СОДЕРЖАНИЕ

[Введение 3](#_Toc243824797)

[Глава 1. Концептуальные подходы к понятию и сущности «сухой порт» 5](#_Toc243824798)

[1.1 Понятие и классификация портов 5](#_Toc243824799)

1.2 Мировая транспортная портовая инфраструктура…………………………12

[1.3 Сущность и роль «сухого порта» в функционирование транспортного звена 22](#_Toc243824800)

Глава [2. Правовое регулирование деятельности сухих портов как субъектов хозяйствования морского бизнеса 27](#_Toc243824801)

Глава [3. Перспективы развития института «сухих» портов в Российской Федерации 33](#_Toc243824802)

[3.1 Анализ деятельности морских портов в Российской Федерации 33](#_Toc243824803)

[3.2 Развитие транспортной инфраструктуры в крупных транспортных узлах, роль «сухих» портов в повышении грузооборота 35](#_Toc243824804)

[3.3 Перспективы развития сухих портов в России 39](#_Toc243824805)

[Заключение 44](#_Toc243824806)

[СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ 46](#_Toc243824807)

# 

Введение

Мировая транспортная инфраструктура, обеспечивающая развитие всей системы рыночных отношений, характеризуется сосуществованием и взаимосвязью многих предприятий и фирм. Эти взаимосвязи могут способствовать либо сдерживать развитие транспортной составляющей рынка. Они же могут давать синергетический эффект, который на уровне развития отдельного предприятия и фирмы транспортной инфраструктуры может не проявиться или дать искаженное представление о благополучии или неэффективности функционирования всего транспортного комплекса.

В этой связи необходимо выделить такое звено транспортной инфраструктуры рынка, которое, с одной стороны, представляло бы собой интегрированную часть ее, а с другой, позволяло бы выделить указанную синергию совместной деятельности составляющих его частей – самостоятельных производственных и отраслевых единиц.

Поскольку современная экономика предстает как смешанная, государственно-частная, то данное звено должно отражать и это сочетание государственной и частной форм собственности во всем многообразии из взаимосвязей и переплетении на этой основе интересов частных предпринимателей и государства в развитии и эффективном с их позиций и интересов его функционировании.

Одним из актуальных вопросов в сфере логистики является развитие мультимодальных контейнерных терминалов, организованных по принципу сухого порта. Эта идея пришла с Запада и смысл ее в том, чтобы разгрузить припортовые территории от большого скопления грузов. Контейнеры по железной дороге отправляются вглубь страны, где проходят дальнейшую обработку, таможенную очистку и уходят по местам назначения различными видами транспортных средств.

В связи с этим рассматриваемая проблема представляется актуальной и заслуживающей детального изучения.

Таким образом, целью данной курсовой работы является рассмотрение особенностей деятельности и перспектив развития сухих портов.

В соответствии с этой целевой установкой ставятся следующие задачи:

- проанализировать статистику грузооборота морских портов – субъектов бизнеса;

- рассмотреть различные подходы к понятию и сущности «сухой порт»;

- изучить правовые основы деятельности сухих портов;

- проанализировать перспективы развития индустрии «сухие порты».

Характер решаемой проблемы, цели и задачи исследования определяют, каким должен быть объект исследования.

В данной работе объектом исследования являются транспортная инфраструктура России.

Предметом исследования является сухой порт.

Теоретической основой настоящей работы являются труды специалистов в области логистики, в частности: Беспалов Р.С., Гаджинский А.М., Кириченко А.В., Миротина Л.Б. и т.д.

Структура работы определяется ее объектом, целями и задачами исследования и в соответствии с этим состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы.

# Глава 1. Концептуальные подходы к понятию и сущности «сухой порт»

# 1.1 Понятие и классификация портов

Современный порт предстает сложным комплексом гидротехнических сооружений, как транспортный узел, в рамках которого взаимодействуют предприятия различных видов транспорта и которое оснащено всевозможными видами техники и оборудования для выполнения всего комплекса работ, характеризующее данное предприятие транспортной инфраструктуры рынка.

Для анализа эффективности функционирования этого комплексного транспортного звена необходимо определить понятие «порт» прежде всего с юридической  стороны. Обычно в экономической и юридической литературе под понятием порт понимают участок суши и часть акватории моря или реки, обустроенные для приема судов, выполнения операций по их загрузке/выгрузке, хранения грузов, доставленных этими судами или другими видами транспорта, получения и передачи этих грузов от операторов внутреннего транспорта и обеспечения деятельности предприятий, технологически и по товарообороту связанных с морскими/речными перевозками[[1]](#footnote-1).

Порт как предприятие транспортной инфраструктуры можно рассматривать с разных позиций. Это необходимо сделать, чтобы определиться с тем, о эффективности деятельности чего и управления чем мы будем вести речь при анализе деятельности порта и управления его работой.

Порт – это прежде всего единство гавани (акватории и водные подходы к порту, которые бывают естественными и искусственными, достигающими часто десятков километров и требующих весьма капиталоемких дноуглубительных работ) и собственно порта с его многочисленными сооружениями, расположенными на занимаемой портом территории, и сухопутными подходами к ним и причалам. Каждую из указанных частей порта обслуживают и вкладывают в них средства хозяйствующие субъекты различных форм собственности и преследующие различные цели[[2]](#footnote-2).

Рассматривая все береговые устройства с прилегающей аква­торией, объединяемые общим названием «порты», следует преж­де всего обратить внимание на их большое разнообразие. Поэтому порты классифицируются по ряду признаков, что удобно не толь­ко для их изучения, но и для производственных целей.

Основными классификационными признаками портов являются;

а) назначение;

б) народнохозяйственное значение;

в) геогра­фическое положение;

г) годовая продолжительность эксплуата­ции;

д) отношение к уровню воды;

е) отношение к международ­ной торговле.

По назначению порты можно подразделить на транспортные, военные, промысловые и порты-убежища.

Транспортные порты, предназначенные для передачи грузов и пассажиров с одного вида транспорта на другой, могут быть раз­делены на порты общего назначения, в которых перерабатывают­ся самые различные грузы и пересаживаются пассажиры, и пор­ты специальные, предназначенные для переработки какого-либо одного груза (уголь, руда, нефть, лес и т. д.). Как правило, специ­альные порты имеют мощные высокопроизводительные перегру­зочные устройства, которые служат для переработки одного лишь вида груза.

Устройства для перегрузки других видов грузов и пассажир­ские причалы в специальных портах если и существуют, то име­ют второстепенное значение. Нередко встречаются и специальные пассажирские порты, в которых грузовые операции ограничива­ются перегрузкой багажа.

В портах общего назначения перегружаются различные грузы, а перегрузочные устройства более универсальны. Наиболее круп­ные отечественные и зарубежные порты являются портами обще­го назначения.

Военные порты или базы флота предназначены для обслужи­вания военно-морского флота. Они характеризуются наличием больших рейдов, бассейнов для ремонта судов, специальных складов военного снаряжения и продовольствия. На территории военного порта нередко разме­щаются обширные казармы. Для обороны порта имеются форти­фикационные и другие инженерные сооружения.

Промысловые порты, из кото­рых наибольшее развитие полу­чили рыбные порты, оборудуются складами-холодильниками и име­ют в своем составе перерабаты­вающие предприятия. Такие пор­ты, являясь базами промыслово­го флота, располагают, как пра­вило, и собственными судоре­монтными устройствами.

Порты-убежища, как это видно из названия, предназначены для укрытия во время шторма судов, которые не рассчитаны на действие крупных волн. Как правило, для портов-убежищ исполь­зуют естественные бухты и лагуны, производя в них минималь­ный объем дноуглубительных работ для создания рейдов. В не­которых случаях для создания защищенных рейдов возводят огра­дительные сооружения (порт Адамовка на Днепре). Максималь­ное расстояние между портами-убежищами определяется из ус­ловия, чтобы суда и плоты могли достичь их, находясь в любой точке судоходной трассы, с момента получения сигнала о подхо­дящем шторме. На водохранилищах иногда организуют сопря­женные порты-убежища, используемые судами и плотами в зави­симости от направления ветра. К портам-убежищам следует отнести и специальные огражденные акватории у судопропускных сооружений в верхних бьефах водохранилищ (так называемые аванпорты), где суда отстаиваются в ожидании шлю­зования в нижний бьеф или выхода в водохранилище.

По народнохозяйственному значению основным классификаци­онным признаком порта является объем выполняемой портом работы.

В зависимости от грузооборота и пассажирооборота все порты подразделяются на несколько категорий. По категории порта опре­деляются: административная структура порта и его эксплуатаци­онные штаты, размеры ассигнований на его эксплуатацию и ре­монтные работы, объемы работ по его развитию, класс основных сооружений, отметки территории и расчетные уровни воды. Ввиду неодинаковой трудоемкости переработки различных грузов категория порта определяется по грузообороту в условных тоннах. Коэффициенты для приведения грузооборота в услов­ные тонны, рекомендуемые нормами технологического проектирования, представлены в таблице 1.

