

Останин В.А. «СУХОЙ ПОРТ»: ВОЗМОЖНОСТИ И  
ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ //  
Столыпинский вестник. № 4/2020 [Электронный ресурс] URL: <https://stolypin-vestnik.ru/wp-content/uploads/2021/01/29.pdf>

**«СУХОЙ ПОРТ»: ВОЗМОЖНОСТИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ  
ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ**

"DRY PORT": OPPORTUNITIES AND INSTITUTIONAL PROBLEMS  
OF TERRITORY DEVELOPMENT

**УДК 339.54**

**DOI 10.24411/2713-1424-2020-10039**

**Останин В.А., профессор кафедры Экономической теории и мировой экономики, Российская таможенная академия, Владивостокский филиал, д.э.н., профессор. Владивосток. E-mail: [ostaninva@yandex.ru](mailto:ostaninva@yandex.ru)**

**Vladimir A. Ostanin, Professor of the Department of Economic Theory and World Economy, Russian Customs Academy, Vladivostok Branch, Doctor of Economics, Professor. Vladivostok. E-mail: [ostaninva@yandex.ru](mailto:ostaninva@yandex.ru)**

**Аннотация**

Развитие транспортно-логистического потенциала морских портов Дальневосточного бассейна может быть обеспечено на пути проектирования и строительства «сухого порта». К подобным решениям подталкивает и заявленное углубление сотрудничества России и Китая, в части строительства Международных транспортных коридоров Приморье-1 и Приморье-2. Предлагаемая обоснованная модель «сухого порта Свободного порта Владивосток» вполне вписывается в программу развития морского, железнодорожного и автомобильного транспорта, а также программ

ускоренного развития территорий на Дальнем Востоке, которые получают особый статус «Свободного порта Владивосток».

#### Annotation

The development of the transport and logistics potential of the seaports of the Far Eastern Basin can be ensured through the design and construction of a "dry port". The declared deepening of cooperation between Russia and China, in terms of the construction of the International Transport Corridors Primorye-1 and Primorye-2, is also prompting such decisions. The proposed substantiated model of the "dry port of the Free Port of Vladivostok" fits well into the development program for sea, rail and road transport, as well as programs for the accelerated development of territories in the Far East, which receive a special status of the "Free Port of Vladivostok".

#### Annotation

The development of the transport and logistics potential of the seaports of the Far East basin can be ensured through the design and construction of a "dry port" The declared deepening of cooperation between Russia and China, in terms of the construction of the International Transport Corridors Primorye-1 and Primorye-2, pushes to such decisions. The proposed substantiated model of the "dry port of the Free Port of Vladivostok" fits well into the development program of sea, rail and road transport, as well as programs for the accelerated development of territories in the Far East, which receive a special status of the "Free Port of Vladivostok"

**Ключевые слова:** «сухой порт», «Сухой порт «Свободный порт Владивосток», транспортно-логистический кластер, Морской порт, тыловая зона морского порта, припортовые станции, таможенные процедуры, таможенная процедура таможенного склада, транспортная инфраструктура.

**Keywords:** «dry port», «Dry port» Free port of Vladivostok ", transport and logistics cluster, seaport, rear zone of the seaport, port stations, customs procedures, customs procedure of a customs warehouse, transport infrastructure.

**Постановка научной проблемы.** По состоянию на 2020 год Россия располагает самой протяженной в мире береговой линией морского побережья, на которой функционируют 882 портовых комплексов, перерабатывающих около 800 млн. тонн грузов в 63 морских портах, которые включены в Реестр морских портов страны. Современный морской порт представляет крупный транспортный узел, взаимоувязывающий различные виды транспорта, а именно, морской, речной, железнодорожный, автомобильный, авиационный, трубопроводный и т.д. Морские порты превратились в стратегические кластеры развития экономики государств, и одновременно являются ключевым звеном функционирования транспортной системы, обеспечивая транспортную независимость, обороноспособность, устойчивое функционирование предприятий и организаций в области внешней и внутренней торговли.

Следует признать вполне очевидное положение, что дальнейшее развитие морской портовой инфраструктуры может привести к росту грузооборота морских портов, и как следствие стать локомотивом развития не только территорий Дальнего Востока, но и территорий, сопряженных с железнодорожной инфраструктурой на всем пути следования грузов из Юго-Восточной Азии в Европу.

**Исследование проблемы.** Сопоставление издержек переработки грузов в морских портах свидетельствует о том, что издержки фрахта морских судов существенно преобладают над остальными видами издержек в пересчете на единицу груза или грузовой партии. Современные контейнеровозы, способны размещать свыше 23 тысяч единиц в пересчете на двадцатифутовые контейнеры. Обработка одного контейнера современными портовыми перегрузочными комплексами составляет 6-15 минут.

Морские порты должны удовлетворять потребности современной российской экономики в перевалке грузов, что позволит повысить конкурентоспособность российских морских портов. Одновременно увеличение портовых мощностей в значительной мере будет предопределено эффективным развитием портовой инфраструктуры, способной довести портовые мощности по переработке грузов до 1,4 млрд. тонн, при этом коэффициент использования перегрузочных комплексов будет доведен до 78-80 %. Эти задачи поставлены в «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года». [18]

Анализ издержек обработки грузов в морских портах свидетельствует о существенной доле затрат грузовладельца на фрахт морских судов. Это положение остается справедливым даже с учетом высокой стоимости портовой территории, на которой расположены перегрузочные комплексы. И хотя ставки фрахта на рынке, например, контейнеровозов как малой, так и большой вместимости, показывают некоторую волатильность в зависимости от сезона, тем не менее они остаются весьма высокими. Ставки на фрахт судов относительно большей вместимости контейнеровозов серии большей чем Panamax уже измеряются несколькими десятками тысяч долларов за сутки. В качестве примера можно привести сделку в сегменте Panamax судна Seroja Empat, способного вместить 8540 TEU на период от четырех до шести месяцев компанией Maersk Line за \$26,5 тыс. в день. В пересчете на один контейнер TEU, это составит \$3,10 за день. Так известно, что для различных судов стоимость фрахта в пересчете на один контейнер TEU может колебаться от \$5,34 до \$1,92 за один день. [11]

Из укрупнённого анализа следует вывод, что повышение конкурентоспособности российских морских портов будет напрямую определяться снижением издержек, приходящихся на операции по перегрузке грузов в морских портах, что одновременно может составить предмет материальной заинтересованности крупных логистических операторов и крупных судоходных компаний. Тем не менее, по данным проведенных

