

УДК 656:005.932

«СУХИЕ ПОРТЫ» КАК ЭЛЕМЕНТЫ КОНТИНЕНТАЛЬНОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
«DRY PORTS» AS ELEMENTS OF CONTINENTAL
TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Нехведович Д.Е., Чекатовская Е.И.

Научный руководитель – Дирко С.В., к.э.н., доцент
УО «Белорусский государственный экономический университет»
г. Минск, Беларусь

dari.ten11@gmail.com, mautkatt0103@gmail.com

D. Nechvedovitch, E. Chekatovskaya
Supervisor – Dirko S., PhD, Associate Professor
Belarus State Economic University, Minsk, Belarus

Аннотация. В статье рассмотрено понятие «сухой порт», изучена роль данных элементов континентальной транспортной инфраструктуры. Приведена характеристика «сухого порта» Республики Беларусь – крупнейшего железнодорожного терминала Колядичи.

Abstract. The article discusses the concept of "dry port", studied the role of these elements of the continental transport infrastructure. The characteristics of the "dry port" of the Republic of Belarus, the largest railway terminal in Kolyadichi, are given.

Ключевые слова: «сухой порт», транспортная инфраструктура, грузоперевозки, терминал.

Key words: «dry port», transport infrastructure, cargo transportation, terminal.

Введение.

Важнейшую роль в обеспечении международной торговли и экономической интеграции стран играет морской транспорт. В условиях существенного роста объемов грузоперевозок данным видом транспорта наблюдается тенденция снижения эффективности работы портовой инфраструктуры, поскольку помимо стандартных операций с контейнерами, таких как выгрузка/погрузка, порты дополнительно вынуждены заниматься комплектацией контейнеров, обеспечивать их временное хранение на терминале, а

также выполнять процедуры, связанные с таможенным оформлением грузов. Несложно оптимизировать работу терминалов в технологическом плане, ускорить процедуру оформления документов, но значительно увеличить пропускную способность портов при существующих площадях практически невозможно. Как показывает мировая практика, кардинально новым решением проблемы может стать создание так называемых «сухих портов».

Основная часть.

Впервые понятие «сухой порт» было приведено в Конвенции ООН 1982г. Одно из современных определений гласит: «Сухой порт» – это внутренний сухопутный транспортно-логистический терминал, имеющий прямую связь с морским портом через специально организованную транспортную инфраструктуру с помощью железнодорожного, автомобильного и речного транспорта» [1, с. 105]. В данном определении раскрывается роль «сухих портов» в организации интермодальных перевозок и создания цепочек поставок грузов.

С точки зрения выполняемых функций «сухие порты» условно можно разделить на три группы: спутниковые терминалы, грузовые центры и перегрузочные центры. Однако, зачастую «сухими портами» одновременно выполняется несколько функций, что затрудняет их однозначную классификацию.

Спутниковые терминалы, как правило, располагаются рядом с морскими портами в радиусе не более 100 км, выполняя, главным образом обслуживание этого порта.

«Сухие порты», функционирующие по типу грузовых центров, выполняют одновременно интермодальные, складские и распределительные функции. Располагаются они, как правило, в свободных торговых зонах и логистических парках.

Перегрузочные центры соединяют крупные грузопотоки различных систем либо с помощью одного вида транспорта (например, с автотранспорта на автотранспорт), либо на основе интермодальности (например, с автотранспорта на железнодорожный транспорт). Как правило, такие перегрузочные терминалы располагают рядом с границами страны [2, с. 104].

При выборе месторасположения «сухих портов» руководствуются следующими критериями:

- равноудаленность выбранной территории расположения от пограничных переходов и морских портов (100- 300 км);
- район должен являться естественным центром консолидации грузов из нескольких портов и пограничных переходов;
- «сухой порт» должен быть расположен на пересечении основных железнодорожных и автомобильных трасс международного и национального значения;
- для избежания перегруженности городских дорог «сухой порт» должен располагаться за чертой города [3, с. 51].

Следует отметить, что создание и развитие «сухих портов» играют важную роль в транспортной инфраструктуре Республики Беларусь, характерной особенностью которой является отсутствие морских портов. Железнодорожный логистический комплекс Колядичи является одной крупнейших отечественных площадок по грузопереработке. После завершения масштабной реконструкции и модернизации в 2015 году он по праву приобрел статус «сухого порта».

Расположение терминала Колядичи на перекрестке II и IX МТК дает возможность быстрой переадресации транзитных потоков в направлениях Север-Юг и Восток-Запад. Здесь осуществляется обработка и перевалка грузов в регионы Беларуси, также налажены связи с рядом крупных балтийских портов (Клайпеда, Вентспилс, Таллинн, Рига), портов Черного моря (Одесса и Ильичевск).

После реконструкции территория «сухого порта» составляет 203,5 тысяч километров квадратных. На данной территории расположились: контейнерные площадки, тяжеловесная площадка, крытый прирельсовый склад и склад арочного типа. Мощность контейнерных площадок составляет более 2700 контейнеров в ДФЭ. В год на терминале могут обрабатываться около 70 тыс. вагонов [4].

Кроме того, в настоящее время в Республике Беларусь реализуется целый ряд других проектов по созданию сети «сухих портов» в стране. Так, на территории индустриального парка «Великий Камень» на базе логопарка планируется строительство «сухого порта», который по замыслам китайской стороны будет служить связующим звеном между Евразией и Евросоюзом. Другим крупным инвестпроектом, который включен в логистический проект «Один пояс - один путь», является ОЭЗ «Бремино-Орша». В

2019 году здесь был построен терминал для автомобильного транспорта, а в скором времени завершится строительство ж/д терминала, на базе которого планируется создание еще одного «сухого порта» с оборотом почти 2 млн. тонн грузов в год [5].

Заключение.

Таким образом, для континентальных стран с отсутствием выхода к морю строительство и развитие «сухих портов» имеет неопределимое значение. Создание современных интермодальных терминалов обеспечивает повышение надежности континентального доступа к морским портам, формируя тем самым благоприятные условия для взаимодействия участников транспортной цепи и общества в целом.

Литература:

1. Кайгородцев, А.А., Русинов, И.А Развитие «Сухих портов» в современной транспортно-логистической системе / А.А. Кайгородцев, И.А Русинов // Транспортное дело России. – 2017. – №5. – С.105-106.
2. Ходоровский, Е.П., Туберт, К.В., Смекалин, А.Е. Особенности реализации технологии «сухой порт» / Е.П. Ходоровский, К.В. Туберт, А.Е. Смекалин //Управление инвестициями и инновациями. –2016. – № 2 – С. 103-109.
3. Николаева А.И. Логистические методы и технологии организации функционирования сухих портов / А.И. Николаева // Современные проблемы транспортного комплекса России. – 2011. – №2. – С.49-57.
4. Терминал Колядичи [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://belint.by/services/terminal/terminal-koladici>. – Дата доступа: 01.11.2020.
5. В ОЭЗ Бремино-Орша завершён второй этап строительства комплекса [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://news.transinfo.by/perevozki/7644-v-oez-bremino-orsha-zavershen-vtoroy-etap-stroitelstva-kompleksa.html>. – Дата доступа: 04.11.2020.

Представлено 05.11.2020