

ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА СТРАН СЕВЕРНОЙ АФРИКИ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ИНТЕГРАЦИЮ В СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

© 2017 А. НОСКОВ

В логистическом обеспечении процесса внешней торговли стран Северной Африки ключевое значение имеют морские порты. По этой же причине они - один из важных факторов, влияющих на дальнейший процесс интеграции в Средиземноморье по линии Север-Юг. Состояние портов сегодня характеризуется как перегруженное, требующее модернизации и расширения, для чего необходимы инвестиции, в том числе из внешних источников. Однако интерес для иностранных инвесторов представляют лишь порты, имеющие большое международное значение, число которых в регионе ограничено.

Ключевые слова: Северная Африка, порты, грузооборот, маршруты, инвестиции, логистика

PORT INFRASTRUCTURE OF NORTHERN AFRICA COUNTRIES AND ITS IMPACT ON INTEGRATION IN THE MEDITERRANEAN

Alexei Yu. NOSKOV, applicant, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences (RAS) (noskov@mail.ru)

Sea ports in North Africa countries have key significance in logistical provision of the process of foreign trade. Therefore ports are also one of key factors which influence to the integration in the Mediterranean in direction north - south. But today they are overloaded, as well as demand modernization and expansion, for which investment are necessary, including investment from foreign sources. However foreign investors have interest only to the seaports which have big international role, and number of these seaports is restricted in the region.

Keywords: North Africa, ports, cargo turnover, routes, investments, logistics

Морские порты стран Северной Африки* играют огромную роль в обеспечении внешнеторгового оборота государств региона: на морские перевозки Египта [1], Алжира [2], Ливии, Туниса [3] и Марокко [4] приходится более 90% их материального экспорта и импорта. Как следствие, морские порты еще и важная составляющая в обеспечении процесса экономической интеграции в Средиземноморье по линии Север-Юг.

Повышенное внимание к развитию портов стран Северной Африки обусловлено также наличием на их территориях участков судоходства, важных для мирового товарооборота. Это Суэцкий канал, который обеспечивает от 8% до 10% мирового морского торгового товарооборота [5], а также Гибралтарский пролив, через который идут торговые маршруты из Америки и Африки к некоторым странам Европы, Ближнего Востока и Африки.

Значение этих маршрутов в последующие годы возрастает, и для этого есть весомые причины. К примеру, общая численность населения на африканском континенте, согласно некоторым предположениям, достигнет к 2050 г. 2,4 млрд человек вместо нынешних 1,1 млрд [6]: это повлечет за собой увеличение в странах Африки внутреннего спроса на широкий ряд товаров, необходимость экономического роста для удовлетворения растущих потребностей и, как следствие, углубление и расширение экономического сотрудничества со

странами Европы, в т.ч. расположенными в бассейне Средиземного моря.

Экономические интересы в Средиземноморье, в т.ч. в странах Северной Африки, есть и у России. Некоторые проекты, планируемые к реализации или реализуемые здесь российскими компаниями, в значительной степени связаны с использованием морских портов в этих странах. К примеру, планы строительства индустриального парка в Египте или работа российских рыболовецких судов в водах исключительной экономической зоны Марокко.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Показатели активности и пропускной способности, а также состояние портовой инфраструктуры различны в каждой стране региона, вследствие особенностей их географического расположения и разного уровня внутреннего спроса на логистические услуги (*таблица*).

Как видно из *таблицы*, объемы контейнерного грузооборота в Марокко и в Египте значительно превышают аналогичные показатели соседних стран. Это обусловлено наличием на территории этих стран портов мирового значения, обслужива-

НОСКОВ Алексей Юрьевич, соискатель Института Африки РАН. РФ, 123001, Москва, ул. Спиридоновка, 30/1 (noskov@mail.ru)

* Страны Северной Африки - Марокко, Тунис, Алжир, Египет и Ливия (*прим. авт.*).

Портовая инфраструктура стран Северной Африки по состоянию на 2014 г.

