

СУХИЕ ПОРТЫ – КЛЮЧЕВЫЕ ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Наталья Лахметкина,

к.т.н., доцент кафедры логистических транспортных систем и технологий, заместитель начальника учебного отдела Института управления и информационных технологий, Российский университет транспорта (МИИТ), Институт управления и информационных технологий

Александр Олейников,

к.э.н., заместитель директора департамента развития бизнеса Freight Village RU

Аннотация. Качественная транспортная инфраструктура – один из ключевых элементов современной экономики. В настоящее время развитие транспортной инфраструктуры приобретает особую важность в условиях глобализации транспортных процессов. В данной статье рассмотрена концепция «сухого порта», перспективы развития подобных объектов в разных странах, а также проблема отсутствия единой терминологии.

Ключевые слова. Транспортная инфраструктура, транспортный объект, «сухой порт».

ANNOTATION. High-quality transport infrastructure is one of the key elements of the modern economy. Currently, the development of transport infrastructure is of particular importance in the context of globalization of transport processes. This article discusses the concept of «dry port», the prospects for the development of such facilities in different countries. In addition the problem of lack of common terminology is mentioned.

KEY WORDS. Transport infrastructure, transport object, «dry port».

Современные реалии заставляют по-новому взглянуть на транспортно-логистическую инфраструктуру различных стран и более рационально подойти к обоснованию подходов, к планированию их деятельности. При этом актуальным остается вопрос: сможет ли эта инфраструктура справляться с увеличивающимися объемами грузовых перевозок и растущим спросом на эффективные транспортные решения? Кроме того, сложность современных грузопотоков обуславливается участием в них различных видов транспорта, зависимостью от объемов, дальности, экономической целесообразности, загруженностью в прямом и обратном направлениях.

Возможность развития транспортного потенциала и соответствующей инфраструктуры являются одним из ключевых преимуществ континентального сотрудничества на пространстве Евразии. Работа в данном направлении приведет к ряду поло-

жительных эффектов, среди которых использование транзитного потенциала стран, локализация промышленности вдоль трансевразийских транспортных коридоров, развитие экспорта и усиление связанности внутриконтинентальных государств и регионов. Основными игроками этого процесса являются Китай, Россия, Казахстан, Беларусь и страны Европейского союза (ЕС). Актуальность данного вопроса резко повышается в контексте сопряжения китайской инициативы Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

В докладе «Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС» установлено, что при сохранении текущей стоимости тарифа и субсидирования железнодорожных перевозок Китаем в 2020 г., контейнерооборот по оси «Китай – ЕАЭС – ЕС» может достичь 250 тыс. 40-футовых контейнеров [1].

Несмотря на прогнозируемые перспективы, рост грузопотока в долгосрочном периоде ограничивается рядом внутренних и внешних факторов. В связи с этим возникает вопрос: как реализовать потенциал трансевразийского транзита? Одной из целевых задач в этом направлении является устранение нетарифных и технических барьеров. Среди рассматриваемых ограничений очевидны инфраструктурные (транспортная и логистическая инфраструктура), погранично-таможенные и административно-правовые.

Первоочередным сдерживающим фактором развития, как правило, является сухопутная инфраструктура, в первую очередь железнодорожные подходы к морским портам, поскольку практически около 50% грузов доставляется в порты железнодорожным транспортом. При этом следует отметить, что порты обладают более выгодным расположением относительно



Говоря о синхронизированном развитии транспортной инфраструктуры стран, нельзя не отметить один серьезный барьер. В силу особенностей, predeterminedенных историческим развитием транспортных систем европейских стран, в настоящее время существует проблема разной колеи при международных железнодорожных перевозках с Востока на Запад и в обратном направлении.

центров производства и потребления грузов, что при значительно более низких издержках транспортировки грузов морем, по сравнению с сухопутными участками, должно ориентировать экспортно-импортные потоки именно на порты.

Большинство припортовых станций, являющихся местом стыкования различных видов транспорта, не имеют возможности территориального развития, соответствующего перерабатывающим способностям причалов порта. Ощущается недостаток пропускных способностей самих станций, что снижает их маневренность, приводит к несвоевременному обслуживанию грузовых районов портов, увеличивает продолжительность процедур таможенного оформления грузов, сдерживает производительность и оборачиваемость терминалов порта. На припортовых станциях скапливаются и простаивают тысячи вагонов, принадлежащих различным операторам,

что затрудняет оптимальную работу транспортного узла. Для устранения существующих проблем целесообразно внедрять в работу концепцию создания «сухих портов», обеспечивающих комплексный подход к решению проблем организации грузопотоков.

