

ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ТЕХНОЛОГИИ «СУХОЙ ПОРТ»**К. В. ТУБЕРТ, А. Е. СМЕКАЛИН***Челябинская таможня, Челябинск***Е. П. ХОДОРОВСКИЙ***Южно-Уральский государственный университет, Челябинск*

Статья посвящена проблемным вопросам, связанным с реализацией технологии «сухой порт» в Российской Федерации. С начала 2000 года сохраняется устойчивая тенденция увеличения грузооборота, проходящего через морские порты России. В связи с перегруженностью морских портов возможности по дальнейшему наращиванию объемов перевозок, в том числе и контейнерных, практически исчерпаны. Выходом из сложившейся ситуации может стать строительство «сухих портов». Термин «сухой порт» закреплен в межправительственном Соглашении о «сухих портах». Российская Федерация в числе стран, подписавших указанное Соглашение. В статье приведен опыт Европейских стран по реализации технологии «сухой порт» в нескольких крупнейших морских портах. Ввиду высокого уровня развития железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного сообщения на территории Европы создание сухих портов является более чем оправданным. Европейский опыт показал, что создание сухих портов приводит к снижению транспортных издержек, высвобождению полезных площадей в морских портах, снижению временных издержек на оформление грузов, созданию новых рабочих мест и экономическому выравниванию внутренних и прибрежных территорий. Реализация технологии «сухой порт» имеет особенности и специфику в современных условиях. Выделены преимущества и недостатки данной технологии. Предложены пути устранения недостатков и совершенствования применения данной технологии.

Ключевые слова: «сухой порт», морской порт, таможенные операции, глобализация, таможенные органы.

Процесс глобализации мировой экономики, вступление нашей страны во Всемирную торговую организацию, так или иначе, оказывают влияние на все территории государств-членов ВТО, требуют совершенствования механизмов внешнеэкономической деятельности.

В сложившейся ситуации таможенные органы Российской Федерации становятся участниками всемирной системы коммерческих, научных, производственно-технологических, транспортных, информационных, финансовых коммуникаций [6].

Специфика транспортной системы России обуславливает ведущую роль железных дорог в обеспечении внешнеторговых перевозок, поскольку на их долю приходится около половины экспортно-импортных перевозок, большая часть которых осуществляется через морские и речные порты (таблица 1). В общем объеме перевалки грузов России через морские порты почти 95 % составляют внешнеторговые грузы и 5% – грузы, перевозимые в каботажном плавании [8, 10]. Анализ тен-

денций изменения объемов перевалки внешнеторговых грузов в портах в период с 2000-2013 гг. показывает, что идет устойчивый рост объемов перевозок грузов в смешанном сообщении через порты (доля перевозок через порты возросла более чем в 2 раза с 250.30 млн. т в 2010 году до 673.8 млн. т в 2013 году). В связи с этим возрастает перегруженность морских портов. Анализ геометрических параметров портов показывает, что их возможности по дальнейшему наращиванию объемов перевозок, в том числе и контейнерных, практически исчерпаны [7].

В основном это обусловлено расположением морских портов в пределах населенных пунктов, отсутствием перспектив расширения их территорий с целью создания терминалов для хранения грузов. Выходом из сложившейся ситуации может стать строительство «сухих портов». Именно этот подход может значительно увеличить пропускную и перерабатывающую способность морских портов.

Таблица 1

Динамика объемов перевалки внешнеторговых и каботажных грузов России, млн. т.

Год	Объем перевалки, в том числе					
	Всего перевалено грузов	В каботаже	В заграничной плавании	Через российские порты	Через иностранные порты	Всего через порты России
2000	250.30	12.30	238.00	170	68.00	182.30
2001	275.10	15.20	259.90	190.4	69.50	205.60
2002	351.60	14.90	336.70	250.7	86.00	265.60
2003	390.00	11.60	378.40	285.7	92.70	297.30
2004	439.80	19.40	420.40	336.0	84.40	355.40
2005	506.80	25.60	481.20	381.40	99.80	407.00
2006	525.10	25.30	499.80	395.7	104.10	421.00
2007	568.17	24.02	544.15	427.04	117.11	451.06
2008	571.06	29.26	541.80	425.33	116.47	454.59
2009	597.13	39.01	558.12	457.41	100.71	496.42
2010	622.31	36.51	585.80	489.52	96.28	526.03
2011	639.40	32.76	606.64	502.77	103.87	535.53
2012	661.60	31.70	629.90	534.3	95.60	566.00
2013	673.80	36.00	637.80	553.00	84.80	589.00