Таблица 1

Коэффициенты для приведения грузооборота в услов­ные тонны

|  |  |
| --- | --- |
| Штучные и тарно-упаковочные грузы | 4.6 |
| Грузы в универсальных контейнерах | 3.1 |
| Металлогрузы, оборудование, железобетонные детали и конструкции | 3.4 |
| Уголь каменный | 1.0 |
| Руда | 1.1 |
| Лесные грузы в пакетах | 2.5 |
| Лесные грузы в непакетированном виде | 3.0 |
| Соль. Минеральные удобрения насыпью | 2.1 |
| Камень строительный | 1.3 |
| Гравий и щебень | 1.3 |
| Песок и песчано-гравийная смесь, выгружаемые средствами гидро­механизации | 0.6 |
| То же, выгружаемые другими средствами механизации | 0.8 |
| Цемент насыпью | 4.6 |
| Зерновые грузы насыпью | 2.5 |
| Нефтегрузы наливом | 1.1 |

Если пассажирские причалы расположены в общем причаль­ном фронте с грузовыми причалами, категорию порта определяют по среднесуточному грузообороту грузового района (в условных тоннах). При проектировании отдельно расположенного пасса­жирского района его категорию определяют в зависи­мости от среднесуточного пассажирооборота (в условных пасса­жирах). Для приведения числа пассажиров к условным единицам ре­комендуются коэффициенты, приведенные в таблице 2.

Таблица 2

Коэффициенты приведения числа пассажиров к условным единицам

|  |  |
| --- | --- |
| Пассажиры местные | 1.00 |
| Пассажиры транзитные | 2.50 |
| Пассажиры пригородные и внутригородские | 0.15 |

Если грузооборот транспортного узла не превышает 50 тыс. т в навигацию или если он предназначен только для пересадки пас­сажиров местных и пригородных линий, то его называют прис­танью. С точки зрения классификационной, пристани относятся к IV категории портов. К внекатегорийным портам РФ относятся Санкт-Петербургский, Новороссийский и Находкинский.

Морские порты, в зависимости от годового грузооборота, де­лятся на три основные категории (таблица 3).

Таблица 3

Классификация морских портов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Характер грузооборота | Категории портов в зависимости от годового грузо­оборота, тыс. т | | |
|  | I | II | III |
| А. Порты общего назначения |  |  |  |
| Общий грузооборот | Более 1400 | 601—1400 | 600 и менее |
| Грузооборот по генеральным и лесным грузам | Более 400 | 101—400 | 100 и менее |
| Б. Порты специального назна­чения, перегружающие: |  |  |  |
| а) навалочные грузы (уголь, руда) | Более 4500 | 3001—4500 | 3000 и менее |
| б) инертные минерально-строительные грузы | Более 10000 | 7001—10000 | 7000 и менее |

По географическому положению различают порты: речные, водохранилищные, устьевые, береговые, лагунные и островные.

Речные порты на свободных реках, в зависимости от располо­жения на реке, подразделяют на русловые, вся акватория которых и причальный фронт находятся непосредственно в русле ре­ки и внерусловые или затонные, в которых акватория и причальный фронт находятся в естественном затоне или в ис­кусственном ковше; в последнем случае порт называют ковшовым. Внерусловые порты обычно используются и для зим­него отстоя судов, а поэтому имеют в своем составе судоремонт­ные заводы. Нередко в крупных портах имеются и участки, рас­положенные в русле реки и участки ковшовые. В этом случае порт относится к категории смешанных портов.

Водохранилищные порты располагаются в верхних бьефах во­дохранилищ. Волны во время шторма могут достигать на этих участках значительной высоты. Поэтому водохранилищные пор­ты, так же как и морские, имеют оградительные сооружения, за­щищающие рейды и причалы от волнения. Такие порты являются одновременно портами-убежищами.

Устьевые порты характерны тем, что в них сходятся морские и речные водные пути. Почти все крупнейшие порты мира (Ле­нинградский, Лондонский, Нью-йоркский, Гамбургский, Роттер­дамский, Антверпенский и др.) расположены в устьях рек. Пор­товые устройства размещаются, как правило, по берегам реки или в вырытых в берегу бассейнах. При этом порты стремятся раз­местить на некотором расстоянии от моря, чтобы избежать стро­ительства оградительных соору­жений. В некоторых случаях на крупных реках морские порты располагаются на значительном расстоянии от устья, и их следует отнести к особому разряду внут­ренних морских портов. Таковы, например, Архангельский и Херсонский порты.

Береговые морские порты соз­даются на открытом морском бе­регу, и для защиты их акваторий и причалов от волнения прихо­дится строить оградительные сооружения. Длина этих сооруже­ний в портах на песчаных побережьях измеряется километрами. Если порт размещается в естественной, частично защищенной бух­те, то длина оградительных сооружений бывает небольшой.

Лагунные порты размещаются в глубине лагун, образовав­шихся на песчаных берегах вследствие отложения естественных кос, отделяющих лагуны от моря. Такие порты не нуждаются в защите от волнения, но имеют подходные каналы, на которых не­обходимо поддерживать глубины, удаляя наносы землечерпанием.

Островные порты, как видно из названия, располагаются на островах и не имеют сухопутной связи с берегом. Они создаются для перевалки грузов с судов одного типа на другие или для при­ема судов, которые ввиду большой осадки не могут подойти к при­чалам главного порта.

По годовой продолжительности эксплуатации порты на внут­ренних водных путях подразделяют на постоянные и временные. Постоянные порты эксплуатируются в течение всей навигации. Временные сезонные порты функционируют только часть навига­ции, что обусловливается гидрологическими условиями (продол­жительностью периода высокой воды, когда возможен подход су­дов к причалам) или сезонностью груза (например, продукции сельского хозяйства). Обычно временные порты не имеют больших размеров — это, скорее, пристани. Временные порты, строя­щиеся для обслуживания крупных строек и функционирующие все­го несколько лет, за время своей эксплуатации принимают иногда миллионы тонн грузов.

По отношению к уровню воды морские порты бывают откры­тые и закрытые. Закрытые морские порты располагаются в бас­сейнах, отделенных от моря шлюзами или полушлюзами. Благо­даря этому, на закрытой акватории путем поддержания повышен­ного уровня воды снижается амплитуда приливных колебаний, что значительно удешевляет причальные сооружения и облегчает об­работку судов.

По отношению к международной торговле морские порты раз­деляются на порты мирового, международного и внутреннего зна­чения.

Порты мирового значения являются центрами мировой торгов­ли и принимают суда, плавающие по всем морям и океанам. Пор­ты международного значения принимают суда, плавающие в пре­делах того бассейна, на котором расположен сам порт. Порты внутреннего значения, или каботажные порты, обслуживают внутренние перевозки между портами одной лишь страны.

В этой связи необходим также анализ развития всей мировой портовой структуры с тем, чтобы понять положение каждого порта в ней. От этого зависит определение параметров достижения стратегических целей, ставящихся инвесторами – частными национальными компаниями, государством и зарубежными инвесторами, представленными крупными судовладельцами, стивидорными компаниями и ТНК, - перед системами управления портом, на основе тех результатов, которые получены в виде итогов деятельности порта.

## 1.2 Мировая транспортная портовая инфраструктура

Приведенная классификация портов необходима исследователю, пытающемуся определить показатели эффективной работы порта в сравнении с аналогичными, т.е. находящимися в примерно одинаковых условиях функционирования и предназначенными для выполнения примерно одинаковых функций в общемировой (национальной, региональной) транспортной инфраструктуре.

В этой связи необходим также анализ развития всей мировой портовой структуры с тем, чтобы понять положение каждого порта в ней. От этого зависит определение параметров достижения стратегических целей, ставящихся инвесторами – частными национальными компаниями, государством и зарубежными инвесторами, представленными крупными судовладельцами, стивидорными компаниями и ТНК, - перед системами управления портом, на основе тех результатов, которые получены в виде итогов деятельности порта.

Следует также отметить, что в мировой транспортной портовой инфраструктуре в последние годы наметились процессы расслоения портов на глобальные (магистральные и порты трансшипмента – порты по перевалке различных грузов), региональные и фидерные. В мире существует более 2000 морских портов, однако, основные грузопотоки сосредоточены в портах-гигантах, перерабатывающих более 50 млн. т. грузов ежегодно. Таких портов насчитывается около 60. Грузооборот 30 портов мира превышает 100 млн. т. (в их число входят 9 портов Китая, включая Гонконг). Крупнейшим портом мира с 2005 г. является Шанхай, заметно опережающий Сингапур и Роттердам.

Грузооборот Шанхая и Сингапура превышает грузооборот всех российских портов, Роттердама – почти равен ему. Доля российских портов в мировом портовом грузообороте составляет 2%.

