

ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ТА ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ» ШВЕЦІЇ

Державний податковий університет

Анотація: У статті визначено передумови розвитку інтермодальної інфраструктури Швеції та наведено характеристику найбільших «сухих портів» країни.

Ключові слова: інтермодальний транспорт, «сухі порти», міжнародна логістика

Abstract: The article analyzes the prerequisites for the development of Sweden's intermodal infrastructure and provides a description of the largest "dry ports" in the country.

Keywords: intermodal transport, "dry ports", international logistics

Сучасний етап розвитку міжнародної логістики характеризується зростання кількості інтермодальних логістичних хабів, які покликані забезпечувати безперебійний процес постачання на протязі усього ланцюга постачання, зберігаючи при цьому цілісність товарного потоку. Одним із видів логістичних об'єктів, які останнім часом набули поширення у всьому світі є «сухі порти».

«Сухий порт» - це місце всередині країни з логістичним центром, з'єднаним з одним або більше видами транспорту, призначеним для обробки, тимчасового зберігання та передбаченого законом огляду вантажів, що перевозяться в процесі міжнародної торгівлі, та здійснення застосовних митних контрольних функцій та формальностей [1]. Однією із перших країн Європи в якій набуло широкого поширення таке логістичне явище, як «сухі порти» є Швеція.

Розвиток інтермодального транспорту в Швеції розпочався у 1980 роках, саме тоді владою Швеції були здійснені реформи, які заклали основи стрімкого розвитку логістичної галузі. По-перше, управління інфраструктурою було відокремлено від оперативної частини колишньої Шведської державної залізниці у 1988 році.

По-друге, у 1995 році шведським парламентом було прийнято рішення про забезпечення конкурентних умов в сфері залізничних перевезень. По-третє, компанію Green Cargo (сьогодні підприємство є найбільшим залізничним перевізником Швеції, з приблизно 60% ринку), що була вантажним транспортним підрозділом компанії SJ (Statens Järnvägar – оператор залізничного транспорту) було виокремлено у товариство з обмеженою відповідальністю [2].

Вищезазначені зміни та прагнення шведського уряду оптимізувати роботу та збільшити ефективність залізничного сектору транспортної промисловості країни створили передумови для появи нових транспортних операторів та розвитку загалом інтермодальних перевезень.

На сьогодні в Швеції функціонує розвинена мережа транспортних терміналів, які відрізняються між собою обсягом оброблених вантажів (від 2000 TEU на рік до 70 000 TEU на рік), спектром різноманітних послуг, які вони надають (транспортування, умови зберігання, повних і порожніх контейнерів, пакування, перевантаження, митне оформлення тощо), розмірами складських площ, а також залежно від організаційної форми та форми власності терміналу.

Серед сотень логістичних об'єктів, які розташовані на території Швеції, серед тих, які можна класифікувати як «сухий порт», варто зазначити 11 логістичних хабів, їх основні характеристики наведено в табл. 1.

Таким чином, можна виділити декілька особливостей створення та функціонування «сухих портів» у Швеції, зокрема: практично всі сухі порти в країні створені за ініціативи місцевих органів влади (муніципалітетів) і в тісній кооперації із підприємствами, які займаються вантажними перевезеннями; більшість «сухих портів» Швеції знаходяться на відстані 200 – 600 км. від морського порту; переважна більшість визначених вище логістичних хабів перебувають на етапі розвитку, що підтверджується постійним розширенням переліку послуг (Послугами, якими користуються найбільш часто, є: зберігання, обробка небезпечних вантажів, вантажні операції, контроль обігу пустих контейнерів.

