

ЛОГИСТИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА НА ОСНОВЕ «СУХИХ ПОРТОВ»

Доктор техн. наук, профессор **Резер С. М.**
(Всероссийский институт научной и технической информации. ВИНТИ РАН)
Аспирант **Балтаг М.Н.**
(Московский государственный университет путей сообщения. МГУПС - МИИТ)

LOGISTICS BETWEEN RAIL AND MARITIME TRANSPORT ON THE BASIS OF "DRY PORTS"

Doctor (Tech.), Professor **Rezer S.M.**
(All-Russia Institute of the Scientific and Technical Information of the Russian Academy of Sciences)
Post-graduate **Baltag M.N.**
(Moscow State University of Railway Transport)

«Сухой порт», функции «сухого порта», железнодорожный транспорт, морской транспорт.

"Dry Port", "dry port" function, railway transport, sea transport.

В статье рассматриваются основы взаимодействия железнодорожного и морского транспорта на основе «сухих портов». Представлены основные функции «сухого порта». Вносятся рекомендации по улучшению вопроса нормативно-правового регулирования взаимоотношений железных дорог и морских портов. Рассмотрена работа грузовладельцев во взаимодействии с «сухим портом».

The article covers the basics of the interface between rail and maritime transport on the basis of "dry ports". "Dry port" The basic function. Make recommendations for improving the issue of legal regulation of relations between the railways and seaports. Consider working cargo in conjunction with the "dry port".

Развитие и совершенствование взаимодействия между различными участниками международного транспортного сообщения является стратегически важным в условиях глобализации мировой экономики и происходящих интеграционных процессов на транспорте.

Одним из «узких мест» в транспортной системе страны является стык между железнодорожным и другими видами транспорта, особенно при перевозке экспортных грузов через морские порты, сухопутные пограничные переходы ОАО «РЖД».

Неритмичный и несогласованный подвод грузов к пунктам перевалки возникает из-за отсутствия единого транспортного конвейера, разобщенности видов собственности и систем управления транспорта и других субъектов, участвующих в технологическом процессе перевозки.

Транспортный рынок в настоящее время представляет совокупность самостоятельных организаций – перевозчиков и посредников. Каждый участник процесса смешанных перевозок с участием нескольких видов транспорта преследует свою выгоду, не согласовывая свои действия со смежниками.

При отсутствии скоординированного подхода судов и вагонов порты минимизируют свои издержки, предпочитая задерживать вагоны, прибывшие в адрес припортовых станций, так как плата за простои судов и плата за хранение груза на складе порта значительно превышает плату за пользование вагонами. В силу этих причин портам выгоднее замедлять оборот железнодорожных вагонов, нежели увеличивать непроизводительные простои морских судов или использовать собственные складские мощности.

Для обеспечения растущих объемов экспортно-импортных и транзитных грузов, в т.ч. контейнерных грузов и мелких партий, требуется создание мультимо-

дальных логистических центров по принципу «сухого порта».

«Сухой порт» – это терминал, расположенный вне границ территории порта, связанный с ним единой технологией обработки грузов предлагает услуги по доставке грузов на судно до порта-получателя, минуя стадию «морской порт» как отдельный этап перевозки.

Основные функции:

- вывод с территории морских портов непрофильных операций (хранение, растаривание и т.п.)
 - консолидация (судовых партий, поездных норм и пр.);
 - распределение (порт, регион, материк, транзит и пр.);
 - оказание комплекса услуг с добавленной стоимостью;
 - таможенное оформление грузов.
- Реализация транспортных технологий с использованием «сухого порта» позволяет:
- увеличить перерабатывающую способность морских портов;
 - обеспечить повышение эффективности перевозочного процесса;
 - снизить транспортные издержки;
 - снизить инвестиционную нагрузку при формировании портовой инфраструктуры, обеспечить быстрый ввод объектов в эксплуатацию;
 - снизить вероятность возникновения условий для «брошенных поездов»;
 - снизить экологическую нагрузку и загрузку улично-дорожной сети.