Морские перевозки подразделяются на магистральные, т.е. перевозки между базовыми портами континентов, и фидерные, используемые для каботажного сообщения между портами одной страны или одного континента. Основная тяжесть грузопотоков падает на базовые (магистральные) порты континентов, например, Нъю-Йорк, Чарльстон, Саванна, Лонг Бич в Северной Америке; Гамбург, Бремерхафен, Роттердам в Европе; Кобе, Гонконг, Сингапур на Дальнем Востоке и др. Примером фидерных портов на Севере Европы могут служить Санкт-Петер­бург (Россия), Котка, Хельсинки (Финляндия), Мальмё (Швеция), Аархус (Дания) и другие.

В мировой морской транспортной сети наметилась четкая тенденция увеличения доли грузов, перевозимых в контейнерах, что на фоне требований рынка к снижению уровня транспортных издержек привело к росту потребности в контейнеровозах вместимостью свыше 7500 ДФЭ3 . Указанные тенденции привели к необходимости строительства портов-хабов с глубиной 17–21 м, способных принимать и обрабатывать такие и более крупные суда для перевалки грузов на фидерные суда с последующей их доставкой в пункт конечного назначения.

Потребность в строительстве подобных портов вызвана следующими тенденциями развития морских перевозок:

* в настоящее время примерно 30% мировых объемов контейнерных перевозок – это трансшипмент или перевалка груза;
* трансшипмент позволяет грузоотправителю использовать и  выбирать дополнительные альтернативные маршруты транспортировки и позволяет сократить транзитное время;
* морской транспорт в настоящее время опирается на трансшипмент как на средство сокращения количества единовременно используемых судов.

Суммарно необходимые требования к проектированию и строительству порта-хаба можно представить следующим об­разом:

1. Географически такой порт должен располагаться в центре по отношению к расположению фидерных портов, тяготеющим к нему в своей деятельности.

2. Минимальное отклонение порта от магистральных линий по времени доставки груза, а не по расстоянию.

3. Подобный порт должен быть доступным для захода крупнотоннажных судов, то есть иметь соответствующую глубину, причалы 295–365 м в длину, 3–4 портальных крана на причал производительностью не менее 50 движений в час и с вылетом стрелы не менее чем на 22 контейнера в ширину судна. Для его функционирования необходима тыловая зона площадью 16–20 га на причал для хранения контейнеров с  плотностью их  укладки 2000–4000 ДФЭ на га. Отметим, что на контейнерных терминалах в портах Владивосток и Восточный рекорд производительности кранов составил 25 и 30 движений в час соответственно, в большом порту Санкт-Петербурга – 45 движений в час.

4. Контейнерные терминалы должны быть обеспечены адекватными портовыми мощностями и местами хранения контейнеров, при этом период хранения контейнера в порту не должен превышать 3 суток, а оборачиваемость автопогрузчиков-контейнеровозов не должна превышать 30 мин.

5.  Круглосуточный режим работы, который гарантирует предоставление услуг в любое время суток без выходных и праздников, включая лоцманскую проводку, буксировку, швартовку и другие основные операции.

6. Высокий грузооборот и эффективность работы всего портового комплекса.

7. Ценовое преимущество по широкому спектру услуг по транспортировке и перевалке грузов.

8.  В своей деятельности порт-хаб должен опираться на развитую фидерная сеть с высокой частотой судозаходов, связывающую хаб (в переводе с ангийского хаб – это ступица колеса) с фидерными портами, наличие интермодальных стыковок.

9. Наличие железнодорожных и автомобильных  подъездных путей отлаженных интермодальных транспортных  стыковок, а также всех технологических операций, минимизирующих транзитное время груза от моря к причалу.

10.  Динамично развивающаяся локальная экономика, предоставляющая сбалансированную грузовую базу.

11. Благоприятное бизнес-окружение в форме политической стабильности и  отсутствия предпосылок к забастовкам.

12. Упрощенные процедуры прохождения судов и грузов через порт-хаб.

Следует особо выделить зону или район тяготения, под которыми  понимается территория, с которой порт получает свою клиентуру, свой ввоз и куда он направляет свой вывоз. Указанные территории, их социально экономическое развитие оказывает влияние на развитие порта. Но это обоюдное влияние – наличие  порта с развитой транспортной инфраструктурой способствует развитию территорий. Границы района тяготения определяются условиями удобной доставки грузов в порт и обратно при минимизации транспортных затрат. Линию, отделяющую район тяготения одного порта от районов тяготения других портов иногда определяют как грузоразделительную линию. Для портов общего назначения эта линия достаточно четко определена и стабильна. Но развитие специализированных портов модифицировало данное понятие, поскольку районы тяготения по различным грузам могут быть разными и накладываться один на другой.

В этой связи следует отметить, что границы района тяготения конкретного порта определяется целым рядом факторов, среди которых не в последнюю очередь следует выделить:

- удобство доставки грузов в порт и расстояние этой доставки;

- социально-экономические особенности развития региона;

- уровень его экономического и производственного потенциала;

- наличие природных ресурсов и перерабатывающей базы;

- другие причины, оказывающие влияние на минимизацию транспортных издержек.

На формирование и развитие района тяготения оказывают влияние также фактор вписывания порта в систему транспортных коридоров, обслуживающих потребности мировой торговли. Данное обстоятельство может привести к тому, что в зону тяготения какого-либо порта может попасть значительная часть или даже вся территория страны. Примером могут служить Марсельский порт во Франции и Новороссийский и Большой порт Санкт-Петербурга в России.

Поскольку крупнейшие порты мира выполняют несколько функций в международной рыночной инфраструктуре и осуществляют перевалку нескольких видов грузов можно считать, что они характеризуются наличием нескольких районов тяготения. Принимая во внимание, что ТНК контролируют около 75% мировой торговли, а внутрифирменные поставки в ней составляют более 30%, то следует констатировать, что в зоны тяготения крупнейших портов-хабов включен весь мир, а морской транспорт, обеспечивающий перевозку, прежде всего, грузов ТНК, в значительной мере превращается во внутризаводской транспорт этих промышленных гигантов.

Это обстоятельство служит основанием считать, что эффективность крупнейших портов мира определяется не только их техническими параметрами, но и тем влиянием, которое они оказывают своей деятельностью на процесс ценообразования фирм-производителей, являющихся основными потребителями услуг морского транспорта и портов. В настоящее время транспортные издержки достигают 50% от величины общих издержек предприятий, включаемых в цены товаров. Данное обстоятельство обусловливает общую заинтересованность основных грузоотправителей и грузополучателей в снижении транспортной составляющей их издержек. Вот почему предъявляются такие высокие требования к портам-хабам и той транспортной и другими видами рыночной инфраструктуры, которые обеспечивают повышение эффективности деятельности основных потребителей их услуг за счет снижения транспортно-эксплуатационных и других издержек.

 При проектировании портов-хабов следует не в последнюю очередь учитывать габариты и пропускную способность ближайших подходных путей и характеристику акватории и причальных сооружений (протяженность, глубина и др.), но и возможные отдаленные «узкие места». Для российских портов ими являются: для портов на Северо-западе – узость Датских проливов и ограничений, введенной администрацией Кильского канала, ограничивающих проход крупногабаритных судов, которые не могут проходить через пролив Ла-Манш и Северное море; для южных портов такими ограничениями являются ограничительные меры Турции по проходу супертанкеров и крупных контейнеровозов по средиземноморским проливам.

Следует также учитывать, что строительство порта-хаба существенно увеличивает нагрузку на всю инфраструктуру порта при погрузке/выгрузке крупных судов. Для повышения эффективности использования судов и снижения времени их нахождения в порту (суда создаются для транспортировки грузов и пассажиров, а не для стоянки в порту; это в полной мере относится к воздушным судам, вагонам и локомотивам, автомобилям и перевозной таре), создаются «перехватывающие» накопительные склады, которые уже принято называть «сухими портами». При их использовании следует учитывать следующие моменты, влияющие на взаимоотношения участников транспортной интеграции на базе порта. Железнодорожные  и автомобильные компании, доставляющие и вывозящие грузы в/из порта, заканчивают свое взаимодействие с портом и его инфраструктурой на границе такого сухого порта. Поэтому эффективность их деятельности должна определяться именно в этих границах.

Доставка же груза на борт судна или на портовый грузовой терминал определенного груза с судна или на территорию «сухого порта» и обратно будет осуществляться уже внутрипортовым транспортом (автомобильным, железнодорожным или трубопроводным). Эффективность его работы будет определяться уже структурами порта-хаба и будет влиять на эффективность работы порта, а не транспортных компаний.

Именно такой механизм функционирования порта закладывается в развитие самых крупных портов России – Владивостокского, Новороссийского и Санкт-Петербургского. Попутно это решает проблему развития транспортных потоков в припортовых городах при помощи строительства объездных дорог и эстакад, не связанных с транспортной инфраструктурой городов-портов.

В этой связи проблема состыковки различных видов транспорта в значительной мере переносится с непосредственной территории крупного порта на территорию «сухого порта».