Важным шагом в развитии логистической инфраструктуры России стало подписание 7 ноября 2013 года в Бангкоке на второй сессии Форума министров транспорта стран Азии межправительственного Соглашения о «сухих портах» (далее – Соглашение) [2]. Соглашение было подписано 14 странами, включая Россию, входящими в Экономическую и социальную комиссию ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). В числе подписавшихся кроме России: Армения, Камбоджа, Индонезия, Лаос, Монголия, Мьянма, Непал, Южная Корея, Таджикистан, Вьетнам, Иран и Таиланд. От Российской Федерации соглашение подписал заместитель министра транспорта Российской Федерации Алексей Цыденов на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 01.12.2012 № 2231-р [2].

Важными моментами соглашения о «сухих портах» являются:

1) документальное закрепление скоординированного развития значительного количества логистических центров, призванных обеспечить обработку и доставку грузов на перспективных направлениях международной торговли;

2) установление руководящих принципов развития и эксплуатации «сухих портов», по сути, являющихся стандартизацией требований к логистическим центрам в целях наиболее эффективного функционирования

создаваемой международной единой интермодальной транспортной системы в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

3) нормативное закрепление понятия «сухие порты».

В документе подчеркивается, что стороны Соглашения намерены развивать эти узлы в рамках национальных программ и в соответствии с национальными законами и правилами. В нашей стране такими национальными программами могут быть государственные и федеральные целевые программы в сфере транспорта.

Действующая на настоящий момент времени Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России» (2010-2020 годы), утвержденная постановлением Правительства российской Федерации от 05.12.2010 № 848 [3], включает подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг», которая, в свою очередь, уже содержит ряд проектов, указанных в Межправительственном Соглашении, в том числе в качестве потенциальных «сухих портов». Вместе с тем ряд проектов, включенных в Соглашение, реализуется за счет частных инвестиций.

Федеральной таможенной службой России издан приказ от 18 марта 2010 года № 510 «Об утверждении Порядка осуществления таможенных операций с товарами при прибытии на таможенную территорию Российской Федерации в морских портах и их перемеще-

нии из мест прибытия в места временного хранения» (далее – Порядок), направленный на реализацию технологии «сухого порта» [4].

Порядок устанавливает возможность применения упрощенной процедуры внутреннего таможенного транзита в отношении товаров, прибывающих в морских контейнерах в морские порты Российской Федерации и перемещаемых по процедуре внутреннего таможенного транзита на склады временного хранения, расположенные в непосредственной близости от морских портов, при выполнении операторами морских терминалов и владельцев СВХ условий, установленных Порядком. Расположение наиболее крупных морских портов Российской Федерации в пределах населенных пунктов существенно влияет на перспективы расширения их территорий с целью создания терминалов для хранения импортных грузов. Таким образом, «сухой порт», по сути, является терминалом, расположенным на некотором удалении от самого морского пункта пропуска, но позволяющим осуществлять временное хранение и перевалку значительного количества товаров. Кроме того, необходимо учитывать, что в отличие от уже давно сложившейся инфраструктуры морских портов, «сухие порты» в настоящее время только строятся, поэтому в них могут быть созданы все необходимые условия для работы таможенных органов, организации и проведения эффективного таможенного контроля в отношении перемещаемых товаров. Однако, нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, принятые до дня вступления в силу Федерального закона от 27.11.2010 № 311-ФЗ, действуют в части, не противоречащей законодательству Российской Федерации о таможенном деле, впредь до признания их утратившими силу или принятия соответствующих нормативных правовых актов [1].