	Кол-во портов [7]	В т.ч. оборудованные контейнерными терминалами	Место в мире по показателю [8] Logistic Performance Index*	Объемы контейнерного оборота, TEU** в год [9]	Место в мире по объему контейнерного грузооборота
Алжир	18	7	96	360 522	91
Марокко [10]	28	3	86	3 070 000	38
Ливия	16	4	118	456 773	80
Тунис	9	3	110	600 985	78
Египет	21	5	62	8 810 990	19

* *Logistic Performance Index (LPI)* - Индекс логистической эффективности, формируется Всемирным банком раз в два года и характеризует общий уровень развития логистики в каждой стране.

**TEU - единица измерения, эквивалентная одному 20-футовому контейнеру.

ющих активные международные маршруты. В Марокко - это порт Танжер Мед возле Гибралтарского пролива, а в Египте основная нагрузка приходится на Порт Суэц.

По показателю *Logistic Performance Index*, учитывающему в т.ч. аспекты морской логистики, страны Северной Африки значительно отстают от своих европейских соседей, большая часть которых входит по этому индексу в число первых 50 стран.

В АЛЖИРЕ ОСНОВНОЙ ГРУЗОВОЙ ПОРТ - ПОРТ АЛЖИР

Порт обслуживает столицу и соседние провинции. Его возможности позволяют обслуживать суда осадкой до 16 м. Мощности порта перегружены, что создает проблемы [11]. Крупные порты также - Беджая, Джиджел, Скидка и Арзев. Два последних предназначены для обслуживания экспорта нефти и сжиженного газа.

Экономическая обстановка последнего десятилетия позволила правительству Алжира инвестировать в транспортную сферу, в т.ч. в модернизацию портов, и привлечь иностранных инвесторов. Так, за период 2010-2014 гг. на проекты в области развития транспортной инфраструктуры инвестированы суммы, эквивалентные \$38 млрд.

В 2004 г. сингапурская *Portek* (совместно с правительством Алжира) приобрела концессии на эксплуатацию порта Беджая [12]. В 2009 г. аналогичные концессии на эксплуатацию портов Алжир и Джиджел сроком на 30 лет приобрела *Dubai Port World* (ОАЭ) [13]. Эти компании инвестировали в техническую модернизацию портовых мощностей.

Все это позволило улучшить состояние дел в логистической отрасли. Так, по показателю *LPI*, Алжир улучшил свои позиции, перейдя со 140-го места в мире в 2007 г. на 97-е в 2014 г. Прогнозируется, что, по итогам 2016 г., страна займет 75-е место по этому показателю.

Вместе с тем, инвестиции сосредоточились, в первую очередь, на портах, состояние которых удовлетворяет потребности обслуживания экспорта углеводородов. Многие грузовые порты перегружены, а их возможности не позволяют обслуживать суда осадкой более 11 м. Это вынуждает логистические компании использовать другие порты с последующей перевозкой по суше. Или применять метод фидерных перевозок - перегрузку небольших партий на более мелкие суда и последующий заход в более приспособленные порты. Главные транзитные пункты - испанский порт Валенсия, итальянский Кальяри, Марсашлокк на Мальте и марокканский Танжер Мед.

В 2014 г. завершился проект модернизации порта Джиджел, который стал главным импортирующим центром в восточной части Алжира, что позволило оптимизировать внешнюю торговлю. К 2015 г. грузовой оборот достиг почти 5 млн т. Сегодня этот, самый глубоководный порт страны позволяет принимать суда с осадкой до 17 м [14].

В стадии реализации проект расширения порта Оран, общая стоимость которого эквивалентна 460 млн евро. Проект рассчитан до 2017 г. и предусматривает сооружение нового контейнерного терминала (мощность 500 тыс. TEU в год), углубление гавани, сооружение волнолома, иной инфраструктуры, в т.ч. железнодорожной [15].