Следует учитывать и следующее обстоятельство. При необходимости  приема и обслуживания крупнотоннажных судов перед инвесторами стоит проблема выбора, как правило, между двумя вариантами решения проблемы: осуществить капиталоемкий проект по выполнению комплекса дноуглубительных работ либо построить систему внебереговых причалов для этих судов. И тот и другой проект требует решения целого комплекса геологических, экологических и технологических проблем. Однако главным моментом для всех заинтересованных хозяйствующих субъектов, решающим моментом в выборе предстает проблема окупаемости инвестиций в связи с увеличением грузопотока через порт в результате подобной его реконструкции. Но решение данного вопроса переносится с порта как предприятия на порт как систему тяготения грузопотоков, что должно сопровождаться развитием зоны тяготения, а также преимуществами в размерах транспортный издержек и сроках доставки грузов грузополучателям при высоком качестве и эффективности функционирования транспортной артерии, в которую включен порт.

Необходимо учитывать и такое обстоятельство в развитии портов и транспортной инфраструктуры отдельных стран. Малое по территории и протяженности береговой линии государство может с учетом традиционного и вновь развивающегося производственного комплекса страны сосредоточиться на создании или реконструкции относительно небольшого числа объектов транспортной инфраструктуры и в относительно короткий срок модернизировать свою транспортную систему и промышленность по производству средств транспорта. К таким странам в полной мере можно отнести Германию, Нидерланды, Республику Корею, Японию, Китай, страны Прибалтики и Украину.    Так, в Китае принята программа по развитию портовых комплексов. Пять портовых кластеров будут размещены вокруг Шанхая, Шэньчжэня, Тяньцзиня, а также Сямэня (юг провинции Фуцзянь) и Чжаньцзяна (юг провинции Гуандун) – Хайкоу (провинция Хайнань). В соответствии с планом будет поощряться специализация портов на основе утвержденных приоритетов – перевалка нефти, угля, железной руды, зерна и контейнеров. Разработанный план развития портов направлен на расширение мощностей транспортной инфраструктуры побережья с целью обеспечить ее соответствие прогнозируемому на среднесрочную перспективу росту торгового оборота Китая на 15% в год. Результатом должно быть увеличение контейнерного оборота портов с 75 млн. ДФЭ в 2005 г. до 130 млн. ДФЭ в 2010 г. На практике это означает, что почти все порты Китая станут объектами расширения и модернизации.

Япония в 2005 году начала реализации мощного и капиталоемкого проекта по созданию портов-суперхабов. Проект имеет целью сокращение портовых издержек на 30% и сокращение времени пребывания судна в порту с нынешних 4 дней до одного дня. Для достижения поставленной цели предусматриваются: 1) создание контейнерных мегатерминалов, 2) побуждение операторов терминалов к консолидации (с перспективой появления единого оператора мегатерминала), 3) внедрение новейших информационных технологий, 4) улучшение коннективности с фидерными портами. Такими суперхабами станут альянсы портов Токио – Иокогама, Нагоя – Ёккаити, Осака – Кобэ. Правительство содействует льготному кредитованию участников проекта.

Порт можно рассматривать и с точки зрения звена транспортно-логистической инфраструктуры. Обычно его характеризуют с позиций морского транспорта  определяют как звено, где сосредоточено начало и конец работы судна. По нашему мнению порт («сухой порт») – это звено транспортной цепи, в котором сосредоточено начало и конец работы любого транспортного средства, задействованного в данной цепи. Это в полной мере относится к автомобилям-контейнеровозам, железнодорожным вагонам и платформам для перевозки этих контейнеров. Рассмотрение большинством исследователей этой характеристики порта только с позиций нахождения судна в порту (время стоянки в порту, время выгрузки/погрузки, время стоянки на рейде перед портом, время причаливания и т.п. показатели) в полной мере относятся и к другим видам транспорта как средствам доставки груза в порт и вывоза с его территории. Особенно это актуально для российской транспортной системы. Однако объем перевозки каждым их перечисленных видов транспорта значительно отличается от морского транспорта, которому в анализе эффективности работы порта и системы управления им уделяется большее  внимание. К тому же порт – это, прежде всего, предприятие морского транспорта и увеличение ходового, а не стояночного  времени работы судна является его основной задачей.

Грузоперевалочные операции на судах подразделяются на береговые, когда судно пришвартовано к причалу, и рейдовые, когда работы по загрузке/выгрузке производятся у рейдовых причалов или на плаву.

Береговые операции можно подразделить на три вида:

- прямой – перегрузка (перевалка) груза непосредственно с одного вида транспорта на другой (вагон – борт судна, борт судна – вагон; трубопровод – борт, борт - трубопровод);

- складской (накопительный), когда процесс погрузки/выгрузки груза опосредуется нахождением его на складе, где он комплектуется по партиям и направлением отправки, хранится определенное время, растаможивается и затаможивается и т.п.;

- смешанный вариант, когда часть груза поступает на склад, а часть загружается, например, напрямую в вагоны или на фидерные суда.

Оптимизация  этих операций и выбор варианта должен быть направлен на сокращение время стоянки судна под грузовыми операциями.

Морской порт предстает также звеном, соединяющим внутреннюю транспортную систему и инфраструктуру с внешними морским и транспортными системами других стран и международных транспортных коридоров. Важным элементом системы подобной состыковки предстает тот вид транспорта и его информационно-логистическая составляющая, удовлетворяющая или неудовлетворяющая условиям эффективного подключения ее к мировым транспортным и информационно-логистическим системам. Именно от этого зависит объем перевалки и транзита грузов по национальным транспортным артериям, объем загрузки и эффективность инвестиций в портовую инфраструктуру.

К сказанному выше следует добавить, что в порту, кроме непосредственной деятельности по перевалке и обработке грузов, часто ведется активная хозяйственная и промышленная деятельность. В частности на территории порта действуют нефтеперерабатывающие предприятия, промышленные комплексы по переработке сырьевых материалов, поступающих к ним через каналы морских перевозок, предприятия, отгружающие свою продукцию непосредственно на грузовые терминалы порта. Наглядным примером могут служить порты Японии, Республики Корея, Китая, Роттердам.

Приведенные в данном разделе исследования данные позволяют выделить морской порт в отдельную хозяйственную единицу в региональной, национальной и мировой экономиках, которая лежит в основе формирования мировой транспортной инфраструктуры и управление которой затрагивает интересы широкого круга компаний и государства, стоящих в технологической цепочке перемещения грузов от отправителя до получателя их. Всех их интересует эффективность работы и управления процессами перевалки и обработки грузов, но каждого со своих позиций и по своим критериям.

Однако для объективного подхода к определению эффективности деятельности морского порта, а точнее транспортного узла на базе морского порта, следует рассмотреть вопросы участия каждого из участников единого процесса функционирования сложной производственно-логистической и инфраструктурной единицы системы рыночных и производственных отношений, которая и может быть определена как морской порт.

## 1.3 Сущность и роль «сухого порта» в функционирование транспортного звена

Одним из главных ограничителей процесса модернизации существующей транспортной инфраструктуры морских портов в России является тот факт, что практически все они находятся в городской черте и их расширение по многим причинам невозможно.

Для решения подобных проблем в мировой практике введено понятие сухого порта (dry port) - «спутника» морского порта. Такой порт представляет собой вынесенный (чаще всего по тем же причинам, что и в России, - нехватка земли на территории существующего порта) из морского порта мультимодальный терминальный комплекс. В нем осуществляются операции, аналогичные операциям, проводимым в морском порту: подработка груза, консолидация/расконсолидация грузовых партий и т. д.

Термин «сухой» порт, по определению профессионалов, означает то, что сам порт не связан непосредственно с морем (океаном), но является как бы филиалом другого порта в традиционном его предназначении. Иногда такой филиал может находиться даже на территории зарубежного государства, причем на значительном расстоянии. Французская Тулуза, например, удалена от испанской Барселоны на 350 километров.

Термин «сухой порт» существует только во французском и английском языке и обозначает внутренний терминал, который непосредственно связан с морским портом.

В России под сухим портом обычно понимается либо припортовая станция, либо контейнерный терминал, который через припортовую станцию формирует на порт контейнерные отправки[[3]](#footnote-3).

В нашей стране сухие порты также называют тыловыми терминалами. Это не совсем корректно. Тыловые терминалы (но отнюдь не сухие порты) могут создаваться в пригородах, расположенных в тысячах километрах от морских портов, но выпускающих большие объемы экспортных товаров. Также они могут сооружаться в местах стыковки железнодорожных путей, имеющих различную ширину колеи (например, на границе со странами Восточной Европы).

Не подлежит сомнению, что сухие порты нужны России, так как их создание - магистральный и по-видимому единственный путь разрешения транспортных проблем в условиях ограниченности территорий морских портов, расположенных в городской черте. Все остальные варианты (выкуп земли, переселение граждан, перемещение находящихся в припортовой зоне предприятий) на порядок более дорогостоящие, социально опасные и для власти неприемлемые. Вопрос только в том, как подойти к процессу строительства этих новых для России инфраструктурных сооружений: отдать все на усмотрение бизнеса или реализовывать их на основе концепции государственно-частного партнерства.