научных исследований динамика развития перегрузочных мощностей морских портов России явно не соответствует потребностям развивающейся экономики в перевозке экспортных и импортных грузов. [15]

Таким негативным фактором является слабое развитие транспортной инфраструктуры в регионах, и особенно на территориях Дальневосточного федерального округа. Так, отмечается существенное отставание и различие в развитии транспортной инфраструктуры между Северо-Западной частью России и Дальневосточными территориями. Плотность железных дорог на Северо-Западе Российской Федерации существенно выше, чем на территориях Дальневосточного Федерального округа. Так, плотность железнодорожных путей в Северо-Западном федеральном округе превышает аналогичный показатель в Дальневосточном федеральном округе в шесть раз, плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в 8 раз. [13] Решение данной проблемы на Дальнем Востоке возможно на путях развития потенциала «сухих портов». Опыт зарубежных стран свидетельствует о больших возможностях этой альтернативы.

Проблема теории региональной экономики сводится не к ответу на вопрос о возможности и необходимости развития портовой инфраструктуры, а к теоретическому обоснованию основных характеристик и параметров «сухих портов». При этом вполне логичным будет вывод о теоретической разработке и предложении институциональной структуры не только и не столько самого «сухого порта», а его встраивание в единую институциональную среду с закреплением прав собственности, а, следовательно, ответственности, рисков, доли будущих денежных потоков. Логистическая инфраструктура должна быть сбалансирована относительно ключевых участников инвестиционного проекта. Единая логистическая система с включением в неё «сухого порта» позволит получать дополнительные синергетические эффекты. Это приращение эффекта об грузооборота будет касаться как морского порта, фрахтователей судов, так и

бизнес-структур автомобильного, железнодорожного транспорта, институтов всех ветвей власти, Федеральной таможенной службы и других субъектов.

Если сопоставить данные статистики мировой торговли, то именно на морской транспорт приходится существенная доля перевозки товаров. Морской транспорт связывает континенты, формируя при этом предпосылки локального развития тех регионов, на которых расположены морские порты. Это создаёт одновременно предпосылки для формирования кластеров, центров концентрации производства товаров, а также формирует спрос на сопутствующие товары и услуги. Тем самым морские порты становятся центром притяжения инвестиций на территории.

**Анализ внешней и внутренней среды.** Есть достаточно оснований для вывода о том, что увеличение перевалочных мощностей морских портов будет напрямую взаимосвязано с ростом внешнеторгового оборота, росту поступлений в бюджет таможенных платежей. Существенной статьёй доходов становятся поступления в страну доходов как страны-транзитера. Страна должна сформировать такую транспортную и логистическую инфраструктуру, чтобы возросшие конкурентные преимущества в сфере логистики, транспорта позволили бы увеличить привлекательность России как страны, которая свои географические преимущества дополняет и расширяет преимуществами в грузоперевалке. Здесь вполне уместно привести китайскую поговорку. «Если хочешь стать богатым, построй дорогу». Поэтому далеко не случайно то, что по итогам 2019 года именно на долю Азии приходится 70 % самых крупных портов мира, в том числе 40 % портов находятся под юрисдикции Китая. Если вести речь о перевалке грузов в контейнерах, то следует привести для сравнения несколько самых крупных китайских портов. Так, порт Шанхая способен перерабатывать 42 млн TEU, порт Шеньчжэнь – 27,7 млн TEU, Нинбо-Чжоушань – 27,7 млн TEU, Гуанчжоу – 26 млн TEU, Циндао – 18 млн TEU. Второе место в рейтинге по данным World Shipping Council занял контейнерный порт Сингапур с оборотом 37,2 млн TEU. Порт Роттердама

занимает 10 позицию в этом списке с оборотом в 17,3 млн TEU. [20] При этом ни один российский порт не вошел в топ 50 крупнейших портов.

И хотя за последние десять лет грузопоток через морские порты России увеличился практически в два раза, на начало 2020 мощность по грузообороту всех российских морских портов составила 840,3 млн тонн, в том числе 464 млн тонн наливных грузов и 376 млн тонн – сухих грузов. Самый крупный грузооборот у порта «Новороссийск» -- 156,826 млн тонн, Усть-Луга – 103,852 млн тонн, порт Восточный – 73,54 млн тонн, порт Ванино – 31,44 млн тонн, порт Находка – 25,58 млн тонн, Де-Кастри – 13,57 млн тонн. Всего по Дальневосточному бассейну грузооборот в 2019 году составил 213,5 млн тонн. [8]

Следует поставить вопрос, который должен звучать с «оскорбительной ясностью», по Ф. Ницше (*die beleidigende Klarheit – оскорбительная ясность, нем.*). В силу каких причин Россия, омываемая тремя океанами, обладая самой протяженной береговой линией в мире, протяженностью около 61 тысячи километров, не могла реализовать преимущества своего географического положения, не развив соответственно свою национальную транспортно-логистическую систему и не приобрета тем самым собственные национальные конкурентные преимущества? Почему именно портовое хозяйство и железнодорожный транспорт оказались узким местом в создании не только портов-хабов, но и превращения России в страну-транзитёра, связав Азию с Европой надежными и эффективными транспортно-логистическими комплексами? [2, с.283-285]

Отдаем отчет в том, что для создания современного морского порта недостаточно только протяженности морской береговой линии. Порт предъявляет жесткие требования к безопасности мореплавания, экономической эффективности, наличия подводных в порту железнодорожных путей, автомобильных дорог с достаточной для потребностей морского порта пропускными возможностями.

