

УСЛОВИЯ И ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА СОЗДАНИЕ ТЫЛОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ ПОРТОВ

Мурашова Е.П.,
Панова Ю.Н.,
канд. техн. наук, доц. Коровяковский Е.К.

Петербургский государственный университет путей сообщения
Кафедра «Логистика и коммерческая работа»

Аннотация

Морской порт не имеет перспективы расширения из-за занятости земель городскими застройками. В случае создания тыловых терминалов высвобождаются действующие мощности и дорогие территории морских портов за счет переноса дополнительных логистических операций с грузом на более дешевые внутренние территории. Таким образом, развитие терминалов во внутренних районах позволит увеличить пропускную способность контейнерного терминала. В морском порту высвобождаются дорогие территории для жилой общественно-деловой застройки.

Ключевые слова

Тыловой терминал, пропускная способность, развитие порта

Abstract

Seaport has few prospects for the expansion due to urban development. In the event of construction of a dry port, expensive area of sea ports will be freed and additional transport logistics cargo operations will move to cheaper domestic territory. Thus, the development of terminals in the inner regions will increase the capacity of the container terminal. Expensive areas in the seaport released for residential and business development.

Keywords

Dry port, Capacity, Sea port development

Уникальным географическим положением Северо-Западному региону России определена роль транспортного моста между крупнейшими мировыми рынками Центральной и Восточной Европы, странами Балтии и государствами-членами СНГ. Для формирования конкурентоспособного рынка международных перевозок потребуется усиление транспортной инфраструктуры региона.

Особое внимание необходимо уделять освоению международных контейнерных перевозок грузов, следующих через Санкт-Петербургский транспортный узел. Из-за стремительного роста объемов контейнерных грузов наблюдается значительный дефицит портовых и складских мощностей. Для освоения растущих контейнерных перевозок, которые отличаются универсальностью и экономичностью, потребуется увеличение пропускной способности терминала. Если портовые мощности Санкт-Петербурга не позволят переработать прогнозируемые грузопотоки, то эти грузы переориентируются на порты других регионов России или Европы, которые. Для ТЛК Санкт-Петербурга это будет означать потерю потенциальных доходов и снижение конкурентоспособности на международном и внутрироссийском рынке транспортно-логистических услуг. Учитывая ограниченные территории порта, Санкт-Петербург в центральной части Санкт-Петербурга, создание новых портовых мощностей и увеличение пропускной способности существующих портовых мощностей по перевалке контейнерных грузов возможно только за счет освоения новых территорий. Поэтому требуется строительство тыловых терминально-логистических комплексов (так называемых «сухих портов»), куда после перегрузки будут доставляться контейнеры для их дальнейшей обработки и хранения. Анализ зарубежного опыта показывает, что повышение эффективности работы морских терминалов достигается за счет вывода с территории порта части логистических услуг, не связанных с перевалкой грузов с морского транспорта, и их предоставления на новых площадях. Строительство новых контейнерных терминалов за пределами территории порта позволяет кардинально повысить качество обслуживания клиентов при растущих объемах работы. Общая тенденция сегодня состоит в том, чтобы выносить

контейнерные терминалы из больших городов с их транспортными проблемами в пригородные зоны, где земля более доступна. Кроме того, обобщение зарубежного опыта показывает, что повышение эффективности морского порта, в том числе, морского терминала, достигается именно за счет создания «dry ports/сухих портов». Термин «сухой» порт существует только в английском языке. В России вместо термина «сухой» порт используется понятие тыловой терминал, под которым обычно понимается терминал, расположенный вне границ территории порта и связанный с ним единой технологией обработки грузов, за счет которой обеспечивается вывод с территории порта операций (растарка, упаковка, сборка и т.д.), не связанных с перевалкой грузов с морского транспорта. При невозможности экстенсивного развития крупных контейнерных портов, увеличение пропускной способности морских контейнерных терминалов возможно за счет строительства «сухих» портов. «Сухой» порт характеризуется наличием развитого железнодорожного подхода и комплекса услуг, которые предоставляются клиенту в том же объеме, что и в морском порту [1].

Первоочередную роль в строительстве тыловых терминалов играют эксплуатационные факторы, к которым следует отнести:

– отсутствие свободных складских площадей в морских портах.

В настоящее время Большой порт Санкт-Петербург имеет целый ряд объективных ограничений, препятствующих его дальнейшему развитию. Порт практически исчерпал возможности дальнейшего территориального развития. Основная часть территории Большого порта, на которую приходится преобладающая часть грузооборота, расположена в центре Санкт-Петербурга. Поэтому варианты простого расширения портовых мощностей уже не представляются возможными.

Учитывая ограниченные территории Большого порта в центральной части Санкт-Петербурга, а также исчерпание пропускной способности улично-дорожной сети, создание новых портовых мощностей и увеличение пропускной

способности существующих портовых мощностей по перевалке контейнерных грузов возможно только за счет освоения новых территорий.

Поэтому требуется строительство тыловых терминалов, куда после перегрузки будут доставляться контейнеры для их дальнейшей обработки.

- растущие контейнерные потоки,
- несогласованный подвод вагонов и судов,
- высокая загрузка погрузочно-разгрузочных механизмов (ПРМ).