Оба вышеупомянутых порта дополняют один

из крупнейших транспортных проектов Алжира - строительство автомагистрали «Запад-Восток», открытие которой может состояться уже в 2017 г. Согласно замыслу, это оптимизирует внешнюю торговлю и даст значительный стимул экономическому развитию прибрежных регионов страны.

Еще одна крупная инициатива - намерение построить глубоководный порт в 200 км к западу от столицы. Ориентировочная его стоимость - 1,8 млрд евро, мощность - 4 млн TEU в год. Порт может стать важным пунктом на маршруте Суэц-Гибралтар и составить конкуренцию таким портам, как Танжер Мед, Альхесирас (Испания), Джоя-Тауро (Италия), некоторым турецким и египетским портам. Работы должны были начаться в 2016 г. Но пока какая-либо информация о начале строительства отсутствует, а вероятность реализации идеи в краткосрочной перспективе невелика из-за экономических трудностей в стране и отсутствия интереса у инвесторов [16].

КРУПНЕЙШИЕ ПОРТЫ МАРОККО

Их несколько - Танжер Мед, Касабланка, Джарф-Ласфар. Большое значение для экономики имеют рыболовецкие порты Эль-Аюн, Будж-дур, Тарфая и другие. Эксплуатацию всех портов за исключением Танжер Мед осуществляет *National Port Agency*, которое планирует реализацию 7 проектов модернизации портов на общую сумму 0,6 млрд евро [17]. В Джарф-Ласфаре предполагается строительство регазификационного терминала мощностью 10 млрд куб. м/год и иной вспомогательной инфраструктуры, для чего планируется привлечь внешних инвесторов.

Порт Танжер Мед состоит из двух логистических центров. *Tanger Med I* включает в себя два контейнерных терминала общей мощностью 3 млн TEU, функционирующих с 2007 г. По итогам 2016 г., грузооборот впервые достиг объема 3 млн TEU. Порт сегодня отправляет грузы в направлении 169 портов 69 стран. Концессионные права до 2030 г. на эксплуатацию первого терминала есть у *AKWA Group* (Марокко) и *APM Terminal Group* (Голландия).

Комплекс *Tanger Med II*, находящийся на стадии реконструкции, включает два контейнерных терминала общей мощностью 6 млн TEU [18] (первоначально предполагалось 5,2 млн TEU, в марте 2016 г. принято решение увеличить показатель до 6 млн TEU). Окончательный ввод в действие запланирован на 2019 г. Концессионные права на эксплуатацию одного из терминалов до 2035 г. предоставлены *APM Terminal Group* (Голландия), она же инвестирует в строительство комплекса [19].

Аналогичные права на эксплуатацию второго

терминала предоставлены консорциуму *Eurogate Tanger*, состоящему из *ContshipItalia* (Италия), *Mediterranean Shipping Company* (Италия) и *СМА-СГМ* (Франция) [20].

Таким образом, к 2019 г. общая мощность грузовых терминалов *Tanger Med I* и *Tanger Med II* должна составить 9 млн TEU, и тогда порт войдет в двадцатку крупнейших портов мира. В период расширения мощностей *Tanger Med* был самым быстрорастущим портом мира, сооружаемые мощности оказались востребованными. Ожидается, что и в долгосрочной перспективе инвестиции в секторе логистики на африканском направлении будут востребованы ввиду прогнозируемого демографического роста на континенте и неизбежного расширения экономического сотрудничества с другими регионами. И здесь Марокко отводится одна из важнейших ролей: превращение в крупный логистический центр.

В ТУНИСЕ ГЛАВНЫЕ ПОРТЫ - СТОЛИЧНЫЙ ТУНИС И СФАКС

Порт Тунис обслуживает до 80% контейнерных грузоперевозок и ориентирован, главным образом, на перевозки в европейском направлении, а остальные - в основном, на африканском и азиатском направлениях [21].