Порт является ключевым звеном транспортной инфраструктуры. Его можно рассматривать с различных позиций. Морской порт, во-первых, есть органическое единство морской гавани с её морской акваторией и водными подходами, как естественными, так и искусственными с достаточными глубинами для подхода к причальной стенке. Любой порт уже не может довольствоваться предоставленными самой природой морским ландшафтом, защитными гаванями, удовлетворяющих требованиям норм технологического проектирования морских портов. Сама компоновка морского порта должна взаимоувязываться с требованиями Градостроительного кодекса Российской Федерации в части территориального планирования, нахождению оптимального решения по взаимоувязке всех важнейших элементов и комплексов, включая акваторию порта, территорию, водные подходы, железнодорожные и автомобильные пути и подъезды, исключая нарушения нормальной жизнедеятельности городского хозяйства и граждан города. Технологические схемы обработки грузов в морском порту должны соответствовать требованиям эффективных и безопасных технологий механизации перегрузочных работ, включая операционные зоны грузовых причалов, производственных зон терминалов порта, зоны общепортовых объектов, зоны пассажирских терминалов, предпортовые зоны. [17]

Так существенная доля грузоотправителя приходится на фрахт судна, то стремление снизить издержки на единицу грузового места, например, контейнер, судоходные компании ориентированы на крупнотоннажные контейнеровозы с осадной до 15 метров, длиной судна, достигающих до 400 метров и выше. Это ставит новые, ранее не выдвигаемые требования к морским портам-хабам. Морские порты стали остро нуждаться в развитой тыловой зоне, позволяющей производить накопление, сортировку контейнеров. Для таких тыловых зон отводится территория в несколько десятков гектаров.

Одновременно следует принимать как объективную необходимость дальнейшее развитие инфраструктуры морских портов на основе



строительства тыловых контейнерных терминалов. За последними закрепилось название «сухой порт». Даже сравнительно небольшой срок создания и эксплуатации «сухих портов» показал возросшие возможности роста грузооборота и эффективности функционирования всего транспортно-перегрузочного комплекса. Однако, как показали результаты предложенной некоторыми исследователями модельных экспериментов на основе имитационной модели, процесс и перспективы в развитии «сухих портов» оказались не совсем однозначно положительными. Оптимальные размеры «сухих портов» стали функцией неравномерности грузовых потоков грузов, обрабатываемых в морских портах. [15, с.924]

Существенным моментом в снижении эффективности функционирования морских перегрузочных комплексов, качества предоставляемых услуг являются институциональные факторы. В настоящее время на рынке услуг по аренде железнодорожного состава представлены различного рода собственники вагонов. Их действия по управлению собственными активами очень часто носит нескоординированный характер. Итогом данного положения является скопление вагонов на припортовых железнодорожных станциях при одновременном формировании сверхнормативных накоплений грузов в морских портах. По некоторым данным среднее время простоя контейнера в морских портах доходит до 5-7 дней. [10, с.66-72] Это обстоятельство становится причиной возрастания простоя судов в морских портах в силу формирования достаточной грузовой партии, одновременно снижается эффективность эксплуатации перегрузочного комплекса в морском порту. В результате делается вывод, что при существующих моделях грузопереработки грузов даже при некотором росте объёмов мощности морских портов достигли своих пределов. [10, с.66-72]

Выход гипотетически мог бы найден в результате расширения тыловых зон морских портов. Однако, как легко обнаруживается по анализу территории морского порта и прилегающих к нему территорий, свободных пространств не

существует. Городское хозяйство плотно прилегает к территории морского порта, перспективы переноса границ следует считать нулевыми.

Таким образом появление такого технологически взаимоувязанного комплекса как «сухой порт» могло бы дать некоторый импульс в развитии морских портов в части повышения качества обработки грузов и повышения эффективности. Именно неравномерность поступления железнодорожного состава в морские порты, так и 100 % загрузка рабочих зон морских портов во времена бывшего Советского Союза часто приводила к положению, когда МПС СССР вводило мораторий на отгрузку вагонов в морские порты Дальнего Востока, появлялись, так называемые, «брошенные поезда» от Владивостока до Хабаровска и далее. Сейчас становится ясным, что появление такого транспортно-логистического комплекса, как «сухой порт», могло бы частично снять остроту выше обозначенной проблемы.

Уже из самого определения «сухой порт» следует, что ключевое звено в механизме функционирования должен оставаться именно морской порт, а новое звено «сухой порт» следует рассматривать как его тыловую зону. Именно морские порты становятся центрами концентрации деловой активности, предлагаю одновременно и иные сопутствующие услуги и получаю дополнительные комплементарные эффекты. Этот вывод подтверждается известными статистическими данными динамики мирового внешнеторгового оборота. [16]

Следует отдать должное представителям бизнеса в странах Запада, которые выдвинули, разработали модель «сухого порта», добились получения положительного эффекта в совершенствовании технологии грузообработки в морских портах. По некоторым данным только в Европе функционируют около 250 «сухих портов», в США около 370 морских портов имеют внутренние контейнерные терминалы. Особенностью организации «сухих портов» в Европе является то, что они рассматриваются не как удаленные терминалы морских портов, а как терминалы, которые ориентированы на обслуживание внутренних территорий страны, удаленных от береговой линии. Некоторые

«сухие порты» призваны обслуживать интересы не только той страны, на которой расположен «сухой порт», но и страны, которые граничат с портом. В результате «сухие порты» в Европе призваны обслуживать потребности не только центров производства товаров, но и потребления городов.

Исследования показывают, что один «сухой порт» приходится на каждый город, в котором выпуск товарной продукции превышает \$2,5 млн, концентрируясь на территориях с высоким уровнем ВВП и плотностью населения. Этому способствует политика европейских стран, создавая для этого соответствующие преференции. Последнее создало предпосылки для развития «сухих» портов. Так, в Испании функционируют 23 «сухих порта», в Бельгии – 9, Словении -- -3, Швейцарии – 4. Более того, даже в небольших странах Европейского Союза действуют минимум по одному «сухому порту». При этом обнаруживаются значительные расхождения масштабов территорий портов (от 30 до 200 гектаров), пропускной мощности (от 40 тыс. TEU до 1,9 млн TEU, с разбросом численности персонала от 7 до 37 тысяч человек. [1, с.51-52]

Следовательно, термин «сухой порт» может быть отнесен к двум транспортно-логистическим деловым образованиям. Если принимать в качестве отправного пункта практику создания «сухих портов» в Европе, например, то «Сухой порт» может быть представлен как внутри региональный транспортно-логистический терминал, который в качестве основной задачи выполняет функции удовлетворения потребностей крупных, важных для страны локальных центров потребления и производства продукции. Это могут быть крупные мегаполисы. Либо это могут быть крупные промышленные центры, кластеры, которые нуждаются в надежной поставке как сырья, так и отгрузке по миру своей продукции.