Экологические факторы, такие как,

- изменение климата,
- снижение качества воздуха,
- шумовое загрязнение,
- нерациональное землепользование.

А также экономические факторы.

Индикатором привлекательности морского порта является более низкая сквозная ставка доставки товара с перевалкой в данном порту в сравнении с другими портами. Затраты на перевозку включают тарифы на перевалку грузов в порту и на грузовые железнодорожные перевозки.

Величина тарифов на погрузочно-разгрузочные работы напрямую зависит от ставок арендной платы стивидорных компаний за пользование причалами.

Исходя из земельного законодательства, для земель транспорта с 1 января 2008 года введена ставка арендной платы за участки, находящиеся в государственной собственности, в размере 1,5 % от их кадастровой стоимости. Кадастровая стоимость земельного участка - это публичный эквивалент стоимости земельного участка, который учитывается при исчислении земельного налога. В случаях определения рыночной стоимости земельного участка кадастровая стоимость этого земельного участка устанавливается равной его рыночной стоимости (в ред. ФЗ от 22.07.2010 N 167-ФЗ).

Разработчики документа считают, что сегодня налоговое бремя слишком велико для транспортников. По утверждению авторов, расчеты показывают, что такая ставка платы за землю, например для организаций воздушного

транспорта – операторов аэропортов полностью лишает экономического смысла деятельность аэропортов, поскольку многократно превышает их чистую прибыль [2]. Возьмем, например, аэропорт Сочи, где кадастровая стоимость земли составляет 15 миллиардов рублей. Получается, что за землю надо выложить 225 миллионов, при чистой прибыли аэропорта всего в 20 миллионов рублей. Или аэропорт Омска: кадастровая стоимость земли – 11,6 миллиарда рублей, 1,5-процентная аренда – 174 миллиона, а прибыль аэропорта – 38 миллионов рублей.

Стивидорные компании морских портов неоднократно заявляли, что если будут расти размеры арендных платежей, то они вынуждены будут обосновывать и поднимать тарифы на свои услуги [3]. Однако особо поднимать тарифы на ПРР стивидоры не могут, так как это приводит к снижению их привлекательности и конкурентоспособности. В условиях экономического кризиса, когда произошло падение грузопотоков в направлении отдельных портов, повышение тарифов на оказание услуг по перевалке и хранению грузов было бы непопулярной мерой со стороны операторов морских терминалов. Очевидно, оператор морского терминала прибегнет к повышению тарифов только в том случае, если увеличение расходов на аренду причалов станет причиной убыточности его бизнеса. А в соответствии с существующим земельным законодательством, такое решение может быть вполне очевидным.

Такая ситуация будет сохраняться пока не будут внесены изменения и дополнения в статьи 381 и 395 части второй Налогового кодекса РФ, расширяющий перечень объектов, в отношении которых организации освобождаются от уплаты налога на имущество и земельного налога. В частности, предлагается включить в эти перечни объекты инфраструктуры морских и речных портов, судоремонтные предприятия всех форм собственности, вокзалы, аэропорты, аэродромы и вертодромы, объекты управления воздушным движением и навигационного обеспечения судоходства, авиационно-космического поиска и спасания, мобилизационного назначения и гражданской обороны, гражданские воздушные суда и т.д.

Альтернативой решения проблем снижения арендных платежей, которые включены в ставку тарифа на услуги, может быть внедрение тылового терминала. В случае создания тыловых терминалов, высвобождаются действующие мощности и дорогие территории морских портов за счет переноса дополнительных логистических операций с грузом (хранение; таможенные операции, связанные с контролем, досмотром, оформлением документов; затарка/растарка контейнеров; формирование грузовых мест и транспортных партий; укрупненных грузовых мест) на более дешевые внутренние территории

При внедрении тыловых терминалов в России пристальное внимание должно быть обращено на опыт многих международных программ, направленных на охрану окружающей среды и формирование природоохранного законодательства. Один из принципов концепции «сухого» порта заключается в переключении контейнерных потоков с автомобильного транспорта на более экологически чистый (железнодорожный) по маршруту морской порт – тыловой терминал.

В условиях растущих контейнеропотоков и отсутствия возможности экстенсивного развития морских терминалов эксплуатационные и экологические факторы обостряют необходимость внедрения тыловых терминалов. Строительство тылового терминала является оптимальным вариантом повышения эффективности работы морского терминала: пропускная способность увеличивается. Для морских терминалов, развитие которых осложнено, вариант создания тыловых терминалов может быть единственно возможным. Строительство тылового контейнерного терминала обеспечивает максимальное увеличение пропускной способности морского терминала по сравнению с другими вариантами такими как, совершенствование технологии работы терминала; высвобождение дополнительной складской площади; постройка контейнеров в дополнительный ярус по высоте.

Литература

1. The dry port concept: Thesis for the degree of doctor of philosophy /V. Roso, – Chalmers University of Technology, Göteborg, Sweden, 2009.

2. Земля без налога //Российская Бизнес-газета. – №741 (8), 16.03.2010, <http://www.rg.ru/2010/03/16/zemlya.html>

3. Тарифная зависимость //Морские Порты № 9 (80) (2009), http://morvesti.ru/archive/element.php?login=yes&IBLOCK_ID=53&SECTION_ID=269&ELEMENT_ID=5992

Рецензент проф. Степанов А.Л.