По словам Ларисы Коршуновой, заместителя начальника Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России, «...в докризисный период наиболее крупные морские контейнерные терминалы столкнулись с проблемой нехватки портовых мощностей для перевалки контейнеров. В этой связи одним из способов разгрузки морских пунктов пропуска и одновременно повышения эффективности таможенного администрирования перемещаемых через них товаров, по нашему мнению, является развитие института «сухих портов».

Для себя мы определили, что «сухой порт» – это терминал, расположенный в некотором удалении от морского пункта пропуска, но позволяющий осуществлять временное хранение и перевалку значительного количества товаров с одновременным переносом ряда операций таможенного контроля из зоны таможенного контроля в порту в «сухой порт».

Первым этапом реализации технологии «сухого порта» стало издание в 2010 году Приказа ФТС России №510 «Об утверждении Порядка осуществления таможенных операций с товарами при прибытии на таможенную территорию Российской Федерации в морских портах и их перемещении из мест прибытия в места временного хранения». Данный приказ содержал некоторые упрощения порядка перемещения товаров с территории морского порта на территорию внутреннего терминала, где будет осуществляться их временное хранение. Эти упрощения предусматривали:

- возможность представления лицом, которому будет выдаваться разрешение на транзит, сокращенного перечня сведений (только тех сведений, которые содержатся в документах, подтверждающих заключение договора морской перевозки);

- использование в качестве транзитной декларации транспортных документов, оформляемых на плечо этой перевозки.

Несмотря на все преимущества, которые предоставлял упрощенный порядок, приказ, к сожалению, не нашел своей практической реализации в морских портах. Возможно, одной из причин этого стал «неподъемный» для участников ВЭД размер генерального обеспечения уплаты таможенных платежей, установленный приказом, который не должен был быть менее 300 млн. рублей. Вместе с тем, с формированием Таможенного союза таможенное законодательство претерпело существенные изменения, и была подготовлена новая технология. В рамках этой технологии мы используем положения Таможенного кодекса Таможенного союза (далее - ТК ТС), позволяющие помещать товары на временное хранение непосредственно при их прибытии в морском порту и затем перемещать их без применения процедуры таможенного транзита на внешний терминал.

По мнению ФТС России, с точки зрения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства РФ о таможенном деле, и исходя из предложенного ЭСКАТО понятия «сухих портов», основой «сухого порта» в Российской Федерации может стать

склад временного хранения (далее – СВХ), так как в соответствии с пунктом 1 статьи 168 ТК ТС местами временного хранения товаров являются СВХ и иные места в соответствии с законодательством государств – членов Таможенного союза.

В настоящее время в Реестр владельцев СВХ на территории РФ включено более 700 владельцев СВХ, перечень которых размещен на официальном интернет-сайте ФТС России (www.customs.ru). «Сухие порты», как этого требует ЭСКАТО, должны быть расположены в непосредственной близости от основных международных транспортных маршрутов. Основные транспортные магистрали, проходящие по территории РФ, на которых должны быть расположены «сухие порты», должны быть определены Минтрансом России.

При этом необходимо отметить, что владельцем СВХ в РФ в соответствии с частью 1 статьи 69 Федерального закона от 27.11.2010 г. №311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» может стать любое заинтересованное российское юридическое лицо, включенное в Реестр владельцев СВХ. Таможенные посты и структурные подразделения таможен могут находиться в помещениях, принадлежащих лицам, осуществляющим деятельность в сфере таможенного дела, только по инициативе указанных лиц.

Предоставление на СВХ помимо временного хранения дополнительных услуг, в том числе по техническому обслуживанию контейнерных и иных типов грузов, как этого требует предложенное ЭСКАТО понятие «сухого порта», также может осуществляться исключительно по инициативе владельца СВХ. Как видим, в настоящее время возможность создания «сухих портов» в России в контексте понятия, предложенного ЭСКАТО, зависит исключительно от заинтересованности частных лиц, и любой транспортно-логистический комплекс или СВХ сможет при соблюдении определенных условий стать «сухим портом» международного значения. Перечень «сухих портов» международного значения будет формироваться на основе предложений каждой страны...». Соглашение о «сухих портах» содержит руководящие принципы по их развитию и эксплуатации (приложение II к Соглашению). В Соглашении подчеркивается, что стороны, подписавшие его, будут предпринимать все возможные меры для соблюдения этих принципов при строительстве, модернизации и эксплуатации «сухих портов».

