



ООО «Морское строительство и технологии»

морстройтехнология



# **Международный опыт создания портовых логистических и промышленных зон**

г. Санкт-Петербург, ул. Гжатская, д. 21, корп. 2, лит. "А", 4-й этаж  
Телефон: (812) 333-13-10, Факс: (812) 333-13-11  
e-mail: [mct@morproekt.ru](mailto:mct@morproekt.ru)    [www.morproekt.ru](http://www.morproekt.ru)

- Порты, и в особенности контейнерные терминалы, становятся все более важным звеном транспортной сети. Значимость контейнерных портов в глобальных цепочках поставок растет благодаря возобновившемуся росту мировой торговли, и, соответственно, мировых контейнерных перевозок, наряду с изменениями в глобальных цепочках поставок.
- В современных условиях конкурируют между собой не отдельные порты, а целые маршруты, логистические цепочки в целом. Таким образом, для порта (и для судоходной компании, стремящейся стать логистическим провайдером) создание устойчивой связи с хинтерлендом (зоной обслуживания) является важным конкурентным преимуществом.
- Стремление завоевать устойчивое положение на рынке способствовало тому, что логистические центры стали строить вблизи порта.



# Понятие портоориентированной (portcentric) логистики и промышленных зон

- Portcentric логистика (в российском варианте наиболее близким по значению является термин «портоориентированная логистика») получает распространение как источник конкурентных преимуществ для грузовладельцев, по мере того, как они все больше осознают выгоды, которые могут быть связаны с расположением их логистических центров по близости от порта, через который они импортируют/экспортируют свою продукцию.
- Преимущества расположения вблизи от морских портов могут быть использованы не только для логистических объектов, но и для производственных, что и делается в современной практике все более активно. Одной из ключевых тенденций развития портов является формирование в припортовой зоне промышленных парков.



Условная схема работы по традиционной модели (слева) и в рамках портоориентированной модели логистики (справа)