По сути здесь речь идет об эволюции крупных промышленных центров, а так как международная торговля концентрировалась на территориях, которые обладали близостью к морским портам, то такие крупные транспортно-логистические образования часто развивались вместе с такими

промышленными центрами и крупными центрами потребления продукции, т.е. вблизи и в самих мегаполисах. Близость морского порта способствовала промышленному росту промышленности в стране, формируя импульсы развития торговли, производства и экономического роста в целом.

Данное направление развития подтверждается тем обстоятельством, что возрастает потенциал локальных промышленных зон, возрастает и деловая активность территорий, сопряженных с морскими портами, на которых часто вводятся льготные режимы налогообложения, инвестиционной деятельности, миграционной и таможенной политики. Полагаем, что некоторый будущий прообраз «сухого порта» на Дальнем Востоке случит режим «Свободного порта», который уже не ограничивается территорией береговой зоны, но и простирается на тысячи километров от самого морского порта, вплоть до Забайкалья. Развитие деловой активности как вокруг «сухого порта», так и районов, сопряженных с ним, даже если последние удалены от береговой линии на тысячи километров, призвана способствовать экономическому развитию территорий, появлению дополнительных производств, услуг, что создает дополнительные стимулы для расширения делового спектра хозяйственной деятельности, которые оказывает традиционный морской порт. К таким услугам, которые будут приводить к возрастанию добавленной стоимости, например, могут относиться следующие операции: обогащение сырья, упаковка, хранение, накопление отгрузочных партий. [1, с.49, 50]

Следующая концепция «сухого порта» (англ. dry port) представляется в научных работах и в реальной деловой практике как некоторая технологическая целостность складов временного хранения, сооружений, основных и вспомогательных технологических зданий, железнодорожных и автомобильных путей для выполнения технологических процессов по переработки грузов, включая систему технологического оборудования для операций таможенного контроля. [3, р. 338-345; 4, р.47]

Как верно отмечают Король Р.Г. и Балалаев А.С., создание «сухих портов» призвано решить очень важную проблему развития внутригородских

транспортных потоков в припортовых городах, реализуя инвестиционные проекты по строительству объездных дорог и эстакад, которые максимально не должны связываться с общегородской транспортной инфраструктурой города, который включает в свою структуру морской порт. [6, с.92-101].

Следующей проблемой организации технологии «сухого порта» является то, что, как правило, припортовые железнодорожные станции, которые являются одновременно и местом стыкования с автомобильным транспортом, объективно ограничены в пространстве, блокируя возможности территориального развития. Более того, как показывает опыт организации погрузочно-разгрузочных и транспортных работ в морском порту Владивостока, пропускная способность железнодорожной станции Владивосток практически лишена возможности территориального развития, что снижает маневренность, приводит к несвоевременному обслуживанию грузового района морского порта Владивосток.

Ситуация усугубляется и проблемами процедур таможенного обслуживания грузов участников внешнеэкономической деятельности (далее ВЭД). На припортовых станциях скапливаются и простаивают тысячи вагонов, которые обслуживаются различными операторами, что также затрудняет нормальное функционирование транспортного узла. В итоге, если вагоны с грузом начинают концентрироваться на припортовых станциях в ожидании выгрузки, то система обработки товарных партий грузов будет иметь отрицательный результат – значимые простои вагонов. Увеличение количества подвижного состава эту проблемы не решает. В итоге, железная дорога несет значительные издержки в силу появления «брошенных» составов. Следовательно, делается логический вывод о том, что и со стороны железной дороги дальнейшее развитие грузооборота морских портов будут сталкиваться с серьезными проблемами.

Рост объемов грузоперевалки в морских портах может быть увеличен за счет развития припортовых железнодорожных станций. Это может быть реализовано двумя способами, а именно: строительством дополнительных

перевалочных мощностей вне морского порта, либо быстрой их, практически автоматической, отгрузки с тыловых и фронтальных (причальных) зон за пределы порта на тыловые запортовые терминалы, т.е. на территорию «сухого порта». Тем самым традиционная тыловая зона морского порта получает своё расширение, перемещаясь на территории не только морского порта, но и городской черты.

В результате проведенных исследований функционирования крупного морского терминала во Владивостоке и других морских терминалов Дальнего Востока делается вывод о том, что возможности развития и наращивания объемов грузопереработки в морских портах сдерживается стесненными условиями их расположения в городах. Из приведенного выше анализа напрашивается логически вытекающий вывод, суть которого раскрывается в следующих положениях.

- технология «сухого порта» может стать формой частичного разрешения существующих объективных противоречий развития морских портов;
- «сухой порт» должен включать в свою структуру грузовые терминалы, склады, железнодорожные и автомобильные фронты;
- морской порт должен передать часть своих функций, которые выполняются в настоящее время при традиционной технологии, «сухим портам»;
- эти вышеназванные технологические функции не могут быть связанными с основными технологическими процессами погрузки-разгрузки судов, т.е. не связанными с непосредственным перегрузочным процессом в морском порту;
- приём, накопление грузовых партий, консолидация грузовых партий, отправка грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, осуществление таможенного контроля и выпуск товаров в свободное обращение, организация складов временного хранения, осуществление

практически таможенной процедуры таможенного склада должны быть организованы на территории «сухого порта». [7, с.4-5].

Предложения некоторых авторов по наращиванию грузооборота морских портов на основе усиления взаимодействия технологий морских портом, железнодорожного, автомобильного транспорта без реализации технологии «сухого порта» могут носить весьма ограниченный характер. Этот вектор в деятельности администраций соответствующих ведомств вне всякого сомнения принесет некоторые положительные итоги, например, заранее запретив отгрузку железнодорожных составов в направлении морских портов, что позволит избежать «брошенных» составов, однако эти направления скорее приведут к некоторой экономии ресурсов, но не к радикальным переменам в развитии транспортно-логистических терминалов, росту производительности и эффективности грузопереработки грузов в морских портах.

Как показывает опыт работы зарубежных портов, именно технология «сухого порта» позволит не только получить максимум экономического эффекта от улучшения взаимодействия в работе морского порта, припортовых железнодорожных станций, автомобильного транспорта за счет увеличения пропускной способности припортовых станций, минимизировать время нахождения железнодорожных вагонов в пути, снизив тем самым долю времени их простоя в ожидании погрузки-выгрузки, но и привлечь дополнительную грузовую базу от зарубежных участников ВЭД за счет роста конкурентоспособности морского порта, железной дороги, автомобильного транспорта. Возросшие объемы грузопереработки грузов, снижение совокупных издержек на единицу груза позволят привлечь дополнительные объемы грузоперевалки, в конечном счете, сформировать положительный образ российской транспортно-логистической системы России, которую следует рассматривать в единстве с эффективностью функционирования института таможенного дела.