Базовые функции «сухих портов» включают обработку, хранение и предусматриваемый законом осмотр грузов, перевозимых в процессе международной торговли, и совершение применяемых методов таможенного контроля и формальностей.

Дополнительные функции «сухих портов» могут включать следующие функции, но не ограничиваться ими:

- a) прием и отправка;
- b) комплектование и распределение;
- c) складирование;
- d) перевалка [2].

В статье 1 Соглашения закреплено понятие «сухой порт», которое означает место внутри территории страны с логистическим центром, соединенным с одним или более видами транспорта, предназначенном для обработки, временного хранения и предусматриваемого законом осмотра грузов, перевозимых в процессе международной торговли, и совершения применимых таможенных контрольных функций и формальностей. Таким образом, в определение понятия были заложены базовые функции «сухого порта», приведенные в приложении II к Соглашению, с уточнением расположения внутри страны и соединения с одним или более видами транспорта.

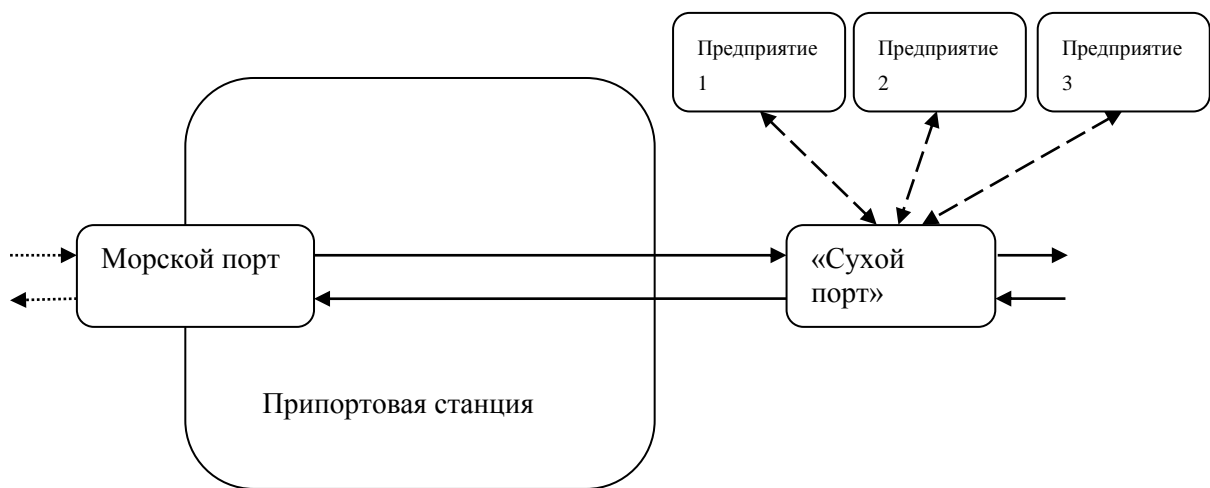
Представим схему взаимодействия морского порта и «сухого порта» в схематическом виде (рисунок 1).

Далее рассмотрим европейский опыт по созданию «сухих портов» как основных элементов транспортно-логистических кластеров [5].

Современные тенденции в развитии европейского портового хозяйства связаны с увеличением мирового грузопотока морским транспортом в последние десятилетия. Так, например, грузооборот с 1950 по 2000 гг. вырос практически в 10 раз, с 3570 млрд. т-км до 3 000 млрд. т-км.

Грузооборот крупнейших европейских портов претерпевает ежегодный рост. Рассмотрим три крупнейших европейских морских порта.

Порт Роттердам в 2014 г. обработал почти 445 млн. т. грузов (для сравнения: в 2013 и 2012 гг. – 441,5 млн. т., в 2011 г. – 435 млн. т.). Ежегодный контейнерооборот составляет около 12 млн. TEU.