Создание «сухих портов» позволит отправителям грузов вести деятельность по сосредоточению и распределению грузов, а также осуществлять экспортно-импортные процедуры на внутренних объектах, распо-

ложенных сравнительно недалеко от промышленных и сельскохозяйственных предприятий. Возможность оформления необходимых процедур на таких объектах уменьшит перегруженность магистралей и сократит задержки при пересечении границ и в портах, снизив тем самым издержки совершения сделок для экспортеров и импортеров.

Как и в случае с развитием экономической деятельности вокруг прибрежных районов и портов, «сухой порт» может содействовать получению более весомых выгод, а благодаря привлечению аналогичных сопутствующих услуг и обрабатывающих отраслей - развитию в долгосрочной перспективе центров обработки и предоставления услуг.

Успех работы «сухого порта», безусловно, будет зависеть от нескольких факторов, включая место его расположения, которое должно быть недалеко от действующих или потенциальных центров производства или потребления.

Организация взаимодействия железных дорог и морских портов является важнейшим составным элементом транспортной стратегии России. Такой подход находит отражение в инвестиционной и тарифной политике, в планировании перевозок, в работе по заключению взаимовыгодных соглашений и договоров, в применении новейших информационных технологий, сопровождающих перевозочный процесс.

В целях нормативно-правового регулирования взаимоотношений железных дорог и морских портов необходимо привести в соответствие нормы Закона о морских портах и Устава железнодорожного транспорта для того, чтобы определить статус оператора морских терминалов (стивидоров). При этом в ответственность стивидоров должно входить:

- нормы погрузки/выгрузки;
- нормы единовременного хранения;
- нормы подачи/уборки (с точки зрения пропускной способности путей необщего пользования);
- ответственность за прием, несвоевременный прием и обработку, ответственность за брошенные поезда.

В свою очередь, в ОАО «РЖД» будет входить ответственность за своевременный и равномерный подвод/отвод вагонов и своевременную подачу/уборку вагонов.

В целях оптимизации транзитных перевозок необходимо принять Закон о транзите, устанавливающий определенный порядок:

- функционирование зон «траншипмента» в портах;
- передача груза с морского на железнодорожный, с железнодорожного на морской и прочие виды транспорта;
- осуществление таможенных и иных административных операций контроля перемещения товаров;
- соблюдение сроков доставки, хранения;
- ответственность ОАО «РЖД», стивидоров и других участников внешнеэкономической деятельности.

На процесс организации взаимодействия на стыке ОАО «РЖД» и портов влияют следующие особенности функционирования:

- трудность получения полной достоверной информации;
- дефицит времени для принятия управленческих решений;
- сбои, отказы и выходы из строя технических средств;

- форс-мажорные обстоятельства.

Проблема организации взаимодействия железнодорожного и морского транспорта носит системный характер. Он касается согласованного подвода вагонов и судов, а также оптимизации норм выгрузки вагонов в портах на основе договоров на подачу и выгрузку. Очевидно, что это решение заключается в разработке и реализации на основе единой методологии комплекса согласованных мероприятий, в том числе, в правовом поле.

В настоящее время ни Устав железнодорожного транспорта, ни Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении не рассматривают оператора морского терминала, обеспечивающего только перегрузку грузов с одного вида транспорта на другой, в качестве участника узловых соглашений, которые заключаются исключительно между смежными видами транспорта, отвечающими за подвод подвижных единиц (вагонов, флота).

В части взаимодействия «сухого порта» с железной дорогой имеет место несколько аспектов:

- Перевозка контейнеров железной дорогой от борта судна до «сухого порта».

Во всех реализованных «сухих портах» России заявлены ж/д маршруты «вертушки». Однако используются они далеко не интенсивно. Основные перевозки контейнеров идут автотранспортом. Основная причина - высокий тариф за перевозку контейнера железной дорогой на короткие расстояния (до 100 км) по действующим Прейскурантам. Для данного таможенного внутреннего транзита было предложено применять договорную ставку (хотя бы для варианта перевозки собственным локомотивом и парком контейнерных платформ). Но это противоречит антимонопольному законодательству и рассматривается вкуче с другими предложениями в части установления гибких ж/д контейнерных тарифов.

- Присвоение экспортного ж-д кода пути «сухого порта».