Технология увеличения грузооборота морских портов с использованием терминалов, оказывающих аналогичные услуги по обработке грузов за пределами морского порта, за исключением погрузки-выгрузки судов, по принципу «сухой порт» была предложена мировым сообществом более 30 лет назад в качестве следующего определения: «внутренний наземный терминал, на который судоходные компании выписывают свои собственные импортные коносаметы на импортные грузы, принимая на себя полную ответственность за цену и состояние, и от которого судоходные компании выдают свои собственные коносаметы для экспортных гру-

зов». Это определение характеризует роль «сухих портов» с позиции взаимодействия морских перевозчиков и грузовладельцев. С точки зрения организации интермодальных перевозок можно рассматривать другое определение: «сухой порт – внутренний наземный терминал, напрямую соединенный с морским портом (портами) посредством высокеемких транспортных средств, где клиенты могут сдать / получить свои стандартизированные грузовые места как если бы прямо в порту». Другими словами, «сухой порт» – это внутренний сухопутный терминал, имеющий прямую связь с морским портом через специально организованную транспортную инфраструктуру автомобильного, железнодорожного или речного транспорта [2–4].

Несмотря на многообразие определений, нормативно на сегодняшний день термин «сухой порт» не закреплен, поэтому трактуется транспортным сообществом с учетом по-

ставленных задач и возможностей реализации того или иного транспортного проекта в определенных условиях. Одни рассматривают «сухой порт» как крупный терминал, имеющий статус склада временного хранения, со штатом брокеров, экспедиторов, которые будут оказывать услуги добавленной стоимости. Другие трактуют «сухой порт» как транспортно-логистический центр, включающий припортовые терминалы на территории пункта пропуска, созданные для сортировки, временного хранения и таможенного оформления товаров, которые доставляются по упрощенной процедуре транзитом.

Межправительственное соглашение о «сухих портах» определяет его как место внутри территории страны с логистическим центром, соединенным с одним или более видами транспорта, предназначенное для обработки, временного хранения и предусматриваемого законом осмотра грузов, перевозимых в процессе международной торговли, и совершения применимых таможенных контрольных функций и формальностей [5].

Именно такая трактовка интересна многим европейским индустриально-развитым странам, не имеющим прямого выхода к морям: Словакии, Чехии, Сербии, Австрии, Венгрии, Швейцарии. Как следствие, у этих стран отсутствует возможность обработки грузов, поступающих морским транспортом, в портах на своей территории. При этом потребителю как во входящем, так и в исходящем контейнерном грузопотоке с каждым годом растет, коррелируя с ростом внешнеторговых операций с Китаем, США, Юго-Восточной Азией, странами Ближнего Востока и Африкой. Создание и развитие уже существующих на территории этих европейских стран «сухих портов» международного значения позволит грузам поступать на них железнодорожным транспортом из морских портов сразу по прибытию морских контейнеровозов в порты Средиземного, Эгейского, Ионического, Черного и Балтийского морей и осуществлять обработку, таможенную очистку, сортировку грузов уже непосредственно в странах – потребителях этих грузов без вскрытия пломб на контейнерах до прибытия в конечные пункты назначения при должном соблюдении таможенного и правового режимов. Грузы не будут скапливаться в морских портах прибрежных стран

для прохождения процедур обработки и таможенной очистки, а сразу же отправятся по месту назначения.

В таком контексте «сухой порт» означает и то, что сам порт не связан непосредственно с морем (океаном), но является своеобразным филиалом другого порта в традиционном его предназначении. Иногда такой филиал может находиться даже на территории зарубежного государства, причем на значительном расстоянии, выполняя функцию перевалочного пункта и являясь своеобразной буферной зоной, расширяя возможности и упрощая осуществление морских грузоперевозок для участников, территориально расположенных на значительном удалении от портов. Это позволяет значительно разгрузить терминалы морских портов, что благотворно сказывается на функционировании всей транспортно-логистической инфраструктуры в масштабах страны. Однако следует сделать акцент на том, что использование «сухих портов» как технологии, помогающей улучшить работу портов, целесообразно с точки зрения переноса несвойственных портам функций, связанных с разгрузкой, осмотрами, досмотрами только при условии, если перевалка товаров организована и администрируется удобным образом [6].

