юго-Восточная Азия и судов грузоподъемность более 13 тыс. TEU	Соответствует Доминирование Maersk Line, еженедельный сервис AE10 Шанхай – Гданьск	
Объем контейнерного грузопотока	Соответствует 1,1 млн. TEU	

Мы можем сделать вывод, что в РБМ порт Гданьск выполняет функцию ХАБа: он имеет стратегическое положение на основных маршрутах судоходных компаний, ярко выраженную роль в морской сети, высокий уровень траншиппмента, может принимать более крупных судов по сравнению соседними портами региона. В порт регулярно заходят суда Maersk Line.



Список использованных источников:

1. Markusen A.R. Regions: The economics and politics of territory/Rowman & Littlefield Pub Inc, 1987.
2. Markusen A. Sticky Places in Slippery Space: A Typology of Industrial Districts / A. Markusen // Economic Geography.- 1996.- № 72.- p. 293-313.- URL: <http://ssrn.com/abstract=1505247>
3. Marshall, A., Marshall, M. The Economics of Industry.- London: Macmillan, 1879.- 231 p.
4. 4. Meng Q., Zheng J., Sun Z. Liner hub-and-spoke shipping network design / Transportation Research, 2015. pp. 32-48.