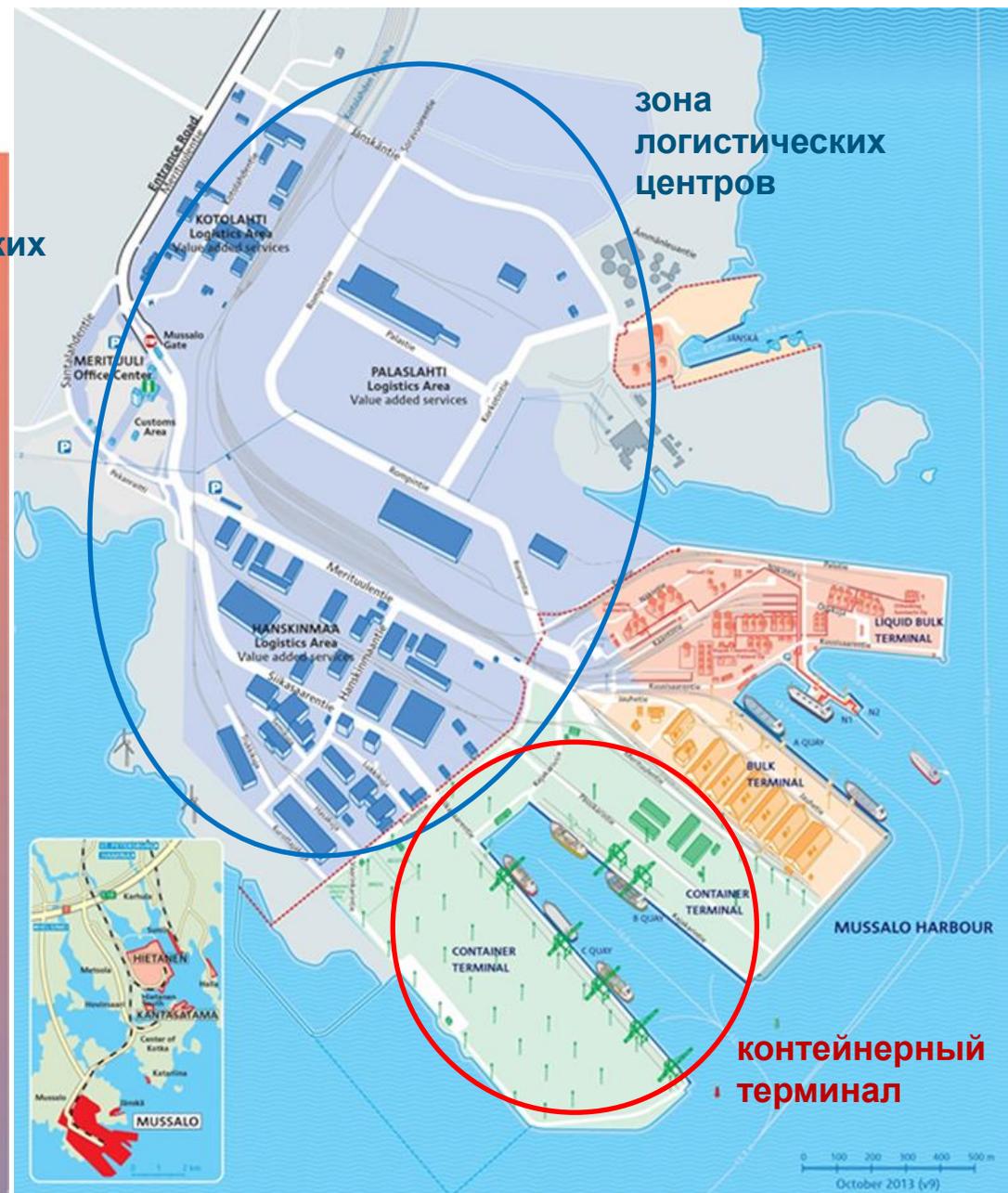
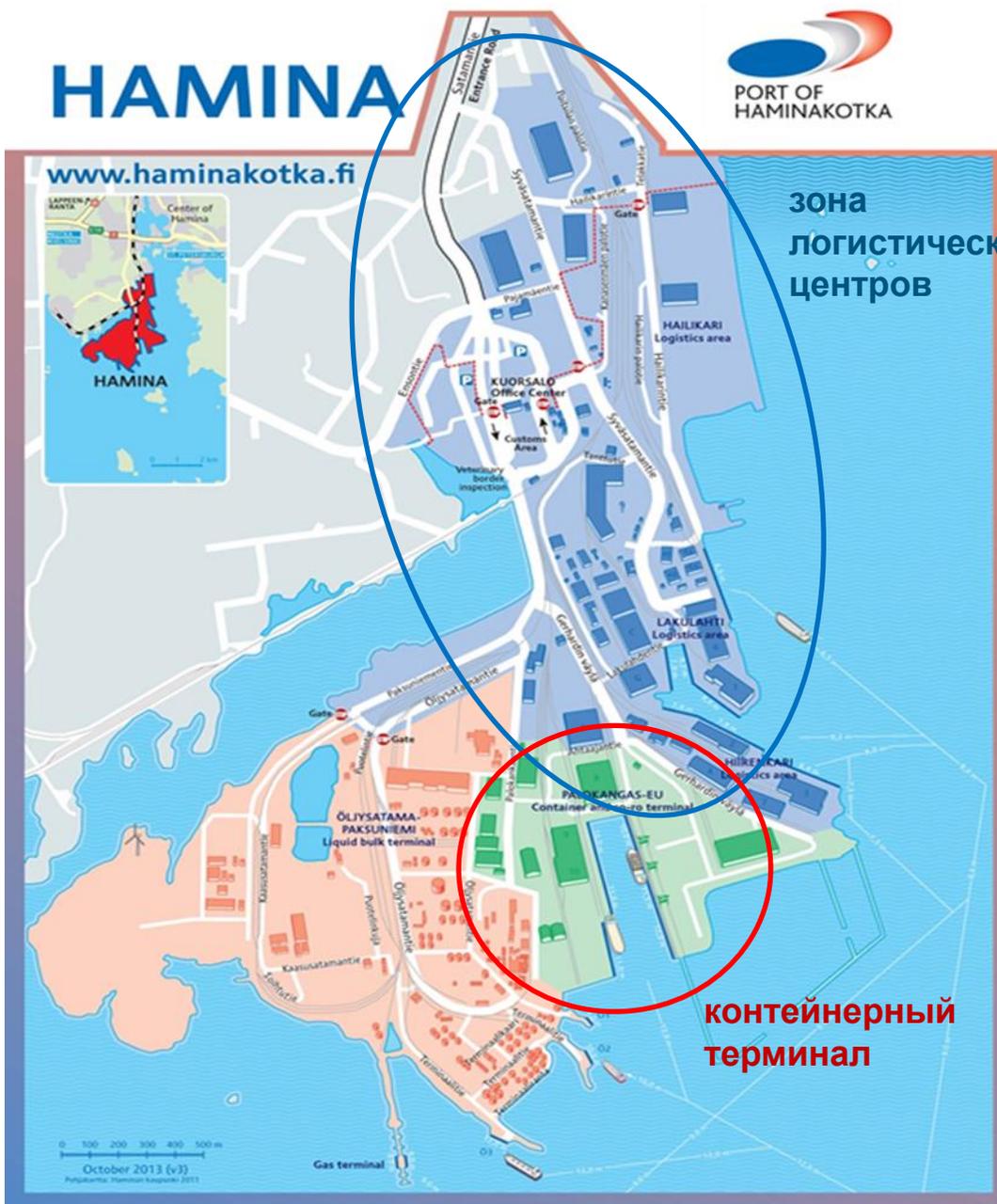
- Сокращение транспортных расходов, демерджей, штрафов за задержку контейнеров (детеншн);
- Сокращение сроков доставки и повышение точности сроков;
- Сокращение рисков повреждения груза;
- Возможность оказания услуг по созданию добавленной стоимости (Value-Added Services);
- Сокращение негативного воздействия на окружающую среду;
- Более эффективное использование мощностей терминалов и вместимости судов за счет консолидации грузовых партий, полной загрузки контейнеров, при условии ограничений на допустимую нагрузку на ось автомобильного транспорта.