Морской транспорт→
 Автомобильный транспорт ←--→
 Железнодорожный транспорт —→

Рисунок 1 – Схема взаимодействия морского порта и «сухого порта»

Грузооборот порта Антверпен в 2014г. составил 198,8 млн. т., что на 4,2 % больше, чем в 2013 г. Контейнерооборот порта Антверпен в 2014 г. составил 8,96 млн. TEU, что на 4,5 % превысило результат аналогичного периода 2013 г.

Грузооборот порта Гамбург в 2014 г. составил 145,7 млн. т. (+4,8 % к аналогичному периоду 2013 г.). За 2014 г. было обработано 9,7 млн. TEU (+5,1 % к аналогичному периоду 2013 г.). Контейнерные перевозки в настоящее время играют очень важную роль во внешнеторговом обороте между странами. Многие контейнерные портовые комплексы в Европе расположены на ограниченных территориях, что накладывает определённые ограничения на развитие инфраструктуры порта. Увеличение объёмов грузопереработки требует освоения всё новых территорий, и, следовательно, появляется потребность в развитии тыловых территорий и так называемых сухих портов.

В настоящее время в Европе действует порядка 250 сухих портов, которые не только являются удалёнными терминалами морских портов, но и обслуживают внутренние районы стран, расположенные вдали от береговой линии. Сухие порты, как правило, специализи-

руются на перегрузке контейнеров, обслуживании грузов, хранении товаров, предоставлении логистических и таможенных услуг и т. д. Ввиду высокого уровня развития железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного сообщения на территории Европы создание сухих портов является более чем оправданным. В настоящее время важную роль в формировании транспортно-логистических кластеров играет строительство сухих портов. Создание сухих портов приводит к снижению транспортных издержек, высвобождению полезных площадей в морских портах, снижению временных издержек на оформление грузов, созданию новых рабочих мест и экономическому выравниванию внутренних и прибрежных территорий [5]. Однако перекладывать и копировать успешный европейский опыт на транспортно-логистическую систему России, имеющую свои специфические особенности, будет некорректно. Что касается преимуществ и недостатков технологии «сухой порт», то авторы Кузнецов А.Л. и Щербак-Слюсаренко В.Н. в статье «Обоснование концепции «сухого» порта» выделяют не только преимущества введения в транспортно-логистическую сеть

дополнительного звена в виде «сухого» порта, но и недостатки. В качестве преимуществ указанные авторы выделяют значительное снижение требований к площадям, расположенным в границах порта, что в ряде случаев может оказаться определяющим для принятия решения, оптимизирующего системные затраты по всей цепи поставки, а также возможность использования низкопроизводительного оборудования, ослабление требований к почве и строительству покрытий, возможность выбора удобного расположения территорий по геологическим и транспортным признакам и др. К недостаткам системы с использованием «сухого» порта, кроме указанного увеличения общего объема складов, в первую очередь следует отнести появление дополнительной транспортировки и, в общем случае, дополнительной перевалки. При выходе на пути общего пользования соответствующие затраты могут оказаться сравнимыми с основной перевозкой от грузоотправителя до морского порта, что будет полностью исключать возможность использования всей концепции [9]. Также считаем необходимым выделить следующие недостатки технологии «сухой порт»:

1) Владелец склада должен на всю территорию, которая будет использоваться для хранения импортных товаров, оформить и страховку, и депозит, и все гарантии по обеспечению уплаты таможенных пошлин;

2) Стоимость перевозки от порта до терминала будет вынужден оплачивать клиент, получающий товары с терминала;

3) Низкая информационная безопасность процедуры документального оформления грузов на этапах передачи прав, в первую очередь, между агентами судовых линий и экспедиторами.

Для решения данных проблемы необходимо:

1) Рассмотреть вопрос о разработке дополнительных нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность «сухих портов» и взаимодействие с внешними субъектами, в том числе выработать четкие классификационные критерии отнесения терминала к категории «сухих портов»;

2) Для эффективного и качественного управления грузопотоками необходимо внедрять перспективные таможенные и иные технологии: системы управления, мобильные технологии, системы спутниковой навигации и технологии идентификации грузов и т.д.