В Тунисе, как и в Алжире, есть потребность в расширении портовых мощностей ввиду перегруженности имеющихся. И потому большие надежды возлагаются на строительство порта Энфида (одноименный город в вилайете Сус): инвестиционный проект впервые был представлен в 2008 г. Предполагается строительство порта, отвечающего современным требованиям: причалы общей протяженностью 5 км и контейнерный терминал мощностью 5 млн TEU в год [22]. При полной загрузке, как ожидается, порт будет способен взять на себя от 15% до 25% рынка грузовых морских перевозок Средиземноморья [23].

Главное препятствие в реализации проекта - его высокая стоимость (в 2014 г. она оценивалась в 1,3 млрд евро) при отсутствии инвестора. Не добавляет оптимизма и сложная экономическая ситуация, в которой находится страна после революции 2011 г. Порт - только часть проекта, который предполагает также создание здесь индустриального парка и аэропорта общей стоимостью более 3 млрд евро.

КРУПНЕЙШИЙ ПОРТ ЕГИПТА - ПОРТ САИД

Порт Саид введен в эксплуатацию в 2004 г. и обслуживает суда, движущиеся по Суэцкому каналу. Порт позволяет обслуживать суда осадкой до 16 м, здесь работают 18 кранов. Это один из самых крупных портов на Средиземном море. Глав-

ный акционер предприятия - *APM Terminals* (Нидерланды, дочерняя структура датской *Maersk Group*), владеет 55% акций. Другие акционеры - *COSCO Pacific* (Китай, 20%), *Suez Canal Authority* (Египет, 10,3%), Национальный банк Египта - 5%. Остальные 9,7% - в собственности иных частных инвесторов.

Maersk Group, имеющая представительство в Египте с 2004 г., - самый крупный пользователь услуг Суэцкого канала: на это гидротехническое сооружение приходится 20-25% перевозок компании, а также крупнейший пользователь услуг Суэцкого контейнерного терминала (45% от общей доли обслуживаемых клиентов).

Концессии на пользование терминалом в Порт-Саиде составляли первоначально на 35 лет, позднее сроки были увеличены до 49 лет в обмен на реализацию проектов по расширению терминала [24]. К последним относится открытый в феврале 2016 г. вспомогательный судоходный канал длиной 8,5 км и глубиной 18,5 м - он соединяет портовые мощности и Средиземное море. Этот проект позволил значительно оптимизировать процесс обслуживания грузовых судов, избавив их от ожидания в очереди продолжительностью 6-8 часов. Объем инвестиций составил \$40 млн [25].

Порт Александрия - второй по значимости в Египте, на него приходится 60% внешней торговли страны. Глубина моря у порта достигает 16 м, функционируют 20 терминалов и 67 причалов.

В 7 км от Александрии расположен порт Дахаилия. Главное его предназначение - обслуживание контейнерных перевозок. Порты Александрия и Дахаилия рассматриваются как единое предприятие: оно способно обслуживать все основные виды морских перевозок, кроме СПГ. В восточной части Александрии расположен также порт Абу Кир - его использовали в военных целях, однако в последние годы ввиду перегруженности мощностей - и для обслуживания логистических перевозок. По итогам 2015 г., объем грузооборота Александрии вместе со вспомогательными подразделениями превысил 50 млн т, в т.ч. 1,6 млн TEU контейнерных перевозок.

Работа порта перегружена, в порту реализуется ряд проектов расширения и модернизации оборудования, которые, впрочем, не носят капитального характера.

Еще один важный порт на Средиземном море - Думья (в 8 км от дельты реки Нил). Он оборудован 16 причалами для перевозки различных видов грузов. Здесь же расположено предприятие по сжижению газа (в настоящий момент не функционирует по причине прекращения экспорта газа Египтом).

Главные порты на Красном море - Сафага, Айн-Сохна и Адабия.

ПРОЕКТЫ И ПРОБЛЕМЫ

Таким образом, порты всех стран Северной Африки за исключением Марокко перегружены, что создает для экономического развития региона серьезные проблемы.