«Сухие порты» (построенные и намечаемые) отстоят от морского порта и размещаются на свободных территориях вне населенных пунктов. При этом подъездной путь «сухого порта» подходит к другой станции магистральной железной дороги. В таких условиях использование кода станции морского порта технически невозможно и неправомерно. Код же ближайшей станции не имеет статус «Экспорт». Т.е. при оформлении отправки груза железной дорогой через «сухой порт» необходимо РЖД уплачивать НДС (что для экспортера крайне дорого). Решение вопроса заключается в присвоении РЖД «сухим портам» новых кодов, как экспортных портов перевалки.

В настоящее время, организация, заинтересованная в создании «сухого порта», вначале согласовывает все вопросы с таможенной, а затем выходит на согласование с РЖД. При этом сроки, когда РЖД присвоит новый код, не определены (и присвоит ли он его вообще). В то же время деньги за депозит и страхование СВХ необходимо платить с даты ввода в эксплуатацию. По нашему мнению, организатор «сухого порта», выполнив необходимые согласования и внося денежные средства на депозит, должен получать одновременно все условия для нормальной работы - включая код экспорта для применения тарифа по железной дороге.

- Взаимодействие «сухого порта» с грузо-владельцами.

Прежде всего, необходимо отметить тот негативный момент, что если «сухой порт» не имеет кода ж/д станции экспорта, то экспортер не только вынужден платить НДС за железнодорожную перевозку, но не может получить возврат НДС государством за свой экспортированный груз (это 18% от цены товарной партии) до момента (даты), пока не будет им получен морской коносамент (или хотя бы копия его «факсом с досылкой»).

При отгрузке же на экспорт через основную территорию морского порта возврат НДС осуществляется с даты (штемпеля) на экспортной ж/д накладной станции отправления и проводки продукции бухгалтерией тем

же числом, что и товар. В настоящее время это весьма важная причина, по которой экспортеры не стремятся в «сухие порты» (не имеющие ж/д кода экспорта).

Собственник «сухого порта» в конечном итоге перекладывает свои издержки на грузовладельца, поэтому услуги «сухого порта» в России, с учетом отмеченного, оказываются недешевыми.

Во многих развивающихся странах валовые расходы грузовладельца по перевалке контейнера ИСС на море составляют 90-120 долл./дфэ, из них чисто стивидорные расходы (перегрузка) 50-80 долл./дфэ. Ниже даны тарифы по «сухому порту» Шушары на сентябрь 2012 года (табл. 1).

Таблица 1

Тарифы по «сухому порту» Шушары на сентябрь 2012 года

Сухой порт Шушары			
Тарифы и порядок применения тарифов на услуги СВХ* ЗАО «Первый контейнерный терминал»			
1. Тарифы указаны без учета налога на добавленную стоимость.			
2. Ставки за хранение подразумевают стоимость хранения в течение полных суток (неполные сутки принимаются за полные).			
3. Стоимость работ определяется путем умножения соответствующей ставки на количество единиц измерения, вне зависимости от количества произведенных операций.			
4. Нормативный срок хранения контейнеров на СВХ составляет 7 суток.			
5. Определение количества дней хранения.			
5.1. Первым днем хранения является дата выгрузки контейнера на ПЗТК*, указанная в Документе учета.			
5.2. Последним днем хранения является дата подписания приемо-сдаточного ордера (акта) или его соответствующей электронной формы при отгрузке автотранспортом			
*СВХ – склад временного хранения *ПЗТК- постоянная зона таможенного контроля.			
Пункт	Описание работ	Единица измерения	Ставки в долларах США
1.	Хранение на СВХ (сверхнормативное)	за TEU	
	С 1 дня по день 4		6,40
	С 5 дня по день 8		9,60
	С 9 дня		20,00
2.	Перевозка контейнера с ПЗТК ЗАО «ПКТ» на удаленный СВХ ЗАО «ПКТ»	за контейнер	250,00
3.	Операции, связанные с инспекцией контейнера государственными контролирующими органами:		
3.1.	Досмотр/осмотр	за контейнер	190,00
3.2.	Взвешивание		110,00
4.	Операции, произведенные для коммерческих целей по инициативе Заказчика:		
4.1.	Досмотр		840,00
4.2.	Внешний осмотр		190,00
4.3.	Взвешивание		110,00
4.4.	Дополнительное перемещение		110,00

Как видно, только одно перемещение морской фронт – «сухой порт» обходится в 250 долл./дфэ. Стоимость услуг морского порта по погрузке на борт судна – не менее 100 долл. Значительные расходы несет грузовладелец, если нужно производить полный досмотр груза в контейнере путем выгрузки содержимого (суммарно до 1000 долл./дфэ).