# Примеры развития портовых логистических и промышленных зон. Порт Хамина-Котка

- Порт Хамина-Котка (Финляндия) – логистический комплекс и промышленный центр. Грузооборот порта составляет около 16 млн. т, в т. ч. 612 тыс. TEU контейнеров.
- Здесь же находится контейнерный терминал, а также зона, предназначенная для хранения и обработки жидких и химических грузов.
- Основные перспективные зоны развития припортовых логистических центров – районы Хамина и Муссало. В Хамине размещаются преимущественно предприятия химической промышленности, в Котке – логистические операторы.

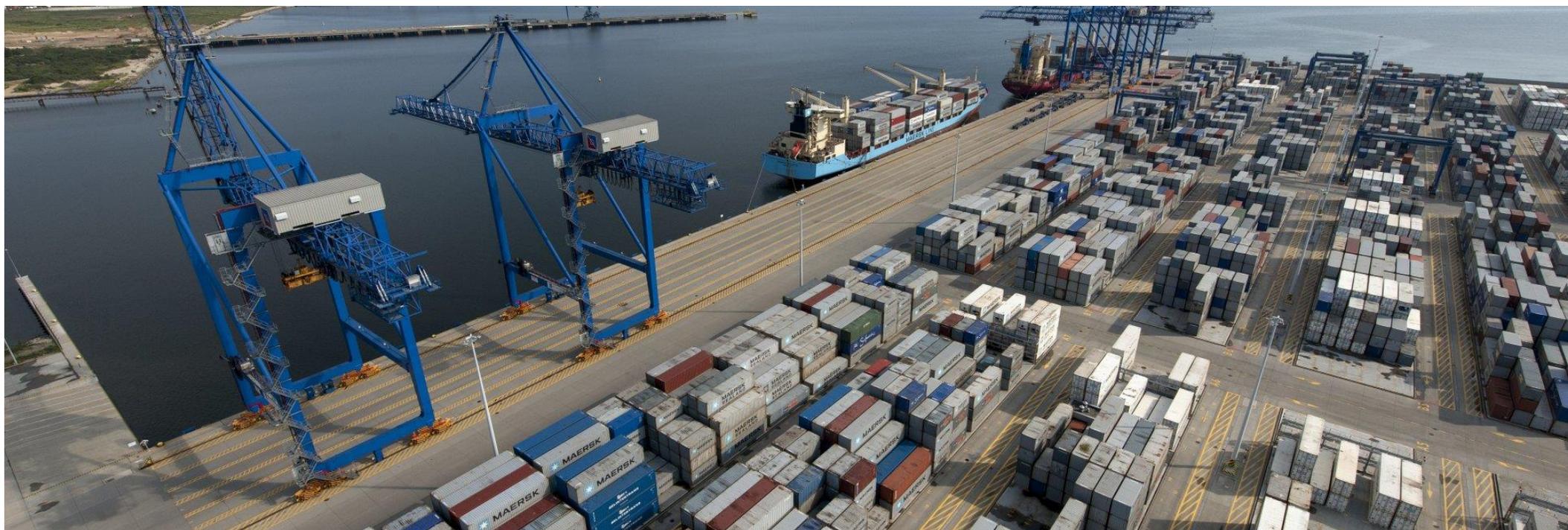


# Зона размещения логистических центров в районе Муссало и Хамина, порт ХаминаКотка



# Порт Гданьск (Польша)

- Порт Гданьск - грузооборот в 2013 г. составил более 30 млн. т, в т. ч. около 1 млн. TEU контейнерных грузов.
- Гданьский глубоководный контейнерный терминал DCT - это крупнейший терминал в южной Балтике. Акватория терминала незамерзающая. В порт осуществляются прямые судозаходы океанских контейнеровозов.
- Пропускная способность терминала составляет 1,25 млн. TEU. За 11 месяцев 2013 г. контейнерный терминал перегрузил более 1 млн. TEU.



# Схема расположения Померанского логистического центра (моделирование, на полное развитие)

- Логистический центр расположен в непосредственной близости от контейнерного терминала.
- Первая очередь логистического центра складской площадью 14 тыс. м<sup>2</sup> построена в 2013 г.
- На полное развитие – поэтапный ввод еще 500 тыс. м<sup>2</sup> под развитие логистических сервисов и 3,5 тыс. м<sup>2</sup> складов built-to-suit.

Характеристики складских помещений:

Класс А

Высота потолков – 10 м

Допустимые нагрузки на покрытие – до 50 kN/m<sup>2</sup>

Сетка колонн – 12 м \* 24 м

Просторная парковка

Услуги логистического центра:

- контейнерного депо
- информационной системы
- возможность организации легкого производства
- хранения и дистрибуции
- предоставления офисных помещений



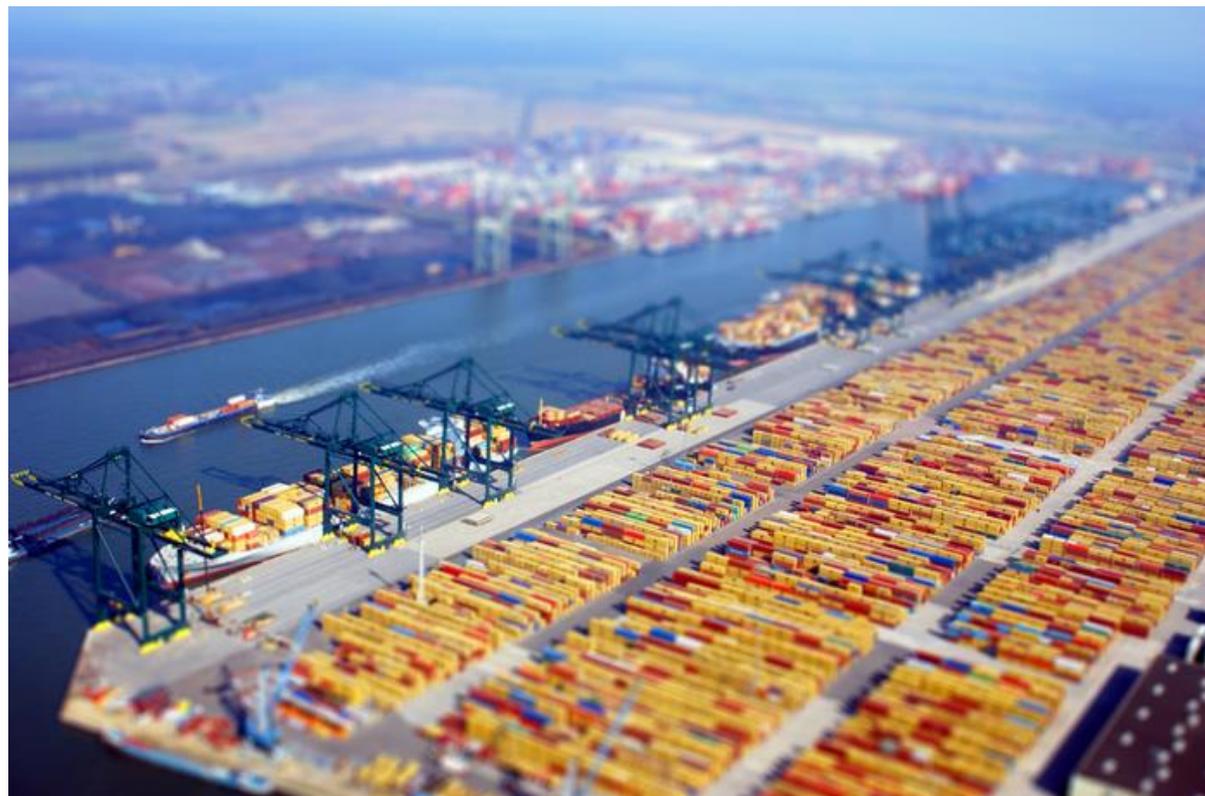
# Порт Вильгельмсхафен (Германия)