Есть у портов и другие серьезные недостатки:

- более низкий по сравнению с европейским уровень обеспечения безопасности процесса перевозок;
- более низкий уровень подготовки персонала, участвующего в процессе перевозок;
- более низкий уровень технической оснащенности.

Таким образом, можно сделать вывод, что состояние морских портов стран Северной Африки сегодня в значительной степени не отвечает потребностям и замедляет процесс интеграции в Средиземноморье. Тем более, что транспортный сектор - одно из приоритетных направлений деятельности Союза для Средиземноморья: эта организация, состоящая из 43 государств, в т.ч. 28 стран-членов ЕС, основана как символ нового этапа сотрудничества стран региона.

Главные цели политики ЕС в логистическом секторе Средиземноморья сводятся к оптимизации логистических процессов в пределах Средиземного моря, а масштабы инициатив по сравнению в аналогичными проектами внутри ЕС очень скромны. Целями европейцев не является оказание помощи странам Северной Африки в модернизации их внутренней транспортной инфраструктуры, либо в оптимизации логистических перевозок из Африки в сторону берега Средиземного моря. В рамках Союза для Средиземноморья сегодня реализуются следующие проекты [26]:

- *OPTIMED* (Средиземноморский коридор юго-восток - северо-запад), представляющий собой модернизацию и реорганизацию портов Бейрут (Ливан) и Порто-Торрес (Италия), а также внедрение новых систем управления перевозками в некоторых портах Испании, Франции, Египта, Кипра. Продолжительность реализации проекта - с 2016 по 2019 гг., его стоимость - 37,35 млн евро. Инициатором является правительство Италии, информация о фактическом начале реализации и источниках финансирования отсутствует;

- *Motorway of the sea* («Магистраль моря») по линии Турция-Италия-Тунис-Магриб. Название проекта копирует наименование одной из концепций развития транспорта в ЕС, которая была реализована в нулевые годы, и представляла собой развитие морских маршрутов, имевших внутреннее европейское значение. Этот же проект предусматривает разработку маршрута грузовых перевозок из Турции (порты Измир и Мерсин) в сторону Марокко через Тунис (порты Тунис и Сфакс) и Италию (порты Бари, Бриндизи и Та-

ранто). Помощь в реализации этой идеи окажут итальянские специалисты. Планируются модернизация портов и улучшение взаимодействия морского транспорта с автомобильными и железнодорожными перевозчиками, в т.ч. путем внедрения итальянских технологий и методов управления в портах Туниса и Турции, а также частичная замена грузоперевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в этих направлениях морскими перевозками, что обусловлено перегрузкой наземной инфраструктуры.

Стоимость проекта оценивается в 478 млн евро, а продолжительность его реализации - с 2017 по 2037 гг. Инициатор проекта - турецкое правительство. Несмотря на то, что на официальном сайте Союза для Средиземноморья проект указан в качестве одного из реализуемых, пока говорить о вероятности его исполнения рано: до сих пор нет ответа на вопрос, кто будет его финансировать;

- *LOGISMED Training Activities* - проект стоимостью 6,6 млн евро, реализуется на территории Марокко, Туниса и Египта. Цель - улучшение качества подготовки кадров в области логистики и общей работы компаний-перевозчиков грузов путем

проведения тренингов, развития национальных ассоциаций в области логистики. В описании проекта сказано, что, помимо совершенствования навыков специалистов и снижения расходов на транспортировку грузов, эти меры будут способствовать созданию зоны свободной торговли. Финансирование проекта осуществляла Еврокомиссия (3 млн евро), правительства Египта, Туниса и Марокко (всего 0,2 млн евро) и транзитный Фонд Ближнего Востока и Северной Африки, *The Middle East and North Africa (MENA) Transition Fund* (3 млн евро). Сроки реализации - 2013-2018 гг.