По-существу сухие порты - часть транспортно-логистической инфраструктуры страны. Концепции раз­вития такой инфраструктуры в России нет. Участие государства в этом процессе минимально. По сути, государство ограничивается ролью наблюдателя, мотивируя такое положение тем, что в России действуют частные транспортные компании. Однако отдельной российской компании создать современный мультимодальный терминальный комплекс не под силу ввиду высокого уровня затрат и значительных сроков окупаемости таких объектов.

Иностранные инвесторы готовы будут профинансировать или участвовать в строительстве подобных сооружений. Но, во-первых, кто их пустит на этот рынок? А во-вторых, они потребуют государственных гарантий, чего наше правительство давать не любит. Другие гарантии для иностранцев неприемлемы по тем же причинам - долгие сроки возврата и высокие риски инвестиций.

Еще одной возможностью была бы консолидация нескольких транспортных компаний с целью финансирования и строительства сухих портов (терминальных комплексов). Пока таких альянсов нет и не предвидится. Российский бизнес как в транспортной, так и в других отраслях, не настолько цивилизован, чтобы делить свои права с компаниями-конкурентами. Это было бы возможно при участии в данном процессе государства в качестве цементирующей и регулирующей силы. Однако пока оно такой инициативы не проявляет.

В результате наблюдается процесс, аналогичный тому, который происходил в сфере частных нефтеналивных терминалов на Балтике. Вместо того чтобы государству самому или под своей эгидой построить один-два мощных терминала с подъездными путями, которые бы обслуживали все частые нефтяные компании, оно самоустранилось от решения этой задачи. Стало появляться множество малорентабельных частных терминалов с недогруженными мощностями, на которые конкуренты просто не допускались. Дело в том, что деятельность частных нефтеналивных терминалов не регулируется законодательством, поскольку Федеральный закон «О магистральном трубопроводном транспорте» находится на рассмотрении в Государственной думе с 1999 года и последнее принятое по нему решение заключается в том, что 5 февраля 2008 года назначен ответственный комитет - комитет Государственной думы по транспорту.

Чтобы не допустить ситуации, когда у каждого морского порта будет создаваться несколько мелких сухих портов, необходим государственный подход. Для этого нужны:

* концепция и комплексная программа строительства и развития транспортно-логистической инфраструктуры страны, в рамках которой будет раздел, посвященный сухим портам;
* приоритетное развитие за счет бюджетного финансирования транспортной инфраструктуры как наиболее узкого места российской экономики;
* активное, в том числе административное, финансовое и коорди­национное участие государства в строительстве сухих портов».

Проблема создания в регионах России крупных транспортно-логистических терминалов типа сухих портов, предназначенных для полного цикла обработки грузов, состоит, прежде всего, в необходимости инвестирования значительных финансовых средств. Стоимость их исчисляется десятками миллионов долларов. Однако именно такие центры являются выигрышными как логистические объекты и как объекты недвижимости.

При этом необходимо учитывать и географические особенности России. В Европе хорошо развита морская береговая линия и речные порты. Эти водные транспортные системы связаны между собой и обеспечивают регулярные грузоперевозки. В России грузопотоки обслуживаются автомобильным и железнодорожным транспортом. Поэтому при строительстве сухих портов было бы идеальным сочетание автомобильного, железнодорожного и речного транспорта, потенциал которого предстоит задействовать в полной мере[[4]](#footnote-4).

Таким образом, сухие порты предназначены для накапливания грузов к отправке, временного хранения порожних и груженых контейнеров, для осуществления таможенных операций и оформления транспортных документов. Также они позволяют перенести значительную долю нагрузки с автомобильного транспорта на железнодорожный. Сухие порты могут располагаться как вблизи портов, так и на значительном удалении от них. В России уже есть несколько сухих портов, построенных или находящихся на этапе строительства.

**Глава 2. Правовое регулирование деятельности сухих портов как субъектов хозяйствования морского бизнеса**

В процессе перевозки грузов морем возникает целый комплекс отношений имущественного характера. В связи с этим государства, заинтересованные в торговом мореплавании, издавна уделяли пристальное внимание развитию национального морского права. Тем не менее, осложнение отношений в сфере торгового мореплавания потребовало разработки особых методов их правого регулирования. Это привело к появлению правовых норм, специально регулирующих этот вид международных отношений. В настоящий момент можно выделить три правовых режима, регламентирующих перевозку грузов, закрепленных различными международными договорами:

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанная 25 августа 1924 года в Брюсселе, известная как Гаагские правила.

2. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, известный в мире как Правила Висби.

3. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, принятая в Гамбурге в 1978 году, с вступлением в силу 1 января 1992 года, оформила третий правовой режим в сфере морской перевозки грузов.

Статус ведущей морской державы Россия приобрела благодаря географическому положению с выходом в три океана, протяженности морских границ, месту и роли в глобальных и региональных международных отношениях, а также огромному вкладу в изучение Мирового океана и развитие морского судоходства. В настоящее время морской транспорт - это особый, наиболее востребованный вид транспорта, выполняющий в целом почти 90% всех грузовых международных перевозок.

В нашей стране с его участием обеспечивается около 60% внешнеторгового грузооборота. Поэтому для России морские перевозки имеют важнейшее значение как в обеспечении внутригосударственных перевозок, особенно в регионах, где морской транспорт является безальтернативным видом транспорта, так и во внешнеэкономической деятельности.

Функционирование морских портов связано с существованием широкого спектра правоотношений, возникающих между различными субъектами портового бизнеса. Законодательно они не могут быть урегулированы только в рамках одного федерального закона или, например, отраслевого законодательного акта - Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

Нормативное правовое регулирование таких правоотношений является неотъемлемой частью земельного, водного, транспортного, градостроительного, гражданского, административного и иных отраслей российского законодательства.

Без установления особенностей нормативного правового регулирования отношений в морских портах в рамках соответствующих отраслевых законодательных актов невозможно говорить об эффективности законодательного регулирования портовой деятельности в целом.

Для ускорения развития транспортной системы России, обеспечения ее конкурентоспособности, превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны в 2007 г. были приняты Федеральные законы от 30 октября 2007 г. № 240-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Закон N 240-ФЗ)[[5]](#footnote-5) и от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[[6]](#footnote-6) (далее - Закон о морских портах).

Федеральный закон «О морских портах Российской Федерации», является прорывом в полном правовом вакууме законодательного регулирования деятельности в морских портах. Однако в процессе многочисленных согласований и доработок он не в полной мере отражает фактические потребности в законодательном регулировании в сфере деятельности в морских портах. Например, в законе недостаточно полно отражена модель государственного управления морскими портами. Отсутствуют положения, определяющие правовой статус и основные принципы функционирования единого хозяйствующего субъекта (ФГУП «Росморпорт») в морских портах, который выполняет весь комплекс работ (услуг), связанных с безопасным мореплаванием судов в пределах акватории морских портов и на подходах к ним, а также обеспечивает эффективное использование закрепленной за ним прибрежно-портовой инфраструктуры морских портов, являющейся федеральной собственностью.

Другой ключевой проблемой, заслуживающей наиболее пристального внимания, является проблема установления особенностей управления водными объектами и земельными участками, при функционировании морских портов. Применение существующих общих норм, регулирующих соответствующие правоотношения в сферах земельного и водного законодательства для целей связанных с функционированием морских портов, не достигает нужного правоприменительного результата. На практике такое положение вещей не только мешает стабильной работе организаций портового бизнеса, но и в целом не позволяет эффективно развиваться морским портам. Стоит особо отметить, что отсутствие положений, которыми определяется федеральный статус земельных участков морских портов, ставит под угрозу в целом потери государством механизмов управления за функционированием и сбалансированным развитием морских портов, как объектов федерального транспорта.

Итак, ключевыми элементами обеспечения нормативно-правового регулирования деятельности в морских портах являются законы «О морских портах в Российской Федерации» и «О внесении изменений в Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» (в части создания портовых особых экономических зон). Для развития данных :законов необходимо разработать и принять более 60 решений правительства (в том числе решения о границах портов).

Существенное значение с точки зрения развития морских портов и повышения их конкурентоспособности имеют следующие положения «О морских портах в Российской Федерации»:

- определяются полномочия правительства и федеральных органов исполнительной власти по установлению и изменению границ морского порта, принятию решения о строительстве морских портов, их открытию для оказания услуг;

- предусматривается единая структура портовых властей во главе с капитаном порта;

- определяется правовой статус земельных участков в морском порту, включая отнесение земель к категории земель транспорта;

- определяется исчерпывающий перечень объектов инфраструктуры морского порта, находящихся исключительно в федеральной собственности, и объектов, не подлежащих отчуждению в частную собственность.

Существенным фактором повышения конкурентоспособности российских морских портов является создание в них портовых особых экономических зон, которые позволят привлечь дополнительные инвестиции в развитие высокотехнологичной портовой инфраструктуры и реализовать логистические принципы организации доставки грузов. Налоговые льготы, применяемые в портовых особых зонах, будут способствовать повышению конкурентоспособности российских портов[[7]](#footnote-7).