Таблиця 1 – «Сухі порти», які функціонують на території Швеції

Сухий порт	Характеристика
Eskilstuna Intermodal Terminal	Був заснований у 2003 році. Перебуває повністю у власності муніципалітету, управління здійснюється через компанію Eskilstuna Logistik och Etablering AB. Має залізничне сполучення із морськими портами через залізничних операторів Green Cargo, GDL і TX-Logistics. Найбільшими споживачами послуг є H&M, BSH Home Appliances, ICA, Volvo і Coop.
Jönköping Kombiterminal AB	Було відкрито у грудні 2010 року. Земля на якій розташовано термінал належить компанії Catena, а сам термінал створений і належить муніципалітету Йонкопінгу. За всі послуги, які доступні на терміналі відповідає компанія Bring Linehaul AB. Найбільшими клієнтами є ІКЕА та Elgiganten.
Umea terminal	Був введений в експлуатацію у 2010 році. Термінал Umea° Combi створений і належить Trafikverket, а потім зданий в концесію Infrastruktur і Umea° AB (INAB). Має сполучення із залізничною лінією Ботнія, яка з'єднує північ і південь Швеції, а також зі Стамбананом, що забезпечує доступ до всієї залізничної мережі Швеції. Більшість вантажів, які обробляються транспортується із портів, розташованих у Гетеборзі, Мальме, Гельсінгборзі та Найсйо. Основними клієнтами є Volvo, ІКЕА, Biltema і Carlsberg.
Hallsberg Terminal	Був побудований у 2003 році, учасниками реалізації проєкту були муніципалітет Халсберг та компанії Rail combi, Green Cargo та Euroshuttel. Термінал належить компанії з нерухомості Catena AB і має близько 40 різних клієнтів. Термінал напряму з'єднаний із найбільшою сортувальною станцією скандинавського регіону, яка знаходиться в радіусі 35 км. до понад 50% населення країни та понад 60% підприємств.
Vaggeryds terminal	Термінал розпочав роботу в квітні 2010 року. Займається переробкою вантажів, які переважно надходять із морського порту Гетеборгу. Зараз термінал належить муніципалітету Ваггеріда, його орендує та управляє компанія PGF Terminal AB, яка входить до групи PGF.
Katrineholms Logistikcentrum	Термінал розпочав свою роботу у 2010 році. Розташований на перетині двох основних залізничних ліній Швеції, Західної та Південної, що надає доступ до третини населення Швеції в радіусі 20 км. Термінал належить GDL. Компаніями, які користуються послугами терміналу є Amazon Web Services, Bosab, Catena, Postnord AB.
Stockholm Arsta Kombiterminal	Розташований за шість кілометрів від центру міста Стокгольм. В районі діяльності терміналу проживає 3 млн. споживачів продукції, яка обробляється. Належить Jernhusen AB, а з січня 2017 року ним керує Vate Trafik. Основним залізничним оператором є Green Cargo.
Kombiterminal Gammelstad	Був відкритий у 2003 році та належить муніципалітету Лулео. Оператором терміналу є Sundahls Goods & Parcel AB. Основними клієнтами є Polarbrod і Scania, а також підприємства лісової промисловості.
Sundsvall Combi Terminal	Термінал відкрили 2011 року. Управління здійснюється компанією Sundsvall Logistikpark AB. Розташований на північ від міста Сундсвал поблизу морського порту Тунадалс. Термінал Sundsvall працює з багатьма клієнтами, такими як DSV, DHL, Noygoun, ІКЕА та Biltema.
Dry Port Falköping - Skaraborg Logistic Center	Термінал розпочав роботу в 2007 році. Вантажі надходять до терміналу з морського порту Гетеборга. Власником і оператором «сухого порту» є компанія Jula logistics. Транспортування вантажів здійснюється за допомогою компаній Schenker (перевезення автотранспортом) та Tagfrakt (залізничні перевезення).
Insjön Kombiterminal	Створений у 2002 році з метою налагодження експорту деревини в країни Азії. Термінал розташований у муніципалітеті Лександ. Управління здійснюється компанією Vanerexpressen. Має залізничне сполучення з портами Євле та Гетеборг. Відіграє важливу роль для великих компаній, таких як Clas Ohlson, Bergkvist Siljan AB, Tomokuhus і Ejendals.

Джерело: на основі [3]

Послугами, якими користуються рідше, є: консолідація вантажів, онлайн-бронювання, безпечна стоянка для вантажівок і причепів, митне очищення, експедивання, складування, відстеження руху вантажів, комплектування, перепакування та маркування, карантин, контроль якості, ремонт, крос-докінг), які ними надаються та розбудовою складської інфраструктури; завантаженість більшості «сухих портів» складає 20-60% від пропускної спроможності, що створює перспективи для нарощення обсягу вантажів, які обробляються «сухими портами».

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Intergovernmental Agreement on Dry Ports, available at: <https://treaties.un.org/doc/Treaties/2013/11/20131107%2012-02%20PM/XI-E-3.pdf> (access date June: 16.02.2023)
2. Roso V., Woxenius L., Olanderson G. Organisation of Swedish dry port terminals. *A report in the EU interreg north sea programme*. Chalmers University of Technology. Göteborg, Sweden 2006.
3. Khaslavskaya A., Roso V. Dry ports in Sweden - one of a kind? *LOGIC*. 5th Logistics Conference (26-27 may 2022) Belgrade, Serbia. p. 13-24.

Попель Сергій Анатолійович, кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу розвитку митної справи Науково-дослідного інституту фінансової політики, Державний податковий університет, м. Ірпінь, e-mail: popelsa89@gmail.com

Popel Sergii A. - Ph. D. in the field of economy, Senior Research of Department of the Development of Customs Affear Research Institute for Financial Policy. State Tax University. Irpin, e-mail: popelsa89@gmail.com