Таким образом, создание «сухих портов» – это один из методов совершенствования системы таможенного оформления и контроля, позволяющий разгрузить морские и речные порты и, тем самым, ускорить товарооборот. Несмотря на то, что законодательная база в этой области имеет ряд недостатков, данная концепция имеет широкие перспективы в будущем. Другими словами реализация технологии «сухого порта» будет способствовать увеличению товарооборота через морские порты Российской Федерации. Но строительству «сухих портов» препятствует отсутствие достаточного развития транспортной инфраструктуры и оптимального алгоритма выполнения таможенных операций.

Литература

1. Федеральный закон от 27.11.2010 № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации».
2. Распоряжение Правительства РФ от 01.12.2012 № 2231-р «О подписании Межправительственного соглашения о «сухих портах».
3. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)».
4. Приказ ФТС России от 18 марта 2010 года № 510 «Об утверждении Порядка осуществления таможенных операций с товарами при прибытии на таможенную территорию Российской Федерации в морских портах и их перемещении из мест прибытия в места временного хранения».
5. Волынский, И.А. Сухие порты как основные элементы транспортно-логистических кластеров: европейский опыт. / И.А. Волынский, А.В. Титов // Вестник астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. Издательство: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Астраханский государственный технический университет» (Астрахань). – 2015. – № 2. – С. 84 – 88.
6. Григорьев, М.Н. Инновационное развитие системы управления таможенно-логистической

инфраструктурой Северо-Западного региона / М.Н. Григорьев, А.Е. Озолин // Управленческое консультирование. Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Москва). – 2012. – № 3. – С. 153 – 159.

7. Корнилов, С.Н., Формирование системы переработки контейнерного потока. Современные проблемы транспортного комплекса России / С.Н. Корнилов, О.В. Фридрихсон // Межвуз. сб. науч. тр. / под ред. А.Н. Рахмангулова. – Магнитогорск: Изд.-во Магнитогорск. техн. ун-та им. Г.И. Носова. – 2011. С. 131 – 137.

8. Король, Р.Г. Технология функционирования Владивостокского транспортного узла при наличии мультимодального терминала «сухой порт» / Р.Г. Король, А.С. Балалаев // Вестник государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова. Издательство: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова (Санкт-Петербург). – 2014. – № 5. С. 92 – 101.

9. Кузнецов, А.Л. Обоснование концепции «сухого» порта. / А.Л. Кузнецов, В.Н. Щербакова-Слюсаренко // Транспортное дело России. Издательство: Редакция газеты «Морские вести России» (Москва). – 2013. – № 4. – С. 77 – 80.

10. Сайт Ассоциации морских торговых портов – Режим доступа: <http://www.morport.com/rus/>

Туберт Ксения Вадимовна – главный государственный таможенный инспектор отдела таможенных процедур и таможенного контроля, Челябинская таможня г. Челябинск, e-mail: tybert@bk.ru

Смекалин Александр Евгеньевич – государственный таможенный инспектор отдела товарной номенклатуры, происхождения товаров и торговых ограничений, Челябинская таможня, студент кафедры финансовый менеджмент, факультет экономика и предпринимательство, Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск, e-mail: alexander.smekalin@yandex.ru.

Ходоровский Евгений Павлович – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры институциональной экономики, Южно-Уральский государственный университет, e-mail: ephodorovsky@mail.ru

Дата поступления 24 апреля 2016 г.

DOI: 10.14529/iimj160218

FEATURES OF REALIZATION OF THE DRY PORT TECHNOLOGY

K. V. TUBERT, A. E. SMEKALIN

Chelyabinsk customs, Chelyabinsk

E. P. HODORKOVSKIY

South Ural State University, Chelyabinsk

Article is devoted to the problematic issues connected with realization of the "dry port" technology in the Russian Federation. Due to the congestion of seaports of opportunity for further accumulation of volumes of transportations including container, are almost settled. Construction of "dry ports" can become an exit from current situation. The term "dry port" is fixed in the intergovernmental Agreement on "dry ports". The Russian Federation among the countries which signed the specified Agreement. In article experiment of the European countries on realization of the "dry port" technology is given in several largest seaports. In view of a high level of development of railway, automobile and internal water communication in the territory of Europe creation of dry ports is more than justified. The European experience showed that creation of dry ports leads to decrease in transport expenses, release of useful areas in seaports, to decrease in temporary costs for registration of freights, creation of new workplaces and economic alignment of internal and coastal territories. Realization of the "dry port" technology has features and specifics in modern conditions. Ways of elimination of shortcomings and improvement of application of this technology are offered.