Если издержки по непосредственной грузообработке, транспортировке груза следует отнести к трансформационным издержкам, то издержки на

таможенное оформление груза, таможенный контроль следует уже отнести к транзакционным издержкам. Таможенные процедуры (прежде – таможенные режимы) осуществляются на таможенной территории, которая, как правило, находится в морском порту, где, собственно, и происходит смена таможенных процедур. Выгружаемый с морских судов груз в соответствии с таможенным законодательством помещается под таможенную процедуру таможенного склада.

Морской порт, осуществляющий переработку грузов, поступающих на российскую территорию, должен взаимодействовать с иными структурами, которые обеспечивают выполнение таких функций, как хранение, переработка, обслуживание и ремонт оборудования, осуществление таможенных процедур и т.д. Все эти функции осуществляются организациями, которые нуждаются в соответствующих помещениях, расположенных на территории портовых зон. Это ведет к тому, что объективно уменьшаются рабочие площади, используемые для выгрузки, погрузки, накопления, сортировки. Следовательно, отсутствие рабочих площадей, отводимых под технологические процессы грузообработки, служит сдерживающим фактором для наращивания перевалочной мощности морского порта. Освобождение территорий от выполнения этих вспомогательных операций возможно на пути вынесения этих служб, организаций за территорию морского порта. Тем самым именно тыловые зоны, вынесенные за территорию морского порта, становятся прообразом «сухого порта».

Таможенная процедура таможенного склада применяется в отношении иностранных товаров, которые временно хранятся на таможенном складе без уплаты таможенных ввозных пошлин, налогов, других антидемпинговых, компенсационных пошлин. При этом товары, которые помещаются под таможенную процедуру таможенного склада, сохраняют статус иностранных товаров. Процессуальные действия таможенных органов усложняются тем обстоятельством, что суда выгружают грузы, которые подпадают под таможенные процедуры выпуска для внутреннего потребления, таможенного



транзита, переработки на таможенной территории, переработки вне таможенной территории, процедуры свободной таможенной зоны, свободного склада. В соответствии со статьей 127 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза предусмотрено 17 таможенных процедур. [19]. Именно соблюдение требований экономической, экологической, радиационной безопасности, таможенные органы могут приостанавливать действия таможенных процедур временного ввоза (допуска) товаров, которые ранее были помещены под процедуру временного ввоза (допуска), а также таможенных процедур переработки на таможенной территории и переработки для внутреннего потребления, и (или) продуктов переработки товаров, ранее помещенных под таможенную процедуру переработки для внутреннего потребления.

Участники ВЭД имеют право заранее выбирать таможенную процедуру при таможенном декларировании, либо при заявлении товаров к выпуску до подачи декларации на товары, либо путём ввоза товаров на территорию портов Свободной экономической зоны, либо логистической Свободной экономической зоны.

Отмеченные выше требования к институту таможенного дела России в единстве с объективными требованиями повышения эффективности грузопереработки грузов в морских портах, создают конфликт интересов основных субъектов внешнеэкономической деятельности: государственного института таможенного дела, морского порта, администрации городов, железной дороги, представителей автомобильного транспорта. Данная конфликтная ситуация тем не менее разрешается поиском компромиссов, трансформируясь в конфликтно-компромиссную.

Однако для разрешения этих противоречий должна создаваться новая инфраструктура, материальное воплощение которой мы усматриваем в создании транспортно-логистического комплекса «сухого порта». Чтобы не допускать ущемления основных интересов государства в части снижения уровня экономической, экологической, радиационной и иной безопасности, на

территории «сухого порта» должны быть созданы все материальные предпосылки, условия, для реализации всех таможенных процедур, предусмотренных таможенным законодательством России.

Как нам представляется, деятельность института таможенных органов должна быть ориентирована на стимулирование предпринимательства в России, стимулировании импорта в Россию передовых инновационных технологий, что возможно только в условиях развития внешнеэкономических связей на пути углубления экономической, технологической интеграции. Политика экономических санкций, которые реализуются в настоящее время по отношению к Российской Федерации, всё-таки в недалеком будущем станет некоторым анахронизмом. Тем не менее, какими бы темпами не развивались процессы интеграции экономических систем в эпоху глобализации, проблемы обеспечения экономической, экологической, радиационной и иных форм безопасности будут сохранять своё доминирование в приоритетах таможенной политики России.

Если у иностранного экспортера, который поставил свой товар на таможенную территорию России, возникли проблемы с выполнением условий, например, экологической, безопасности, то этому участнику ВЭД предоставлена возможность выбора процедуры обратной отправки товара в страну-экспортера, либо приведением его в соответствии с требованиями российского законодательства в части получения необходимых разрешительных документов, сертификатов и т.д.

Дополнительным преимуществом для участника ВЭД при применении таможенной процедуры Таможенный склад могут служить возможности, предоставляемые владельцу груза либо их представителям по осмотру товаров, обеспечению операций, направленных на обеспечение их сохранности, их возможному перемещению, при условии, что эти операции не повлекут нарушение упаковки, а также по согласованию с таможенными органами совершать простые сборочные операции по отбору проб и образцов, подготовке к реализации товаров, их транспортировку внутри территории

таможенного склада, дробление партий, формирование отгрузочных партий, переупаковку, маркировку, придание товарным партиям лучшего товарного вида. Основное ограничение сводится к тому, чтобы не должна меняться характеристика товара, связанная с ранее присвоенным кодом Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности.

Существенным плюсом в свободе распоряжения собственностью товара, помещенного под таможенную процедуру Таможенного склада является разрешение совершения сделок по передаче прав собственности, т.е. прав владения, распоряжения как всей партии, так и отдельных частей. Товар, помещенный на таможенный склад для последующего применения к нему таможенной процедуры экспорта, может храниться до 6 месяцев. При этом, товар, помещенный на таможенный склад под таможенную процедуру экспорта, освобождается от уплаты налога на добавленную стоимость и акцизов, предусматривается возврат или возмещение ранее уплаченных сумм налога на добавленную стоимость и акцизов, как это предусмотрено налоговым законодательством Российской Федерации.