Таким образом, кроме марокканского Танжер Меда и египетского Порт-Саида, крупных инвестиций со стороны европейцев в логистический сектор Северной Африки нет. А два названных выше порта имеют стратегическое значение, поскольку обеспечивают своими услугами самые важные направления мирового судоходства. Их развитие в Египте и Марокко обособлено от развития остальных портов регионального значения. К портам же, обеспечивающим региональные потребности, европейские инвесторы интереса не проявляют.

Список литературы / References

1. <http://www.enterprise-europe-network.cz/files/akce/2015-02-24-egypt/2-transport-sector.pdf>
2. Capital investment to boost Algeria's transport infrastructure - <http://www.oxfordbusinessgroup.com/overview/modernisation-route-capital-investment-boost-transport-infrastructure-continues-despite-lower>
3. Tunisia exploring new development for maritime infrastructure - <https://www.oxfordbusinessgroup.com/analysis/exploring-options-already-well-developed-maritime-infrastructure-looks-set-evolve-further>
4. Gestion portuaire Le Maroc vend son approche participative - <http://www.leconomiste.com/article/977318-gestion-portuaire-le-maroc-vend-son-approche-participative>
5. Egypt's Suez Canal Corridor Project - <http://www.mei.edu/content/at/egypts-suez-canal-corridor-project>
6. APM Terminals announces new port investment in the Kingdom of Morocco - <http://www.apmterminals.com/en/news/press-releases/2014/12/apmt-announces-new-port-investment-in-morocco>
7. www.searates.com
8. INTERNATIONAL LPI GLOBAL RANKING - <http://lpi.worldbank.org/international/global/2014>
9. Container Port Traffic 2014 - <http://www.indexmundi.com/facts/indicators/IS.SHP.GOOD.TU/rankings>
10. Ports of Morocco - <http://www.anp.org.ma/En/Services/Pages/PortsofMorocco.aspx>
11. Algeria port assessment - <http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1+Algeria+Port+Assessment>
12. Portek in Algerian port deal - <http://www.worldcargonews.com/htm/n20040801.862786.htm>
13. <http://web.dpworld.com/our-business/marine-terminals/middle-east-europe-africa/algeria-algiers/>
14. Capital investment to boost Algeria's transport infrastructure - <http://www.oxfordbusinessgroup.com/overview/modernisation-route-capital-investment-boost-transport-infrastructure-continues-despite-lower>
15. Ibidem.
16. Ibid.
17. The National Port Agency - <http://www.anp.org.ma/En/Pages/Home.aspx>
18. Tanger Med Port Authority - <http://www.tmpa.ma/en/>
19. APM Terminals Invests in New Terminal in Morocco - <http://worldmaritimenews.com/archives/187335/apm-terminals-invests-in-new-terminal-in-morocco/>
20. Eurogate Tanger Med - <http://www.eurogate-tanger.com/About-us/EUROGATE-Tanger>
21. Tunisia exploring new development for maritime infrastructure - <https://www.oxfordbusinessgroup.com/analysis/exploring-options-already-well-developed-maritime-infrastructure-looks-set-evolve-further>
22. Tunisia to set massive Enfidha port project in motion - http://www.ansamed.info/ansamed/en/news/sections/transport/2014/09/05/tunisia-to-start-work-on-new-port-in-enfidha_08be2bf9-b84a-44a5-a354-649840d004d9.html
23. Port en eaux profondes d'Enfidha : Description et situation - <http://www.babnet.net/mangodetail-14115.asp>
24. Interview: Maersk talks with Egypt government on Suez Canal expansion - <http://english.ahram.org.eg/NewsContent/3/12/115447/Business/Economy/Interview-Maersk-talks-with-Egypt-government-on-Su.aspx>
25. Suez Canal Access Channel is Officially Opened - <http://www.apmterminals.com/en/news/press-releases/2014/12/suez-canal-access-channel-officially-opens>
26. List of projects of Union for the Mediterranean - <http://ufmsecretariat.org/projects/>