

*Сотникова Анастасия Андреевна,
студент*

4 курс, специальность «Технология транспортных процессов»

Российский университет транспорта

Россия, г. Москва

СУХИЕ ПОРТЫ - ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ БУДУЩЕГО

***Аннотация:** На сегодняшний день, существует тенденция постоянного роста торговли между Китаем и Европой. Данная статья посвящена проблеме необходимости строительства «сухих портов» для обработки возросших объемов грузопотока на маршруте Восток-Запад в рамках инициативы «Один пояс, один путь».*

***Ключевые слова:** морской порт, сухой порт, интермодальные перевозки, связи, терминальное планирование, функционал сухого порта.*

***Annotation:** Nowadays there is an upward trend in trade between China and Europe. This article is devoted to the problem of the necessity to build "dry ports" to handle the increased volume of freight traffic on the East-West route under the "One Belt, One Road" initiative.*

***Key words:** seaport, dry port, intermodal transportation, connections, terminal planning, dry port functionality.*

В качестве объекта исследования мной был выбран морской порт Китая Нинбо-Чжоушань в провинции Чжэцзян на востоке страны, который, на сегодняшний день, входит в тройку крупнейших контейнерных портов мира. Порт обеспечил годовой контейнерный оборот более 28 млн двадцатифутовых эквивалентов впервые в истории, сообщает агентство Синьхуа. Морской порт

содержит 11 контейнерных терминалов, которые способны принимать контейнеровозы вместимостью 21413 TEU. По данным ЭСКАТО ООН (Экономическая и социальная комиссия ООН по Азиатско-Тихоокеанскому региону) морской порт Нинбо-Чжоушань имеет 10 «сухих портов», т.е. внутренних терминалов, которые непосредственно связаны с портом автомобильным или железнодорожным сообщением. Инициатива «сухой порт» позволяет удаленно выполнять часть функционала морского порта. Например, выполнять такие операции, как перевалка, хранение и таможенное оформление грузов.

Обзор тыловых терминалов морского порта Нинбо-Чжоушань

Сухой порт Иу - это международный интермодальный терминал, расположенный в провинция Чжэцзян (восточный Китай). Иу стал одним из немногих китайских городов, вписанных в Межправительственное соглашение о "сухих портах", принятое недавно в Банкоке, на годичной сессии социальной и экономической комиссии Азии и Тихого океана. «Первый поезд – Иу-Сянцзян-Европа был запущен в 2014 году. Сейчас есть 8 магистралей из Иу до центральной Азии, Ирана, Афганистана, Латвии, России, Беларуси и Лондона. Наша железнодорожная магистраль проходит через территорию Казахстана, Россию, Беларусь, Польшу, Германию, Францию и Испанию. Всего 7 стран. Протяженность магистрали 13 тыс. километров. Для прохождения всей магистрали нужно 17-18 дней. Этот терминал рассчитан на перевозку 400 тыс. контейнеров ежегодно» - сказал Фан Шу Дон, оператор сухого порта.

Сухой порт Наньчан - это международный интермодальный терминал, расположенный в провинции Цзянси. Построенный в 2017 году для решения проблем с заторами в Нинбо-Чжоушань, Шэньчжэнь и морских портах Сямэня. В настоящее время от этого терминала курсирует три ежедневных маршрутных поезда в 545 км от места, где пропускная способность транспортных коммуникаций равна восьми парам поездов в сутки. Сухой порт

Наньчан может одновременно хранить 1000 TEU и обрабатывать 650 TEU в сутки. Помимо трех контейнерных погрузчиков, 50 самосвалов, 30 кранов RTG работают на терминале, перевозки между двумя терминалами организованы автомобильным транспортом. Общая инвестиционная стоимость проекта составляет около 223,33 млн. долларов США.

Сухой порт Шаосин - это международный интермодальный терминал, расположенный в провинции Чжэцзян. Был построен в целях содействия развитию экспортно-ориентированной экономики и улучшения инвестиционной среды в провинции. Интермодальный терминал Шаосин состоит из двух разных погрузочных зон в Паоцзян (построены в 2002 г.) и Кецяо (построены в 2008 г.). В настоящее время существует всего два ежедневных поезда от терминалов, которые расположены в 185 км от того места, где пропускная способность - 12 пар поездов в сутки. Сухой порт Шаосин обеспечивает одновременное хранение 7500 TEU и обработку 350 TEU в сутки. Помимо двух контейнерных погрузчиков, 23 самосвалов, 12 кранов RTG работают на терминале. Общая инвестиционная стоимость проекта составляет около 150,32 миллиона долларов США.

Сухой порт Цзиньхуа - это интермодальный терминал, расположенный в провинции Чжэцзян и построенный в 2002 г. с целью восполнить пробел в запрете «транзитных таможен» в центральной и западной части провинции Чжэцзяна и девяти городов в провинциях Фуцзянь, Чжэцзян, Цзянси и Аньхой, что может снизить стоимость перевозки для грузоотправителей. От этого терминала ежедневно отправляется пять маршрутных поездов в 545 км от места, где пропускная способность транспортных коммуникаций равна восьми парам поездов в сутки. Сухой порт Цзиньхуа может одновременно хранить 5000 TEU и обрабатывать 450 TEU ежедневно. Помимо трехконтейнерных погрузчиков, 50 самосвалов, 30 кранов RTG работают на терминале, перевозки между двумя терминалами организованы автомобильным транспортом.