Предоставленные возможности участникам ВЭД позволяют собрать необходимые документы для помещения товара под иную таможенную процедуру, а также выиграть некоторое установленное для этого время для сбора денежных средств, которые необходимы для уплаты таможенной пошлины, налогов при выпуске товара во внутреннее потребление.

Государство может извлекать дополнительные выгоды от применения процедур таможенного склада, ибо последнее способствует развитию торговли, формированию дополнительных товарных запасов, которые могут быть использованы в периоды тяжелых для страны периодов, например, военные конфликты, неурожай, объявление эмбарго и т.д.

По своей архитектуре таможенные склады могут быть как открытого, так и закрытого типов. На последних хранятся товары владельца таможенного склада. На открытых складах, оформленных в том числе, как открытая площадка, хранятся товары всех иных участников ВЭД.

Следовательно, например, Таможенный пост «Морской порт Владивосток» Владивостокской таможни должен получить новый адрес на территории «сухого порта». Все выгружаемые товары с морских судов должны следовать в транспортно-логистический комплекс «сухого порта» под таможенной процедурой таможенного транзита. В соответствии со Статьей 142 «Содержание и применение таможенной процедуры таможенного транзита» Таможенным кодексом ЕАЭС [19] выгружаемые с морских судов товары будут перевозиться от внутреннего подразделения таможенного поста непосредственно расположенного на территории морского порта Владивосток, до внутреннего таможенного органа прибытия (назначения) «Таможенный пост Владивосток на территории «сухого порта». Изменение таможенных процедур может быть осуществлено уже после проведения всех процедур таможенного контроля на таможенной территории «сухого порта».

Проблема применения таможенной процедуры Таможенного склада вне территории морского порта сводится, как было отмечено в начале данной статьи, к транспортной загруженности города, а расширение деловой активности морского порта может вообще привести к транспортному коллапсу. Решение проблемы нам видится в модели транспортировки, вывоза импортируемого в Россию груза на специальных железнодорожных платформах, которые будут курсировать между морским портом и «сухим портом». Построить железнодорожные дополнительные пути и переходы будет связано с меньшими капитальными вложениями, ибо в меньшей мере способны влиять на городские сети и инфраструктуру города. Сам же «сухой порт» уже можно вынести за пределы города на территории, которые являются свободными, максимально используя территорию для расширения и наращивания перегрузочных мощностей морского порта. Более того, один «сухой порт» вблизи города Владивостока, например, на удалении 40-50 километров может обслуживать морские порты, расположенные как во Владивостоке, так и в Находкинской агломерации.

Институциональная проблема создания «сухого порта» в Приморском крае видится в том, что руководство морских портов может быть незаинтересованно в подобной модели уже потому, что они могут не являться мажоритарными акционерами этого «сухого порта», довольствуясь монопольно извлекаемой рентой. Следует создать такую систему отношений собственности при организации «сухого порта», чтобы все основные участники были ориентированы не на модель поиска ренты, а на модель поиска прибыли. Создание на Дальнем Востоке, во пригородных районах города Владивостока особых экономических зон, в частности, зоны Свободного порта Владивосток, вполне будет способствовать этому важному инвестиционному проекту, что позволит стать мощным стимулом как регионального, так и общероссийского развития.

Первоначально территория Свободного порта Владивосток охватывала 16 районов Приморского края, Корсаковский городской округ, Советско-Гаваньский район, Ванинский район, Углегорский район, Петропавловск-Камчатский городской округ, Городской округ «Певек», включая территории и акватории морских портов, расположенных на территориях муниципальных образований. В дальнейшем этот режим был распространен на все территории муниципальных образований Дальневосточного федерального округа. На этой территории действуют особые льготные режимы налогового, таможенного, инвестиционного и административного регулирования, что соответствует Федеральному закону от 13.07.2015 г. «О Свободном порте Владивосток».

Особую новаторскую идею придает то положение, что в зону действия Свободного порта Владивосток, включены крупные международные транспортные коридоры, такие как Приморье-1, Приморье-2. Так как Федеральным законом, в частности, Статьей 4 установлены ограничения в части запрета отнесения к Свободному порту территорий, на которых созданы особые экономические зоны, зоны территориального развития, территории социально-экономического развития, то создание и организация «сухого

порта», например, в Приморском крае, должно определяться требованиями закона «О свободном порте Владивосток». [21]

Решение проблемы может лежать в создании транспортно-логистического кластера на территории Свободного порта Владивосток, который территориально может быть расположен на относительно еще незанятых под хозяйственно-производственную деятельность территории в Надежденском районе Приморского края. Предлагаемый транспортно-логистический комплекс «Сухой порт «Свободный порт Владивосток» получит конкурентные преимущества за счет дополнительной возможности реализации внутренней специализации технологических операций, внедряемых на основе современных инноваций в логистике, на морском, автомобильном и железнодорожном транспорте. Предлагаемый транспортно-логистический процессный комплекс как кластерное инновационное образование использует присущий всем кластерам гибкую организационную структуру, в том числе за счет включения в свой состав малых инновационных и рутинных предприятий, что одновременно позволит создавать инновационные точки развития региона.

Можно предложить состав основных участников транспортно-логистического комплекса «Сухой порт «Свободный порт Владивосток»: морские порты Приморского края, железнодорожные и автомобильных компании, мультимодальные транспортно-логистические центры, авиакомпании, грузоперерабатывающие и складские комплексы, представительства органов таможенного, санитарно-эпидемиологического и иных форм государственного контроля. Обеспечение нормальной хозяйственной деятельности в Транспортно-логистическом кластере будет предусмотрено функционирование дистрибьютеров, оптовых торговых посредников, финансово-кредитных организаций, страховых компаний, рекламных агентств, информационно-аналитических центров, союзов и ассоциаций субъектов Транспортно-логистического кластера, а также служб ремонта и сервиса, индустриально-логистических парков и др. [21, с.46-49].

**Выводы.** Кластерная модель развития транспортно-логистического комплекса, при условии, что эта модель реализуется в Приморском крае, придаст импульс не только региональному развитию территории края, но и всего Дальневосточного федерального округа, а понимая возрастающую роль Дальнего Востока в инфраструктурных проектах России, то можно сделать вывод, что этот проект может приобрести общероссийскую национальную составляющую в обеспечении национальной, экономической, военной безопасности России.