При этом как было уже указано выше для повышения эффективности работы и повышения пропускной способности морских портов предусматривается увязка их развития с созданием логистической системы, включающей в себя как припортовые терминалы различного назначения, так и терминалы в крупных транспортных узлах страны, в том числе «сухие порты». Однако, несмотря на то, что в некоторых регионах ношей страны данные терминалы уже начали свою деятельность, нормативного закрепления «сухие порты» так и не получили.

Проведенный анализ терминологии и назначение «сухих портов» можно предложить следующие определение «сухих портов», которое возможно найдет свое отражение в дальнейшем нормативно-правовом акте, регламентирующий правовое положение и функционирование «сухих портов». Итак, «сухой порт» это логистический центр на государственной границе РФ, включающий припортовые терминалы на территории пункта пропуска, созданные для сортировки, временного хранения и таможенного оформления товаров, которые доставляются по упрощенной процедуре транзита. Другими словами «сухой порт» это режим взаимодействия двух терминалов, портового и сухопутного.

Далее следует подчеркнуть, что в настоящее время организована разработка инвестиционных программ развития российских портов. По мнению министерства, средства федерального бюджета должны обеспечить ускоренное развитие портов, обеспечивающих основной прирост перегрузки экспорто-импортных и транзитных грузов и компенсировать указанные выше недостатки российских портов. При этом будет обеспечено создание соответствующих объектов инфраструктуры и решена задача уменьшения инвестиционной составляющей в портовых сборах.

В заключение, необходимо отметить, что перечень всех проблемных вопросов, затрудняющих нормальное функционирование морских портов, велик. В основе этих негативных процессов лежит значительное «устаревание» нормативной правовой базы. Сформированная еще во времена СССР, в связи с произошедшими структурными изменениями, она в настоящее время требует кардинального пересмотра и адаптации к изменившимся принципам государственного регулирования соответствующих сфер деятельности в Российской Федерации.

**Глава 3. Перспективы развития института «сухих» портов в Российской Федерации**

**3.1 Анализ деятельности морских портов в России и зарубежом**

В Российской Федерации насчитывается 62 морских порта, в том числе 34 из них обслуживают внешнеторговые перевозки.

Грузооборот отечественных портов динамично растет на фоне общего роста ВВП и в 2007 г. составил 451 млн. тонн (+7.2%), из которых 187 млн.т. (42%) - сухие, 264 млн. т. (58%) - налив­ные грузы. Объем перевалки сухих грузов вырос на 7% в основном за счет роста импортного контейнерного потока (+22% y-o-y). Оборот налива увеличился на 7,4%.

Морской портовый комплекс России разделен на три укрупненные группы по принципу принад­лежности к морским бассейнам - Северо­Западному, Южному и Дальневосточному.

Оборот портов крупнейшего по грузообороту Северо-Западного бассейна - по итогам 2007 г. составил 209,5 млн. тонн, т.е. 46% общей перевал­ки грузов по России. На порты Южного и Дальнево­сточного бассейнов приходится 36 и 18% соответ­ственно.

Наиболее высокие темпы прироста грузооборота наблюдаются сейчас в Дальневосточном ре­гионе – 15,0% (у-о-у) до 79,68 млн.т.

Самый динамично развивающийся сектор - контейнерные перевозки. По данным InfraNews, по итогам 2007 г. российский контейнерный терми­нальный оборот вырос на 26,3% до 3,074 млн. TEU (эквивалент 20-футового контейнера). Рост в 2006 г. по сравнению с 2005 г. составил 24.9%.

С учетом финского транзита и перевозок по РЖД объем российского контейнерного рынка составляет 5.27 млн. TEU. Это контейнеры, дос­тавляемые в Россию морем. Из-за специфики концентрации потребителей импорта большая часть контейнерного потока идет через Балтику.

На фоне мирового финансового кризиса наметилась очевидная тенденция замедления темпов роста мировой экономики и глобальной тор­говли, которые, как известно, являются определяющими факторами увеличения объемов грузоперевозок.

По прогнозам в 2009 г. темпы роста российской экономики также замедлятся, что может негативно отразиться на рынке портовых услуг.

В этой связи в ближайшие годы ожидается замедление темпов развития отечественного портового комплекса, так как основные драйверы роста стивидорного рынка в настоящее время не вселяют особого оптимизма.

В структуре переработки грузов Северозападный бассейн занимает лидирующие позиции - 46% по всем грузам и 62% по контейнерам.

Крупнейшими портами бассейна по гру­зообороту являются Приморск (74 млн. т.), Санкт-Петербург (60 млн. т.), Мурманск (25 млн. т.) и Высоцк (17 млн. т.).

Порт Приморск (дочерняя компания Транснефти - ООО «Спецморнефтепорт «Приморск») имеет нефтяную специализацию. Через него в 2007 г. было прокачано и перевалено на экспорт 74.2 млн. тонн нефти.

Большой порт Санкт-Петербург (25 портовых операторов) по общему объему перевалки грузов является третьим в России после Приморска и Новороссийска.

На протяжении последних лет по обработке сухих грузов и контейнеров он остается абсолютным лидером. Основными игроками здесь являются ЗАО «Петербургский нефтяной терминал» (ПНТ), Национальная Контейнерная компания (НКК), Universal Cargo Logistics Holdings B.V. (UCLH), группа Н-Транс[[8]](#footnote-8).

Первый контейнерный терминал (ЗАО ПКТ), находящийся под управлением НКК (совместный проект FESCO и First Quantum), является лидером рос­сийского контейнерного рынка.

В Екатеринбурге в конце 2006 года был открыт международный сухой порт. Там заработал контейнерный терминал для транспортировки и хранения железнодорожных и морских контейнеров с двумя железнодорожными ветками. На Дальнем Востоке «Восточная стивидорная компания» (BCK) также планирует строить контейнерные терминалы по типу сухой порт. В Приморском крае в районе поселка Новый планируется строительство перегрузочного комплекса, который будет выполнять функцию сухого порта.

**3.2 Развитие транспортной инфраструктуры в крупных транспортных узлах, роль «сухих» портов в повышении грузооборота**

В России контейнеризация грузов составляет 2%, для сравнения в мире – 60%.  2% контейнеризации грузов свидетельствуют об  уровне развития терминальной инфраструктуры и соответствующем наличии подвижного состава для перевозки контейнеров.

Проблемы при организации мультимодальных перевозок в РФ следующие.

Например, в январе 2008г. обострилась проблема загруженности припортовых станций подвижным составом различных форм собственности, простаивающим в ожидании прибытия груза. У Дальневосточной ж.д. появился соблазн отправить их в регулировку или на станцию приписки. Хотя очевидно, что груз не должен простаивать в ожидании вагона, а вагон может и постоять, баланса быть не может. Тем более контейнерные перевозки имеют сезонные колебания, связанные с празднованием Нового Года и Рождества во всем мире. Впервые вагоны в январе простаивали в ожидании груза и после активизации деловой активности незамедлительно были поданы под погрузку. Это можно было бы расценить как успех. Но, неразвитость  железнодорожной инфраструктуры, привела к заторам в портах. Очевидно то, что необходимо совершенствовать взаимодействие между портами, железной дорогой и транспортными компаниями, а так же развивать припортовые станции.    
В настоящее время не используется механизм концессии для развития железнодорожной инфраструктуры. Инфраструктура припортовых станций особенно нуждается в механизмах привлечения инвестиций в соответствии с программой развития портов.

Операторской движение в РФ готово к  дальнейшему развитию и транспортные компании вынуждены стремиться к улучшению предоставляемого сервиса. Для этого они ищут пути дальнейшего совершенствования процесса организации перевозок. Операторы готовы   приобретать локомотивы, строить контейнерные терминалы, вагонные депо и т.д.

В настоящее время для сервиса более высокого уровня оператору мало предложить вагон под перевозку груза, ему надо предложить    перевозку на современном уровне, «от двери до двери» и для этого надо оптимизировать все составляющие процесса подготовки к перевозке и самой перевозки, сокращать срок доставки груза, предлагать клиенту перевозку груза в удобной таре.

Дальнейшее развитие операторского бизнеса сдерживает как отсутствие или несовершенство нормативной базы, так и не готовность ОАО РЖД, как владельца инфраструктуры,  увидеть в операторах партнера, а не конкурента. Частный вагон с частных путей с частным грузом обязательно доставляется по путям общего пользования ОАО РЖД и доходность владельца инфраструктуры соответственно повышается. Инициатива развития частной инфраструктуры должна если не поддерживаться, то не гасится на ходу. Тем более не на стадии,  всего навсего, присоединения к путям общего пользования. Проблема одна - рынок опережает нормотворчество, которое не обеспечивает защищенность транспортных компаний от монополии[[9]](#footnote-9).

Одна из целей реформ на железнодорожном транспорте - уменьшить государственное бремя  поддержания и обновления железнодорожного транспорта и для этого привлечь внешние инвестиции.   
Успешный результат начального этапа реформ по привлечению частных инвестиций в обновление подвижного состава, сдерживается искусственно и не используется в вопросах привлечения частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры.