Общие инвестиционные затраты по проекту составляют около 223,33 млн. долларов США.

Особенность расположения

Обзор китайских сухих портов, работающих с морским портом Нинбо-Чжоушань, показывает, что большинство интермодальных терминалов сильно удалены. Причин столь отдаленного расположения несколько, как и выгоды для различных заинтересованных сторон.

Во-первых, причиной удаленности интермодальных терминалов является дороговизна земли. Например, цена земли недалеко от города Нинбо - около 1500 долларов США за м²., в то время как, в Лос-Анджелесе (США) это стоит около 880 долларов США. Следовательно, портовые власти стремились найти наиболее возможное (удаленное) местоположение для интермодальных терминалов. Однако в настоящее время высокие транспортные расходы на железнодорожном рынке негативно повлияли на спрос клиентов. Эта проблема становится актуальной в Китае, в основном для Китайского Железнодорожного Экспресса, действующего в рамках инициативы «Один пояс, один путь». На сегодняшний день существует более 43 железнодорожных маршрутов между Китаем и Европой. Эта ситуация создала ряд проблем на железнодорожном транспорте, таких как недостаточная подача груза, низкий коэффициент загрузки, низкая рентабельность и высокое давление на государственное субсидирование КЖЭ (Китайский Железнодорожный Экспресс).

Во-вторых, эти терминалы направлены на повышение торговой привлекательности района, создание рабочих мест в китайских провинциях и минимизируют воздействие на окружающую среду за счет перехода с автомобильного транспорта на железнодорожный. Кроме того, удаленные «сухие порты» потенциально могут получить выгоду для China Railway Express, которая государственное индивидуальное предприятие и увеличить экономию от масштаба за счет предоставления железных дорогперевозки

между интермодальными терминалами и морским портом. Наконец, удаленные «сухие порты» могут минимизировать заторы у ворот морского порта и увеличить количество своевременных доставок в мультимодальных логистических цепочках. Все эти преимущества обозначены правительством Китая в нескольких планах, выпущенных в 2015 году, таких как «Схема строительства грузового узла и схема системы сбора и распределения для портов в течение 13-й пятилетки (с 2016 по 2020 год)».

Несомненно, удаленные «сухие порты» вносят большой вклад во всю логистическую цепочку, особенно помогают держать затраты на инвентаризацию в разумных пределах. Во-первых, удаленное расположение интермодальных терминалов потенциально может привести к увеличению внеплановых задержек транспорта, вызванных чрезвычайными ситуациями на железных дорогах. Во-вторых, поскольку «сухие порты» расположены далеко от морских терминалов, сроки доставки также увеличиваются. Следовательно, это отрицательно сказывается на запасах, транспортных расходах и конкурентоспособности интермодальных терминалов соответственно. Кроме того, удаленные «сухие порты» предполагают наличие железнодорожных петель, что позволяет повысить пропускную способность транспортных коммуникаций. В то же время это провоцирует увеличение складских затрат, связанных с обслуживанием объездного пути.

Вывод

Проблематика статьи актуальна и в России. Ежегодный прирост контейнерных грузов в регионах России составляет порядка 15-20%, в связи с этим возрастает перегруженность морских портов, что негативно сказывается на клиентоориентировании грузоотправителей. К тому же, в силу неудобного расположения портов в пределах населенных пунктов отсутствует перспектива расширения территории для создания терминалов для хранения грузов. Выходом из сложившейся ситуации может стать инициатива «сухих» портов.

Важным шагом в развитии логистической инфраструктуры России стало подписание 7 ноября 2013 года в Бангкоке на второй сессии Форума министров транспорта стран Азии межправительственного Соглашения о «сухих портах». Соглашение было подписано 14 странами, включая Россию, входящими в Экономическую и социальную комиссию ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

Использованные источники:

1. Sheu, J.B.; Кунду, Т. Прогнозирование изменяющихся во времени логистических потоков распределения в рамках стратегии «Один пояс - один путь» контекст. Трансп. Res. Часть E Логист. Трансп. Ред. 2017 г. [CrossRef]
2. Развитие международного сухого порта в Китае. [Электронный ресурс]. URL: http://www.unescap.org/sites/default/files/China_EGM%20Dry%20Ports_2017.pdf (дата обращения: 22.01.2021 г.).
3. Roso, V.; Ламсен, К. Концепция «сухого порта»: движение морского порта вглубь суши Трансп. Commun. Бык. Азиатско-Тихоокеанский регион. 2009, 78, 87–101.
4. Годовой отчет ОАО «Российские железные дороги» [Электронный ресурс]. URL: https://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#2 (дата обращения 07.10.2020 г.).
5. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утв. Правительством Российской Федерации от 20.12.2017 г. № 1596.
6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
7. Обзорно-аналитический портал STRATEGY2050. [Электронный ресурс]. URL: <https://strategy2050.kz/ru/news/46849/> (дата обращения: 22.01.2021).