В первую очередь, данная схема привлекательна:

1) для владельцев консолидированных (сборных) грузов, перевозимых в одном контейнере, так как расформировать контейнер в порту не представляется возможным и приходится ожидать завершения таможенного оформления всеми получателями товаров (что срывает обязательства по срокам доставки),

2) она интересна тем получателям, которым необходимо довольно продолжительное время для таможенного оформления.

Месторасположение «сухого порта» находится на выезде из транспортного узла в непосредственной близости от федеральных магистралей. Это является существенным преимуществом для дальнейшего перемещения груза после завершения его таможенного оформления.

На прилегающих территориях к «сухому порту» располагаются коммерческие склады, на которых в случае необходимости можно расформировать, расфасовать, пересортировать оформленный товар для дальнейшей транспортировки до получателя.

Таким образом, вариант «сухого порта», на котором по желанию участника внешнеэкономической деятельности осуществляется как полная выгрузка товара из контейнера и возврат в порт порожнего контейнера, так и хранение товаров «на колёсах» является актуальным для минимизации расходов бизнеса определенного направления в российских условиях.

Литература

1. Резер С.М. Контейнеризация грузовых перевозок / С.М. Резер. – М.: ВИНТИ РАН. – 2012. – 678 с.
2. Морозов В.Н. Стратегическое сотрудничество железных дорог и морских портов / В.Н. Морозов // Сб. материалов международной научно-практической конференции «Взаимодействие ОАО «РЖД» с морскими портами и владельцами путей необщего пользования», 2011. – С. 16-22.
3. Якунин В.И. Сбалансированное развитие инфраструктуры и четкая координация смежных видов транспорта / В.И. Якунин // Сб. материалов международной научно-практической конференции «Взаимодействие ОАО «РЖД» с морскими портами и владельцами путей необщего пользования», 2011. – С. 13-15.
4. Гагарский Э.А., Толкачева М.М., Кириченко С.А. Развитие «сухих портов» – основа дальнейшего совершенствования взаимодействия различных видов транспорта // Бюллетень транспортной информации. – 2013. – № 10 (220). – С. 003-007.
5. Логистический проект кластерного МЛТЦ транспортного узла Новороссийск и портов Таманского полуострова: отчет в 7 т. Т. 7 / Система организации взаимодействия ОАО «РЖД» с морскими портами с использованием прогрессивных логистических технологий. – М., 2014. – С. 93-96.
6. Гагарский Э.А., Кириченко С.А. Новое в развитии накатных технологий // Морской флот. - 2007. - № 2. - С. 37-42.

7. Гагарский Э.А., Кириченко С.А. Основные направления совершенствования организационно-технологического и коммерческо-правового обеспечения перевозок экспортных легковых автомобилей через морские порты // Бюллетень транспортной информации. - 2006. - №4. - С. 16-26.

8. Гагарский Э.А., Кириченко С.А. Автопаромно-пассажирские морские перевозки на Балтике // Бюллетень транспортной информации. - 2009. - № 7. - С. 3-7.

9. Гагарский Э.А., Кириченко С.А. Развитие логистических систем комбинированных перевозок. // Бюллетень транспортной информации. - 2007. - № 5. - С.28-30.

10. Гагарский Э.А. Прогрессивные транспортно-технологические системы: трудности роста // Морской флот. - 2009. - № 3. - С. 3-8.

Сведения об авторах

Резер Семён Моисеевич, д. т. н., профессор, заведующий ОНИ по транспорту ВИНТИ РАН, заведующий кафедрой «Коммерческая эксплуатация транспорта и тарифы» Московского государственного университета путей сообщения (МГУПС-МИИТ), президент НП «Гильдия экспедиторов».

Тел. моб. 8(495) 764 26 78

E-mail: guillexp@yandex.ru

Балтаг Марина Николаевна, аспирант МГУПС (МИИТ)

127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

E-mail: marina2287@mail.ru