Структура кластера, взаимосвязи между грузовыми терминалами, складами, припортовыми станциями может быть описана в границах теории терминалистики, под которой понимают новое развивающееся междисциплинарное научное направление, теорию логистики терминальных сетей и транспортных узлов. [5]. Научный подход к проблемам повышения эффективности транспортно-логистического кластера позволит решать проблемы не методом «устранения «узких мест», а комплексно, рассматривая «сухой порт» не как некоторую механически и технологически связанную совокупность субъектов кластера, а как органическую целостность. В этом случае каждый субъект из члена ассоциации трансформируется в орган, у которого его собственные материальные интересы подчинены интересам страны. [14, .с.90-91].

Перспектива роста грузовой базы в обосновании экономической эффективности инвестиционного проекта в «Сухой порт «Свободный порт Владивосток» подкрепляется подписанным главой Минвостокразвития России и руководством Госкомитета Китая по развитию и реформе меморандумом о сотрудничестве в области развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2». Эти международные транспортные коридоры свяжут Евразийский экономический союз и Экономический пояс Шёлкового пути. И несмотря на то, что в последние годы контейнерооборот морских портов Дальневосточного бассейна вырос в 2017 года на 23,9 % по сравнению с 2016 годом, [9, с.99] те

объемы грузооборота, которые заявляет Китай при сохраняющейся транспортно-логистической инфраструктуре морских портов освоены и достигнуты не будут. Нарращивание грузооборота между Россией и Китаем в Дальневосточном бассейне может быть достигнуто, как нам это представляется на основе проведенного анализа, за счет создания «сухого порта «Свободный порт Владивосток».

Проблема перегруженности автомобильных дорог в городах Владивосток и Находка может быть решена на пути создания железнодорожных составов-челноков из специализированных вагонов. Строительство дополнительных железнодорожных развязок, безопасных переездов обойдётся гораздо дешевле, чем перенос городской инфраструктуры при расширении тыловой зоны морского порта, либо строительство и модернизацию автомобильных дорог, проходящих через города.

### **Литература**

1. Николаева А. И., Багинова В. В. Логистические методы и технологии организации функционирования сухих портов / Современные проблемы транспортного комплекса России. 2011. № 1. с. 49–58.
2. Muravev D., Aksoy S., Rakhmangulov A., Aydogdu V. Comparing model development in discrete event simulation on Ro-Ro terminal example / Int. J. of Logistics Systems and Management. 2016. № 3 (24). p. 283–297.
3. Roso V., Woxenius J., Lumsden K. The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland // Journal of Transport Geography. 2008. № 5 (17). p. 338–345.
4. Roso V., Woxenius J., Olandersson G. Organisation of Swedish dry port terminals, Development program of sea ports of North Sea. Gothenburg: Chalmers University of Technology, 2006. 47 p.
5. Высоцкая Г.В., Рязанова Н.В. Транспортно-логистический кластер как инновационная форма экономического развития региона / Сборник



научных трудов «Транспорт и логистика: инновационное развитие в условиях глобализации технологических и экономических связей», Рост. гос. ун-т. путей сообщения. Ростов н/Д, 2018. 489с.

6. Король Р. Г., Балалаев А. С. Технология функционирования Владивостокского транспортного узла при наличии мультимодального терминала «сухой порт» // Вестник Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2014. № 5 (27). с. 92–101.

7. Король, Р.Г. Взаимодействие различных видов транспорта в транспортном узле при наличии терминала «сухой порт» на примере Владивостокского транспортного узла). [Текст]: дис.....канд. техн. наук: Хабаровск, 2015. 179с.

8. Крупнейшие морские порты мира и России [Электронный ресурс]. URL: <https://tyulyagin.ru/ratings/krupnejshie-morskie-porty-mira-i-rossii.html>. (Дата обращения: 17.11.2020)

9. Мельников О.И., Король Р.Г. Развитие контейнерных перевозок в рамках Дальневосточных транспортных коридоров // Сборник научных трудов «Транспорт и логистика: инновационное развитие в условиях глобализации технологических и экономических связей», Рост. гос. ун-т. путей сообщения. Ростов н/Д, 2018. 489с.

10. Муравьев Д. С., Мишкурлов П. Н., Рахмангулов А. Н. Использование имитационного моделирования для оценки перерабатывающей способности морских портов и обоснования необходимости сооружения «сухого» порта // Современные проблемы транспортного комплекса России. 2013. № 4. сС. 66–72.

11. На рынке контейнеровозов рост фрахтовых ставок // <http://seaman-sea.ru/novosti/404-na-rynke-kontejnerovozov-rost-frakhtovykh-stavok.html> (Дата обращения: 17.11.2020)

12. Николаева А.Н., Багинова В.В. Логистические методы и технологии организации и функционирования сухих портов // Современные проблемы транспортного комплекса России. Т.1, № 1, 2011. с.49-57.

13. Обзор по логистике и экспресс-доставке / РосбизнесКонсалтинг. [Электронный ресурс]. URL: <http://marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/> (Дата обращения: 21.10.2020).
14. Покровская О.Д. Классификация логистических объектов // Сборник научных трудов «Транспорт и логистика: инновационное развитие в условиях глобализации технологических и экономических связей», Рост. гос. ун-т. путей сообщения. Ростов н/Д, 2018. 489с.
15. Рахмангулов А.Н., Муравьев Д.С. Развитие инфраструктуры морских портов на основе «сухих портов». // Экономика региона. 2016. Т. 12, вып. 3. с. 924–936.
16. Состояние морских транспортных узлов / ЮИКЦ. [Электронный ресурс]. URL: <http://uikc.ru/articles/sostoyanie-morskih-transportnyh-uzlov> (Дата обращения: 31.10.2020).
17. СП 350.1326000.2018 Нормы технологического проектирования морских портов [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/550965467> (Дата обращения: 17.11.2020)
18. Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» // <http://libed.ru/knigi-nauka/912090-7-strategiya-razvitiya-morskoy-portovoy-infrastrukturi-rossii-2030-goda-moskva-2012-pasport-strategii-razvitiya.php> (Дата обращения: 17.11.2020)
19. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315/bc3e1a830da00f9f9683df84a61952ff4ac867eb/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/bc3e1a830da00f9f9683df84a61952ff4ac867eb/) (Дата обращения: 17.11.2020)
20. ТОП-10 крупнейших морских портов мира (по итогам 2019 года) [Электронный ресурс]. URL: <https://infotrans.by/2020/07/07/top-10-krupnejshih-morskih-portov-mira-po-itogam-2019-goda/> (Дата обращения: 17.11.2020)
21. Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 212-ФЗ (ред. от 15.10.2020) «О Свободном порте Владивосток» [Электронный ресурс]. URL:

### **Literature**

1. Nikolaeva AI, Baginova VV Logistic methods and technologies for organizing the functioning of dry ports / Modern problems of the transport complex of Russia. 2011. No. 1. pp. 49-58.