Keywords: “dry port”, seaport, customs operations, globalization, customs authorities.

References

1. Federal law of 27.11.2010 № 311-FZ "About customs regulation in the Russian Federation".
2. The order of the Government of the Russian Federation of 01.12.2012 № 2231-R "On signing the intergovernmental agreement on dry ports.
3. The decree of the RF Government dated 05.12.2001 No. 848 "On the Federal target program "Development of transport system of Russia (2010 - 2020)".
4. Order of the FCS of Russia from 18 March 2010 No. 510 "About approval of Procedure of customs operations with the goods at arrival on customs territory of the Russian Federation in seaports and their moving from places of arrival in places of temporary storage".
5. Volynskiy, I. A. Dry ports as the basic elements of transport-logistics cluster: the European experience. / I. A. Volynskiy, V. A. // Vestnik of Astrakhan state technical University. Series: Marine engineering and technology. Publisher: Federal state budget educational institution of higher professional education Astrakhan state technical University (Astrakhan). – 2015. – № 2. – P. 84 – 88.
6. Grigoriev, M. N. Innovative development management system of customs and logistics infrastructure the North-West region / M. N. Grigoriev, A. E. Ozolin // Management consulting. Russian Academy of national economy and public administration under the President of the Russian Federation (Moscow). – 2012. – № 3. – P. 153 – 159.
7. Kornilov, S. N., The formation of a recycling system container stream. Locating problems of a transport complex of Russia / S. N. Kornilov, O. V. Fridrihson // Ed. by A. N. Rahmangulova. – Magnitogorsk: Publishing house of G. I. Nosova Magnitogorsk technical university. – 2011. P. 131 – 137.
8. Korol, R. G. Technology of the functioning of the Vladivostok transport hub in the presence of multimodal terminal "dry port" / R. G. Korol, A. S. Balalaev // Vestnik of Admiral S. O. Makarov state University of sea and river fleet. Prepared by: Federal state budgetary educational institution of higher professional education. Admiral S. O. Makarov State University of sea and river fleet. (St. Petersburg). – 2014. – No. 5. P. 92 – 101.
9. Kuznetsov, A. L. Study of the concept of "dry" port. / A. L. Kuznetsov, V. N. Shcherbakova-Slyusarenko // Transport in Russia. Publisher: Editorial office of the newspaper "Maritime news of Russia" (Moscow). – 2013. – No. 4 – P. 77-80.
10. The website of the Association of sea commercial ports – the access Mode: <http://www.morport.com/rus/>

Tubert Ksenia Vadimovna – chief state customs inspector of department of customs procedures and customs control, Chelyabinsk customs, Chelyabinsk, e-mail: tybert@bk.ru

Smekalin Alexander Evgenyevich – state customs inspector of department of product range, goods origin and trade restrictions, Chelyabinsk customs, student of chair financial management, faculty economy and business, South Ural state university, Chelyabinsk, e-mail: alexander.smekalin@yandex.ru

Hodorovskiy Evgeniy Pavlovich – Candidate of Economic Sciences, faculty economy and business, South Ural state university, Chelyabinsk, e-mail: ephodorovsky@mail.ru

Received 24 April 2016

ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Туберт К. В., Смекалин А. Е., Ходорковский Е. П. Особенности реализации технологии «сухой порт». / К. В. Туберт, А. Е. Смекалин, Е.П. Ходорковский// Журнал Управление инвестициями и инновациями. – 2016. – № 2. С. 103 – 110. DOI:10.14529/iimj160218

FOR CITATION

Tubert K. V., Smekalin A. E., Hodorovskiy E. P. Features of realization of the dry port technology. *Investment and innovation management journal*. – 2016. –№2. pp. 103 – 110.
DOI: 10.14529/iimj160218