Строительство частных терминалов является   внешними инвестициями в транспортную инфраструктуру, как и в подвижной состав и   контейнеры[[10]](#footnote-10).

При организации международных перевозок железнодорожным транспортном по территории России одной из основных проблем является неразвитая инфраструктура в районе портов и на погранпереходах. При этом, во всем мире, именно, порты и погранпереходы являются крупнейшими логистическими центрами.

Объемы морских перевозок из Азии в Европу растут каждый год, но транзит по территории РФ может вырасти только при серьезных инвестициях в инфраструктуру погранпереходов с Китаем.

В настоящее время погранпереходы не отвечают современным требованиям, слабые перевалочные мощности и неразвитая инфраструктура пограничных станций, а также недостаточная  пропуская способность,  тормозят развитие контейнерных перевозок.

Эта проблема была озвучена даже китайской стороной на встрече между заместителями министров транспорта КНР и РФ в конце сентября 2007г. Так, например, китайская сторона обратилась с просьбой об увеличении пропускной способности станции Забайкальск.  В связи с невозможностью передачи грузов через погранпереход Маньчжурия – Забайкальск в августе, сентябре и октябре китайская стороны была вынуждена объявлять конвенцию.  
В настоящее время пропускная способность из Китая в Забайкальск – не более 150 вагонов в день, это капля контейнерного потока следующего с Китая в Европу. Например, в 2006г. объем контейнерных перевозок из Китая в Европу составил более 7млн. ДФЭ,   в том же году общий объем транзитных перевозок через Россию составил 7 371 ДФЭ, что составляет 0,1% от транзитного контейнерного потока.

Действует психологическая неготовность  руководство ОАО «РЖД» воспринимать, например,  якобы конкуренцию между транспортными компаниями по перевалке на станции Забайкальск положительно. Тем более, что конкуренции пока нет и не надо её искусственно создавать, так как нам  необходимо сейчас стараться координировать свои действия, для того чтобы  привлечь и переработать хотя бы 1% транзитного потока из Китая в Европу через Россию.

Если владелец частного терминала организует сбор груза в Китае, обеспечивает его перевалку на собственный подвижной состав, формирует контейнерные поезда, то перевозчиком остается ОАО «РЖД» и в перевозке мы партнеры так же. Вот согласие по данной позиции мы пока не находим, но уверены что друг друга поймем и станем равноправными и взаимовыгодными партнерами.

Для обеспечения конкуренции с морскими перевозками железнодорожному транспорту России, кроме благоприятного тарифа,  необходимо увеличивать скорость прохождения погранпереходов, необходима отлаженная система таможенного оформления, консолидация груза, формирование контейнерных поездов[[11]](#footnote-11).

Отдельного рассмотрения заслуживает вопрос отсутствия в нормативных документах даже понятии контейнерный поезд. В результате с начала 2008 г. отменен исключительный тариф на перевозку контейнеров в составе контейнерных поездов. А точнее перевозка контейнера в повагонной отправке приравнялось к перевозке в составе контейнерного поезда. Исчезла финансовая мотивация у экспедитора организовывать контейнерные поезда. Но это полбеды, так как экспедитор уверен, что для удержания и привлечения контейнерных потоков необходимо кроме хорошей стоимости перевозки, обеспечить приемлемый срок доставки, а для этого обязательно надо сформировать контейнерный поезд.

Технология отправок контейнерными поездами является международной практикой и обязательное применение данной технологии в железнодорожных перевозках на территории РФ необходимо ввести в использование. Формирование контейнерных поездов соответствует требованиям по организации Перевозчиком вагонопотоков, которые обеспечат устойчивое положение ОАО РЖД, как Перевозчика, на рынке транспортных услуг, сократит расходы на перевозки, приведет к    снижению нормативных сроков доставки груза.

Очевидна необходимость формирования контейнерных поездов из вагонов любых форм собственности, от любых грузоотправителей и т.п., но не имеет нормативной базы.

**3.3 Перспективы развития сухих портов в России**

Вопросам совершенствования организации грузовых перевозок с участием нескольких видов транспорта придается первостепенное значение с тех самых пор, как сложилась современная система транспортировки контейнеров. Передовой опыт в этой сфере приходит к нам главным образом с Запада. А основная задача логистических технологий - свести к минимуму стоимость транспортной составляющей в конечной цене продукта. Любое но­вовведение будет востребовано только тогда, когда оно экономически це­лесообразно и при этом не увеличивает сроков доставки.

Россия отличается от других стран протяженностью маршрутов, проле­гающих по ее территории, развитием инфраструктуры, условиями взаимо­действия разных видов транспорта, а также отношениями деловых кругов с государственными структурами. В ЕЭС, например, в контейнерах перевозится 50-55% грузов. Поэтому вопрос о том, чей опыт подходит нам более всего, переходит в гипотетическую плоскость. Безусловно, любой так называемый передовой опыт нам интересен в двух аспектах: во-первых, как факт создания и работы новой техноло­гии, и. во-вторых, на какие «грабли» наступили те. кто внедрял ее первым. Однако в силу различий, о которых сказано выше, решить, чей опыт подходит больше, можно только с известными ограничениями.

Таблица 4

Прогноз грузооборота морских портов России по видам грузов и бассейнам по инновационному варианту, млн. тонн

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2007 год | 2010 год | 2015 год | 2020 год | 2030 год |
| Порты России -всего | 451 | 542,2 | 774 | 885 | 1025 |
| наливные | 264,4 | 310,7 | 426,3 | 460 | 525 |
| сухие | 186,6 | 231,5 | 347,7 | 425 | 500 |
| в том числе контейнеры | 30,3 | 50,2 | 77 | 104 | 150 |
| Северный бассейн | 35,3 | 42 | 90,5 | 105 | 118 |
| наливные | 16,6 | 19,7 | 54,5 | 60 | 70 |
| сухие | 18,7 | 22,3 | 36 | 45 | 48 |
| в том числе контейнеры | 0,7 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Балтийский бассейн | 174,1 | 198,5 | 266 | 308,9 | 346,2 |
| наливные | 110,4 | 128,6 | 137,1 | 146 | 165 |
| сухие | 63,7 | 69,9 | 128,9 | 162,9 | 181,2 |
| в том числе контейнеры | 18,3 | 28,1 | 40,1 | 55,3 | 63,2 |
| Черноморско-Азовский бассейн | 149,2 | 182,8 | 250,2 | 266,9 | 286,2 |
| наливные | 106 | 125,7 | 176,9 | 180 | 183 |
| сухие | 43,2 | 57,1 | 73,3 | 86,9 | 103,2 |
| в том числе контейнеры | 3,8 | 6,1 | 13,1 | 15,2 | 19,2 |
| Каспийский бассейн | 12,7 | 16 | 17,1 | 23,2 | 24,6 |
| наливные | 5,2 | 6 | 6 | 6 | 7 |
| сухие | 7,5 | 10 | 11,1 | 17,2 | 17,6 |
| в том числе контейнеры | 0,1 | 0,7 | 1,2 | 4 | 5,1 |
| Дальневосточный бассейн | 79,7 | 102,9 | 150,2 | 181 | 250 |
| наливные | 26,2 | 30,7 | 51,8 | 68 | 100 |
| сухие | 53,5 | 72,2 | 98,4 | 113 | 150 |
| в том числе контейнеры | 7,4 | 14,3 | 20,6 | 26,5 | 58,5 |

В настоящее время у припортовых станций и ряда специализированных причалов уже возникают проблемы с доставкой некоторых видов груза. Основная причина, как правило, в том, что порт оказывается «зажат» городской чертой, ощущает дефицит территорий для складирования грузов. Снять проблемы должно создание тылового буферного терминала, или сухого порта, с наделением его функцией распределения грузопотока. При этом необходимо выстраивать стратегию развития порта и железнодорожной магистрали как еди­ного комплекса.

Проекты сухих портов на той или иной стадии реализации существуют во многих развитых странах мира. Более того, полигонами для их осуществления становятся и развивающиеся страны. Так, с участием южноафриканских транспортных компаний строился сухой порт в Уганде, который автодорогами и железнодорожными линиями должен соединяться с океанскими портами Момбаса (Кения) и Дар-эс-Салам (Танзания).

Создание сухого порта как крупного мультимодального терминала особого типа предусматривает вывод части операций с грузами с примы­кающей к причалам зоны на тыловые терминалы, которые находятся на расстоянии и имеют прямую транспортную связь с причалами. Однако отсутствие взаимодействия с государственными структурами, в частности с таможней, может свести к минимуму отдачу от любого многообещающего проекта. Если основная задача - ускорение переработки контейнеров и соответственно повышение пропускной способности портов, особенно тех. которые находятся в стесненных территориальных условиях и где нет возможности увеличить территорию, то необходимо значительно облегчить и ускорить таможенные процедуры. Потеря нескольких дней при оформлении груза в порту заметно снижает его пропускную способность.