Для оптимизации транспортно-логистической инфраструктуры страны необходимо создание сети «сухих портов», которые будут обрабатывать потребности всех поступающих экспортно-импортных грузов городов, рядом с которыми они находятся, а далее формированием мини-поездов (шаттлов) доставлять грузы конечным потребителям в конкретный район города.

Многое зависит и от выбора местоположения для создания такого объекта. «Сухой порт», с одной стороны, не должен быть оторванным от морского порта, а с другой – от товарных складов. Он должен находиться на пересечении основных логистических маршрутов. При этом «сухие порты» должны находиться в транспортном сообщении с другими «сухими портами», пограничными пунктами / наземными постами таможенного контроля / комплексными контрольно-пропускными пунктами, морскими портами, терминалами внутренних водных путей и/или аэропортами. Также важно, чтобы «сухой порт» был достаточно универсальным, то есть мог оказывать весь спектр услуг по обработке самых разных видов грузов [7].

Такой «сухой порт» будет удобен всем игрокам транспортной отрасли. Во-первых, он позволяет не загружать морской терминал; во-вторых, хранение контейнеров (как и иных грузов) в «сухом порту» значительно дешевле; в-третьих, существенна экономия на таможенных платежах (оплачиваются непосредственно перед вывозом груза из «сухого порта», где груз может храниться долгое время); в-четвертых, улучшается логистика грузов (возможность формирования товарных партий).

В соответствии с Межправительственным соглашением о «сухих портах» уже определен список действующих объектов инфраструктуры, работающих по принципам «сухих портов» в России: логистический парк «Янино», мультимодальный логистический комплекс «Ростов», терминально-логистические центры «Балтийский», «Таманский» и др.). Однако этот перечень уже сейчас можно дополнять терминально-логистическими мощностями передовых транспортных компаний (Freight Village Vorsino в Калужской области, Домодедове, Хабаровске, Томске, Новосибирске, Владивостоке). Большинство таких терминалов расположены вдоль Транссибирской магистрали как основного маршрута транспортного коридора «Восток – Запад». Выбрав такое месторасположение, компании обладают преимуществами наличия инфраструктуры «сухих портов» на Дальнем Востоке, в Сибири и вблизи главного транспортного пункта России – Москвы. Контроль за «сухими портами» в ключевых точках Транссибирской магистрали позволяет сбалансировать грузопоток, оптимизировать расходы, расширять базу клиентов и успешно развивать интермодальные перевозки [8].

Если говорить об опыте создания подобных объектов в других странах, в Западной Европе транспортная инфраструктура, к примеру, интенсивна не только вдоль побережья, но и внутри континента. Значительно сконцентрированы «сухие порты» вдоль Рейна, в Баварии на юге Германии. Крупные центры образованы в экономических центрах вокруг Парижа, Милана и Мадрида, в зоне «Ливерпуль – Манчестер – Лидс». Обширная зона охвата простирается от Австрии к развивающимся производственным группам в Венгрии, Чехии и южной Польше.

Часть крупных европейских экономических центров удалена от основных морских линий, как и страны, расположенные вокруг Балтийского моря. Поэтому европейские морские порты зачастую работают как промежуточные центры связи с внутренними рынками. Связь «сухих портов» с морскими (Роттердам, Антверпен, Гамбург, Бремерхафен, Гавр, Барселона, Марсель) осуществляется средними по длине коридорами с комбинацией транспортных технологий (автотранспорт, железнодорожный сервис, баржи при возможности).

Следует также упомянуть ближайшие планы развития транспортной инфраструктуры. К 2022 г. планируется построить международный «сухой порт» в г. Хуньчуне (КНР), имеющем очень удачное местоположение на стыке границ трех стран – Китая, РФ и КНДР. А в радиусе 200 км располагается более десяти российских и северо-корейских «сухих портов».

Еще один проект «сухого порта» реализуется под Калининградом в Чернышевске. Суть его в том, чтобы создать в районе мощный транспортно-логистический центр, который бы стал частью Шелкового пути, обеспечил распределение грузов, идущих из Китая в страны ЕС и в обратном направлении.

Говоря о синхронизированном развитии транспортной инфраструктуры стран, нельзя не отметить один серьезный барьер. В силу особенностей, предопределенных историческим развитием транспортных систем европейских стран, в настоящее время существует проблема разной колеи при международных железнодорожных перевозках с Востока на Запад и в обратном направлении. При пересечении белорусско-польской, украинско-словацкой, украинско-румынской, финско-шведской границ поездами требуется смена платформ с колесными парами.