2. Muravev D., Aksoy S., Rakhmangulov A., Aydogdu V. Comparing model development in discrete event simulation on Ro-Ro terminal example / Int. J. of Logistics Systems and Management. 2016. No. 3 (24). pp. 283-297.

3. Roso V., Woxenius J., Lumsden K. The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland // Journal of Transport Geography. 2008. No. 5 (17). pp. 338-345.

4. Roso V., Woxenius J., Olandersson G. Organization of Swedish dry port terminals, Development program of sea ports of North Sea. Gothenburg: Chalmers University of Technology, 2006.47 p.

5. Vysotskaya G.V., Ryazanova N.V. Transport and logistics cluster as an innovative form of economic development of the region / Collection of scientific papers «Transport and logistics: innovative development in the context of globalization of technological and economic ties», Rost. state un-t. ways of communication. Rostov n / a, 2018.489p.

6. Korol RG, Balalaev AS Functioning technology of the Vladivostok transport hub in the presence of a multimodal terminal «dry port». Bulletin of the State University of Marine and River Fleet named after Admiral S.O. Makarov. 2014. No. 5 (27). pp. 92-101.

7. King, R.G. Interaction of various modes of transport in a transport hub in the presence of a «dry port» terminal on the example of the Vladivostok transport hub). [Text]: dis ... cand. tech. Sciences: Khabarovsk, 2015.179p.

8. The largest seaports of the world and Russia [Electronic resource]. URL: <https://tyulyagin.ru/ratings/krupnejshie-morskie-porty-mira-i-rossii.html>.

(Accessed: 11/17/2020)

9. Melnikov O.I., King R.G. Development of container transportation within the Far Eastern transport corridors // Collection of scientific papers «Transport and logistics: innovative development in the context of globalization of technological and economic ties», Rost. state un-t. ways of communication. Rostov n / a, 2018.489p.

10. Muravyov DS, Mishkurov PN, Rakhmangulov AN The use of simulation modeling to assess the processing capacity of seaports and justification of the need to build a «dry» port // Modern problems of the transport complex of Russia. 2013. No. 4. pp. 66-72.

11. Growth of freight rates on the container ship market // <http://seaman-sea.ru/novosti/404-na-rynke-kontejnerovozov-rost-frakhtovykh-stavok.html>

(Accessed: 17.11.2020)

12. Nikolaeva A.N., Baginova V.V. Logistic methods and technologies of organization and functioning of dry ports // Modern problems of the transport complex of Russia. Vol.1, No. 1, 2011.p p.49-57.

13. Review on logistics and express delivery / RosbusinessConsulting. [Electronic resource]. URL: <http://marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/> (Accessed: 21.10.2020).

14. Pokrovskaya O.D. Classification of logistics facilities // Collection of scientific papers «Transport and logistics: innovative development in the context of globalization of technological and economic ties», Rost. state un-t. ways of communication. Rostov n / D, 2018.489p.

15. Rakhmangulov A.N., Muravyov D.S. Development of seaport infrastructure based on dry ports. // Economy of the region. 2016.Vol. 12, no. 3.pp. 924-936.

16. Condition of sea transport hubs / UICC. [Electronic resource]. URL: <http://uicc.ru/articles/sostoyanie-morskih-transportnyh-uzlov> (Accessed: 31.10.2020).

17. SP 350.1326000.2018 Norms of technological design of seaports [Electronic resource]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/550965467> (Accessed: 11/17/2020)

18. Strategies for the development of the sea port infrastructure of Russia until 2030 // <http://libed.ru/knigi-nauka/912090-7-strategiya-razvitiya-morskoy-portovoy-infrastrukturi-rossii-2030-goda-moskva-2012-pasport-strategii-razvitiya.php> (Accessed: 17.11.2020)

19. Customs Code of the Eurasian Economic Union. (Appendix No. 1 to the Agreement on the Customs Code of the Eurasian Economic Union) [Electronic resource]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315/bc3e1a830da00f9f9683df84a61952ff4ac867eb/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/bc3e1a830da00f9f9683df84a61952ff4ac867eb/) (Accessed: 17.11.2020)

20. TOP-10 largest seaports in the world (at the end of 2019) [Electronic resource]. URL: <https://infotrans.by/2020/07/07/top-10-krupnejshih-morskih-portov-mira-po-itogam-2019-goda/> (Accessed: 17.11.2020)

21. Federal Law No. 212-FZ of July 13, 2015 (as amended on October 15, 2020) «On the Free Port of Vladivostok» [Electronic resource] URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596/53de815bfda4399e4c02f80b6d7559a2831a6570/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/53de815bfda4399e4c02f80b6d7559a2831a6570/) (Accessed: 11/17/2020)

Рекомендательное письмо

на статью **«СУХОЙ ПОРТ»: ВОЗМОЖНОСТИ И  
ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ,**  
подготовленную д.э.н., профессором Останиным В.А.

1. Статья полностью соответствует тематике журнала «Столыпинский вестник».

2. Статья содержит новые данные, полученные в результате анализа российской и зарубежной практики создания и функционирования «сухих портов».
3. Название статьи соответствует содержанию.
4. Аннотация корректно и четко отражает основное содержание статьи.
5. Методы научного исследования адекватны целям статьи.
6. Выводы, сделанные автором, имеют под собой достаточную статистическую базу.
7. Статья не содержит таблиц и рисунков.
8. Список литературных источников содержит достаточные ссылки на публикации в российских и иностранных базах научных и статистических данных.
9. Текст статьи отличается выверенным научным стилем.
10. Оригинальность текста с учетом корректных ссылок составляет 85,77%. Самоцитирование отсутствует.
11. Заключение: Рекомендуется к публикации в научном журнале «Столыпинский вестник».

Рожков Ю.В. -- профессор кафедры Банковского дела Хабаровского государственного университета экономики и права, доктор экономических наук, профессор



Рожков Ю.В.

03 января 2021 г.