Реализация проекта сухого порта требует очень больших капиталовложений, поэтому в ней должны участвовать государственные и частные структуры, в первую очередь те, которым проект будет экономически выгоден: транспортные, экспедиторские и логистические компании, а также крупные грузовладельцы.

Работа сухих портов подразумевает действия с импортными и экспортными грузами, контроль которых будет осуществляться подразделениями ФТС России. Представитель пресс-службы Северо-Западного таможенного управления ФТС России заявил о готовности своего ведомства разместить таможенные посты на территории будущего сухого порта в Ленинградской области, так как это непосредственная обязанность таможенников. Однако для размещения постов необходимо создание специальных условий, которые нужно учитывать еще на этапе проектирования мультимодальных логистических комплексов. Пошаговые действия для размещения таможенных пунктов изложены в постановлении Правительства РФ от 19 января 1998 г. № 60 «Об утверждении положения о пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

Для организации таможенного контроля в пункте пропуска должны быть предусмотрены служебные и бытовые помещения для таможенников, а также специально оснащенные помещения, площадки и эстакады для таможенного контроля транспортных средств, грузов, товаров и животных. Необходимы на этой территории и складские помещения, в том числе и с холодильными камерами.

Таможенные органы предъявляют также свои требования к орга­низации транспортных подходов и территории пункта пропуска. Она должна быть огорожена, при необходимости устанавливаются дорожные знаки, делается разметка. Иначе пункт просто не сможет нормально функционировать. Оборудование и техническое осна­щение проводится с учетом требований, которые диктуются логикой: специализация пункта пропуска, место установки оборудования и технических средств контроля, площадь территории и расположение всех объектов в пределах пункта пропуска, может быть, и особые климатические условия. Остальные требования, связанные с соблюдением ветеринарно-санитарных условий, наличием лабораторий и т. д., предъявляются другими компетентными ведомствами, без разрешения которых инициатор не получит согласия на установление пункта пропуска.

Таковы общие запросы, предъявляемые ко всем таможенным пунктам пропуска. Учитывая особенности сухих портов, вероятно, некоторые условия уже будут заложены в самом проекте. Насколько будет сокращено время таможенного оформления груза в сухих портах, покажет время[[12]](#footnote-12).

Итак, несмотря на имеющиеся опасения, связанные с российской действительностью: сложность в общении с властью, склонность людей в некоторых бизнес-структурах к монополизму, в некоторых случаях некомпетентность и т. д., уже заметно активное движение в направлении к сухим портам.

Заключение

Морские порты являются одним из ключевых элементов транспортного комплекса, обеспечивают связь различных видов транспорта, с их участием осуществляется 60% внешнеторгового грузооборота России.

К недостаткам в развитии российских портов можно отнести:

* + особенности климатического и географического положения портов (ледовая обстановка, мелководные акватории, протяженные подходные каналы);
  + отсутствие принятых в мировой практике налоговых и таможенных преференций, в том числе для создания портовых особых экономических зон;
  + неразвитость логистической припортовой инфраструктуры и железнодорожных и автомобильных подходов к портам;
  + несоответствие режима и процедур работы пунктов пропуска мировой практике;
  + недостаточная нормативно-правовая база, особенно в вопросах земельных и имущественных отношений;
  + -повышенная нагрузка на окружающую среду.

Итак, российский бизнес уже давно ощутил нехватку современных транспортно-логистических терминалов, построенных по принципу сухих и тыльных портов. Такого рода потребность обусловлена развитием рынка и наращиванием грузовых потоков, как в международном, так и во внутреннем сообщении.

Сухой порт представляет собой вынесенный из морского порта мультимодальный терминальный комплекс. В нем осуществляются подработка груза, консолидация/расконсолидация грузовых партий и т. д.

Транзитные контейнерные терминалы сокращают время нахождения грузов в порту, снижая затраты грузовладельцев на их хранение, и освобождают прибрежные территории. Но с другой стороны, строительство сухих, или тыловых, портов требует больших финансовых вложений и сопряжено с решением ряда административных вопросов, в том числе обеспечением безопасности перегона грузов внутри портовой системы. Кроме того, для любого строительства необходимы современные технические средства, стройматериалы и человеческие ресурсы в лице знающих и талантливых проектировщиков и квалифицированных строителей. Состояние отечественной строительной отрасли вызывает сомнение в успешной реализации подобных проектов.

Для эффективного и качественного управления грузопотоками необхо­димо внедрять новые информационные технологии: системы управления, мобильные технологии, системы спутниковой навигации и технологии идентификации грузов. Чтобы обеспечить работу модернизированной транспортной системы, нужно готовить профессиональные кадры, так как сейчас наблюдается их катастрофическая нехватка в этой сфере деятельности. Россия находится лишь в начале этого пути.

Рассматривая перспективу развития сухих портов, уместно провести аналогию с развитием логистического рынка Европы, где крупные города буквально окольцованы сетью современных терминалов. Можно предположить, что рынок России будет развиваться по такому же сценарию.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 30 октября 2007 г. N 240-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2007. - № 45. - Ст. 5417
2. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями от 14, 23 июля 2008 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007 - № 46. - Ст. 5557
3. Гапон, Ю. А. Российские порты: морские ворота экономики / Ю.А. Гапон // Фондовый центр Инфина. – 2008. - №10 – С.16-24
4. Шишкова, Э. Сухие порты - перспективы развития / Э. Шишкова // Логистика и управление. – 2008 - №4 – С. 35-43
5. Немухина, А. Уплывающая прибыль / А. Немухина // Прямые инвестиции – 2008. - №06 – С. 38-52
6. Коршунова, Л. Перспективы развития института "сухих" портов в России / Л. Коршунова // Таможенное обозрение. – 2008 - № 4 – С.26-30
7. Чиганашкина, И.В. Развитие транспортной инфраструктуры в крупных транспортных узлах, роль «сухих» портов в повышении грузооборота / И.В. Чиганашкина // Доклад на конференции Логистика-2008 - [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.dvtg.ru/ru/presscenter/articles-and-speeches/292]
8. Беспалов, Р.С. Транспортная логистика: Новейшие технологии построения эффективной системы доставки / Р.С. Беспалов. – М.: Вершина, 2008 – 384 с.
9. Логистика во внешнеторговой деятельности. Учебно-практическое пособие / Под ред. К.В. Садченко, И.И. Кретов. – М.: Дело и Сервис, 2008 - 192 с.
10. Гаджинский, А.М. Логистика / А.М. Гаджинский – М.: Информационно-внедренческий центр Маркетинг, 2007. – 375 с.
11. Логистика: управление в транспортно-логистических системах / Под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Юристъ, 2008. – 414 с.
12. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем / Под ред. А.В. Кириченко. – СПб.: Питер, 2008. – 506 с.
13. Экономика и организация внешнеторговых перевозок / Под ред. К.В. Холопова. – М.: Юристъ, 2007. – 684 с.

1. Беспалов, Р.С. Транспортная логистика: Новейшие технологии построения эффективной системы доставки / Р.С. Беспалов. – М.: Вершина, 2008 – С. 231-232 [↑](#footnote-ref-1)
2. Экономика и организация внешнеторговых перевозок / Под ред. К.В. Холопова. – М.: Юристъ, 2007. – С.249 [↑](#footnote-ref-2)
3. Шишкова, Э. Сухие порты - перспективы развития / Э. Шишкова // Логистика и управление. – 2008 - №4 – С. 35-43 [↑](#footnote-ref-3)
4. Гаджинский, А.М. Логистика / А.М. Гаджинский – М.: Информационно-внедренческий центр Маркетинг, 2007. – С. 124-125 [↑](#footnote-ref-4)
5. # Федеральный закон от 30 октября 2007 г. N 240-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2007. - № 45. - Ст. 5417

   [↑](#footnote-ref-5)
6. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями от 14, 23 июля 2008 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007 - № 46. - Ст. 5557 [↑](#footnote-ref-6)
7. Логистика во внешнеторговой деятельности. Учебно-практическое пособие / Под ред. К.В. Садченко, И.И. Кретов. – М.: Дело и Сервис, 2008 – С.84-85 [↑](#footnote-ref-7)
8. Немухина, А. Уплывающая прибыль / А. Немухина // Прямые инвестиции – 2008. - №06 – С. 38-52 [↑](#footnote-ref-8)
9. Чиганашкина, И.В. Развитие транспортной инфраструктуры в крупных транспортных узлах, роль «сухих» портов в повышении грузооборота / И.В. Чиганашкина // Доклад на конференции Логистика-2008 - [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.dvtg.ru/ru/presscenter/articles-and-speeches/292] [↑](#footnote-ref-9)
10. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем / Под ред. А.В. Кириченко. – СПб.: Питер, 2008. – С.401-402 [↑](#footnote-ref-10)
11. Логистика: управление в транспортно-логистических системах / Под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Юристъ, 2008. – С.276 [↑](#footnote-ref-11)
12. Коршунова, Л. Перспективы развития института "сухих" портов в России / Л. Коршунова // Таможенное обозрение. – 2008 - № 4 – С.26-30 [↑](#footnote-ref-12)