

МОРСКОЙ БИЗНЕС

СЕВЕРО-ЗАПАДА

© Тлум і Бергсмо

**СОТРУДНИЧЕСТВО,
НАЦЕЛЕННОЕ НА РЕЗУЛЬТАТ**

Расширение российско-норвежского взаимодействия в морском бизнесе



(+47) 902-47017 (русский, английский) alexey.filin@transportutvikling.no www.arena-amk.no

Читайте статью на стр. 46-47



Важна IT-составляющая

Даниил Першин,
руководитель отдела маркетинга
компании «СОЛВО»

– Если отбросить совсем уж глобальные вопросы, связанные с созданием условий для развития конкурентоспособного производства, стимуляции активной торговли с соседними странами и снижения импортных пошлин и барьеров, то в кратко- и среднесрочной перспективе для развития системы «сухих портов» необходимо предпринять несколько мер. Прежде всего, высокими темпами развивать транспортную инфраструктуру. Не секрет, что качество и количество автодорог и железнодорожных веток по-прежнему остается сдерживающим фактором для развития интермодальной логистики. В частности, пропускная способность перегонов между станциями и станционное развитие в целом требуют кардинальных улучшений, состояние дорожного полотна и ситуация с дорожными ремонтами по-прежнему остается очень грустной.

Также требуется развивать IT- и инженерную инфраструктуру логистических объектов для развертывания сетей передачи данных, систем виртуализации, СКУД, систем распознавания и внедрения решений для управления перегрузочными работами, внедрение электронного документооборота и создание единого информационного пространства для взаимодействия экспедиторов, логистических операторов, включая стивидоров, агентов линий, таможенных органов.

Нестабильная экономическая ситуация, которая уже привела к снижению грузооборота внутри России, влияет на темпы развития «сухих портов».

Мы это видим по нашим заказчикам, которые развивают это направление. Здесь есть два существенных фактора, на мой взгляд: первый – структура инвестиций в строительство новых «сухих портов» меняется (иностранцы инвесторы уходят, их сменяют новые российские); второй – операторы вынуждены серьезно переориентироваться на экспорт, а следовательно, диверсифицировать свой бизнес и создать универсальные терминалы: ввести мощности для обработки различных видов грузов (не только контейнерных), растарки/затарки/перетарки контейнеров, создание складов СВХ на территории терминала и других.

Одним из важнейших условий для эффективной работы «сухих портов» будет упрощение таможенного законодательства, что поможет создать большее количество припортовых «сухих портов» с процедурой внутреннего таможенного транзита. Также очень важно добиться государственной поддержки развития автомобильных и железных дорог до «сухих портов».

Многое зависит и от выбора местоположения для создания такого объекта. «Сухой порт» не должен быть оторванным от морского порта, с одной стороны, и товарных складов – с другой. Он должен находиться на пересечении основных логистических маршрутов. Также важно, чтобы «сухой порт» был достаточно универсальным, то есть мог оказывать весь спектр услуг по обработке самых разных видов грузов. Наконец, очень важна здесь IT-составляющая. Лидеры и претенденты на лидерство на данном рынке в России продумывают IT-инфраструктуру еще на этапе проектирования будущего объекта, что обеспечивает высокую эффективность и скорость работы сразу при запуске и позволяет оперативно реагировать на изменяющиеся условия рынка, флуктуации в структуре и объеме грузооборота, постоянно меняющиеся требования таможни и запросы грузовладельцев.

Контейнерный терминал МАНП (Москва)



GOING UNIVERSAL

How can dry ports help stevedoring and transport companies increase cargo transshipment and what needs to be done to create appropriate infrastructure? Some of the market players voice their opinion on the matter:

Mikhail EROFEEV, CEO of the Multimodal Complex Ust-Luga:

– Dry ports bring convenience to all the players of the transport industry. Firstly, they allow reducing the load on the marine terminals, and secondly, it is considerably cheaper to store goods in dry ports. Thirdly, they allow significant savings on customs duties. Lastly, the freight logistics improves. It's worth mentioning that a dry port brings most significant gain in case it is built near an existing sea or river port.

Mikhail KITIKOV, General Director of the stevedoring company "MGS Terminal":

– Development of the system of dry ports is nothing other than continuation and development of the logistics chain in the form of distribution and logistics centers, including the existing terminals. Creating a dry port requires various degrees of freedom for all the participants in the process in terms of reception, accommodation and distribution of goods. In an unstable economic situation, stevedoring and logistics companies face the need to revise their strategic decisions. The transition from narrow specialization to versatility will require investment, upgrading the fleet and a better alignment of processes.

Daniil PERSHIN, Head of marketing company SOLVO:

– Development of the dry ports system requires rapid develop of transport, IT and engineering infrastructures of the logistics facilities. One of the most important conditions for effective work of the dry ports is simplification of the customs legislation, which will help creating a greater number of dry ports built near operating ports and providing for domestic customs transit procedures.