

Сухие порты – логистика перемещается в тылы

Январь 2019

Период 2007-2018 г.г. можно обозначить как важный этап развития контейнерной логистики юга Приморского края.

Сухие порты в Артемовском ТЛУ



Именно в этот период контейнерный терминальный бизнес Приморья под давлением изменяющейся внешней среды перешел в новую фазу своего развития – фазу создания "сухих" портов, локализованных в Артемовском транспортно-логистическом узле.

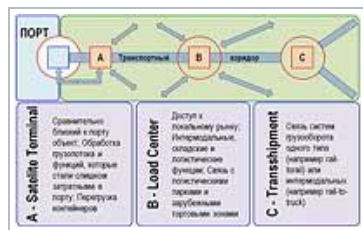
Необходимо отметить, что во многих районах мира бимодальные и 3-модальные сухие терминалы уже давно являются неотъемлемой частью транспортной системы, особенно в прибрежных зонах Европы, США и Китая, экономика которых в значительной степени зависит от международной торговли.

В запаздывании процесса формирования тыловых мультимодальных терминалов в Приморье можно увидеть и некоторый плюс, поскольку одновременно с их созданием в рамках **проектов СПВ и ТОР-ов** закладываются основы последующего этапа развития контейнерной логистики края – создаются грузовые центры, в которых закладываются проектные решения, нацеленные на создание инфраструктуры для предоставления в перспективе расширенных логистических функций, услуг хранения и т.п.

Основные характеристики сухого порта

Термином "сухой порт" обозначается целый спектр транспортных терминалов, имеющих те или иные отличия. [1]

Типы транспортных терминалов



В целом, концепция внутреннего ("сухого") порта является полиморфной, т.е. она может иметь различные значения в зависимости от местоположения порта, его подключения, роли, функции или даже маркетинговых целей его владельцев и/или создателей.

Однако, независимо от используемой терминологии, с внутренним узлом ("сухим" портом, транспортным терминалом) связаны три основные характеристики, а именно:

- наличие построенного или расширенного интермодального терминала - железнодорожного или баржевого (распространённая специфика Европы/Китая);
- наличие связи с портовым терминалом через железнодорожные, баржевые или автотранспортные сервисы, через выделенный или общедоступный коридор достаточной пропускной способности;
- наличие комплекса логистических мероприятий, которые поддерживают и организуют транзитный груз, часто совместно с интермодальным терминалом;

Движущие силы развития сухих портов

Как правило, появление сухих портов свидетельствует о стремлении нивелировать или уже проявившиеся, или ожидаемые в недалеком будущем, проблемы традиционной схемы грузовых перевозок. В общем случае, в качестве основных проблем, являющихся движущими силами развития сухих портов, можно отметить следующие:

Рост затрат. Многие глубоководные терминалы имеют ограниченные возможности для расширения территории и располагаются на сравнительно дорогих землях. Кроме того, морские порты, расположенные в крупных агломерациях, сталкиваются и с более высокими затратами на рабочую силу.

Движущие силы развития СП



Пропускная способность. При росте нагрузки на терминал с ограниченной территорией часто именно тыловой склад становится узким местом системы "причал – тыловой склад – авто и ж/д фронт", а время нахождения контейнера на тыловом складе приобретает критическое значение.

Внутренний рынок. Транспортные коридоры с достаточной пропускной способностью между сухим портом и морским терминалом позволяют последним проникать во внутренние районы своих конкурентов и тем самым расширять географические границы своего товарного рынка и, соответственно, грузовую базу.

Управление цепями поставок. [2] Перемещение части операций в сухой порт позволяет получить более глубокий уровень интеграции между портом и транспортными/логистическими компаниями, приобрести дополнительные функции, например, центра распределения грузов, центра таможенного оформления, накопительного буфера в цепи поставок и т.п. Иными словами – морской терминал, контролирующий сухой порт, получает дополнительные центры генерации прибыли.

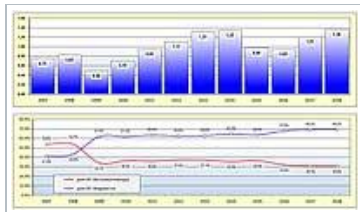
Законодательные и политические условия. Стратегии экономического развития, политика землепользования и финансовые стимулы со стороны портовых и региональных властей могут способствовать развитию сухих портов.

Драйверы изменения ситуации на юге Приморья

Среди драйверов изменения внешней среды, подтолкнувших терминальный бизнес юга Приморья в следующую фазу своего развития – создание сухих портов, можно выделить два основных – (а) рост объемов перевалки контейнеров, и (б) изменение конфигурации судозаходов в порты юга Приморского края.

Объем перевалки контейнеров (млн. Как видно на приведенном слева графике, суммарный объем перевалки контейнеров в

TEU), Владивосток vs Находка



Смещение акцентов в схеме контейнерной логистики (2007-2018)



проектами форума АТЭС-2012 - реконструкция магистрали М-60 "Уссури" и строительство новой автомобильной дороги пос. Новый – полуостров ДеФриз – Седанка – бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой) ДеФриз–Седанка. Эти проекты обеспечили возможность быстрой доставки контейнеров грузовым автотранспортом в Артемовский транспортно-логистический узел двумя независимыми маршрутами.

Артемовский транспортно-логистический узел

Благоприятное расположение Артемовского транспортно-логистического узла определило концентрацию интереса к размещению сухих портов именно на узле Транссиба в районе ст. Угольная и ст. Угловая. В период 2010-2014 в Артемовском ТЛУ было создано пять контейнерных терминалов, выполняющих функции сухих портов.

Схема размещения сухих портов в Артемовском ТЛУ



Кроме уже существующих и эксплуатируемых в той или иной мере пяти терминалов, на территории ТОР "Надеждинская" создается еще один контейнерный терминал – **ТЛК "Южный приморский терминал"**.

Наиболее мощный из действующих на текущий момент сухих портов в Артемовском ТЛУ – терминал ЗАО "Пасифик Интермодал Контейнер", работающий в тесной координации с **контейнерным терминалом ООО "ВМКТ"**, расположенным в рыбном порту Владивостока. Работа ЗАО "ПИК" в качестве полноценного сухого порта с отправкой специализированных контейнерных поездов на регулярной основе приобрела системный характер в 2014 году.

Среди указанных на схеме сухих портов, **терминал ТЛК ЮНИОН** представляет собой пример проекта, предполагающего дальнейшее развитие контейнерной логистики. В соответствии с планами развития, здесь предполагается разместить не только бимодальный контейнерный терминал (показан выше на фото - **нижний снимок**), но и складской комплекс класса А общей площадью 30,000 м2, площадку СВХ, а также собственный автомобильный парк полуприцепов-контейнеровозов.

Ссылки

[1] Подробнее по теме - **Inland Ports / Dry Ports**, Authors: Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom

[2] Управление цепями поставок (англ. supply chain management, SCM) — управленческая концепция и организационная стратегия, заключающаяся в интегрированном подходе к планированию и управлению всем потоком информации о сырье, материалах, продуктах, услугах, возникающих и преобразующихся в логистических и производственных процессах предприятия, нацеленном на измеримый совокупный экономический эффект (снижение издержек, удовлетворение спроса на конечную продукцию).

[3] TEU - Двадцатифутовый эквивалент (от англ. twenty-foot equivalent unit) — двадцатифутовый контейнер, как условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств и оценки контейнерооборота терминалов.