Создание в точках стыковки колеи разной ширины крупных терминально-логистических центров («сухих портов») позволит извлечь из данной ситуации преимущество: производить консолидацию груза, поступающего с разных станций отправления, исходя из адреса доставки. Например, на приграничную белорусскую станцию Брест поступают поезда из Гуанчжоу, Шанхая, Чанду, в каждом из которых есть по 20 контейнеров в Берлин, Вену и Братиславу. На приграничном терминале есть возможность сформиро-

вать новые составы согласно станции назначения. В этом случае не придется в провинциях Китая формировать поезда исключительно в конкретную европейскую страну, имея возможность формировать контейнерные поезда из любых грузов, направляющихся в Европу.

Данный каркас должен состоять из сети «сухих портов» вдоль границы разделения зон действия колеи 1 520 мм и 1 435 мм и располагаться на транспортных коридорах, следующих в Скандинавские страны, в страны Северной Европы, страны Центральной и Южной Европы.

К примеру, на территории Латвии предполагается возведение «сухого порта» для железнодорожных грузов в Саласпилсе. В логистическом парке площадью 400 га пересекутся железнодорожные колеи 1 520 и 1 435 мм, автотрассы, будут построены обширные складские комплексы. Предполагается, что, закрепив свое место в качестве транзитной страны между Востоком и Западом, Латвия станет играть еще более важную роль в транзитной сфере.

С такой точки зрения следует обратить внимание также на терминал «Добра», принадлежащий компании «Карго Словакия» (ZSSK Cargo), арендованный ПАО «ТрансКонтейнер» (дочерняя компания ОАО «РЖД»). Аренда терминала является частью проекта по развитию контейнерных грузоперевозок по международному транспортному коридору № 5 («Италия – Словения – Венгрия – Словакия – Украина») с перспективой доставки из портов стран Азиатско-Тихоокеанского региона контейнеров морем в порты Копер и Триест, а оттуда – регулярными блок-поездами на терминал «Добра» с дальнейшей перегрузкой контейнеров с платформ европейской колеи 1 435 мм на платформы колеи 1 520 мм и отправкой в Россию. В таких условиях терминал «Добра» отвечает всем требованиям предлагаемой концепции и может стать эффективной альтернативой перегруженному Бресту.

Для устойчивого и эффективного развития европейской транспортно-логистической инфраструктуры такие «сухие порты» необходимы на финско-шведской границе, украинско-румынской границе, литовско-польской и российско-польской границах. Таким образом, созданный грузовой каркас обеспечит проследование груза с Востока на Запад по любому из направ-

лений с перевалкой с одной колеи на другую через современные оцифрованные терминалы с дальнейшей отправкой адресных партий грузов в пункт назначения.

В заключение следует еще раз подчеркнуть, что «сухие порты» могут оптимизировать логистику, особенно в части контейнеропотоков. Имея терминально-логистические мощности в ключевых местах бизнеса, логистический оператор способен построить эффективное и привлекательное предложение для клиентов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС // Евразийский банк развития. Электронный ресурс: URL: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/>
2. Король Р.Г., Балалаев А.С. Технологические аспекты функционирования «сухих портов» // Вестник ТОГУ. – 2014. – № 3 (34). – С. 123–126.
3. Резер С.М., Балтаг М.Н. Логистика взаимодействия железнодорожного и морского транспорта на основе «сухих портов» // Транспорт: наука, техника, управление. – Москва. – 2016. – № 9. – С. 3–6.
4. Roso V. The dry port concept- Applications in Sweden, proceedings of logistics research net-work. – Plymouth, 2005.
5. Межправительственное соглашение о «сухих портах» // United nation treaty collection. Электронный ресурс: URL: <https://treaties.un.org/doc/Treaties/2013/11/20131107%2012-02%20PM/XI-E-3.pdf>
6. Лахметкина Н.Ю., Олейников А.С. Развитие «сухих портов» международного значения // Железнодорожный транспорт. – 2019. – № 3. – С. 12–16.
7. Лахметкина Н.Ю., Щелкунова И.В., Фомичева О.А. Логистические решения взаимодействия видов транспорта // Мир транспорта. – 2018. – № 2. – С. 178–187.
8. Лахметкина Н.Ю., Сысоев Н.Ю., Бабин Д.Г. Транспортно-логистические объекты грузового каркаса Москвы // Научный информационный сборник «Транспорт: наука, техника, управление». – 2018. – № 12. – С. 34–37. ■