- Грузооборот порта в 2013 г. составил около 20 млн. т.
- Терминал Eurogate в Вильгельмсхафене - единственный глубоководный контейнерный терминал в Германии, который способен принимать одновременно до четырех крупнейших контейнеровозов вместимостью по 15 тыс. TEU вне зависимости от приливов.



# Порт Роттердам (Нидерланды)

- Порт Роттердам входит в пятерку крупнейших портов мира, в 2013 г. его грузооборот составил 440,5 млн. т, в т. ч. более 11,6 млн. TEU.
- Большая доля территории портовой зоны (порядка 40%) Роттердама занимает припортовая индустриальная зона, также на этой территории развиваются логистические центры.
- Эти центры по профилю деятельности направлены прежде всего на дистрибуцию поступающих в порт товаров, поэтому называются дистрипарками. Уже действует 3 дистрипарка (Eemhaven, Botlek, Maasvlakte) и развивается четвертый.



# Местоположение дистрипарков Eemhaven, Botlek, Maasvlakte

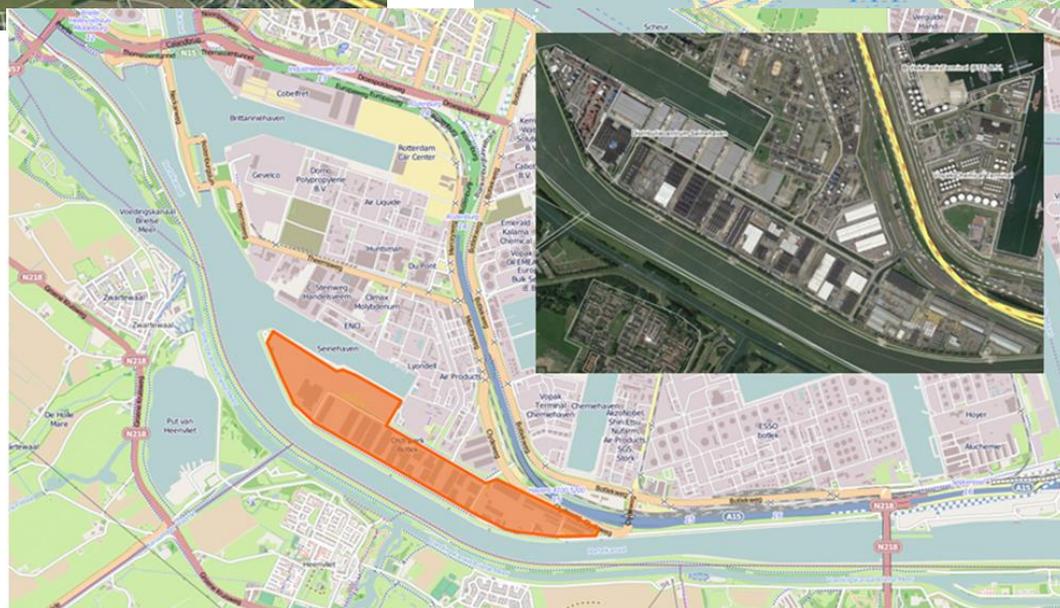
Расположение дистрипарка Eemhaven



Расположение дистрипарка Maasvlakte



Расположение дистрипарка Botlek



# Порт Гавр (Франция)

- Порт Гавр – крупнейший контейнерный порт Франции, с грузооборотом около 2,2 млн. TEU, что составляет 60% от контейнерного грузооборота портов страны (планируется довести грузооборот порта до 6,0 млн. TEU). Общий грузооборот порта Гавр составляет около 75 млн. т.
- В настоящее время реализуется несколько проектов логистических центров в припортовой зоне.



Логистический парк Parc logistique du Pont de Normandie (PLPN)



Логистический парк Parc du Hode

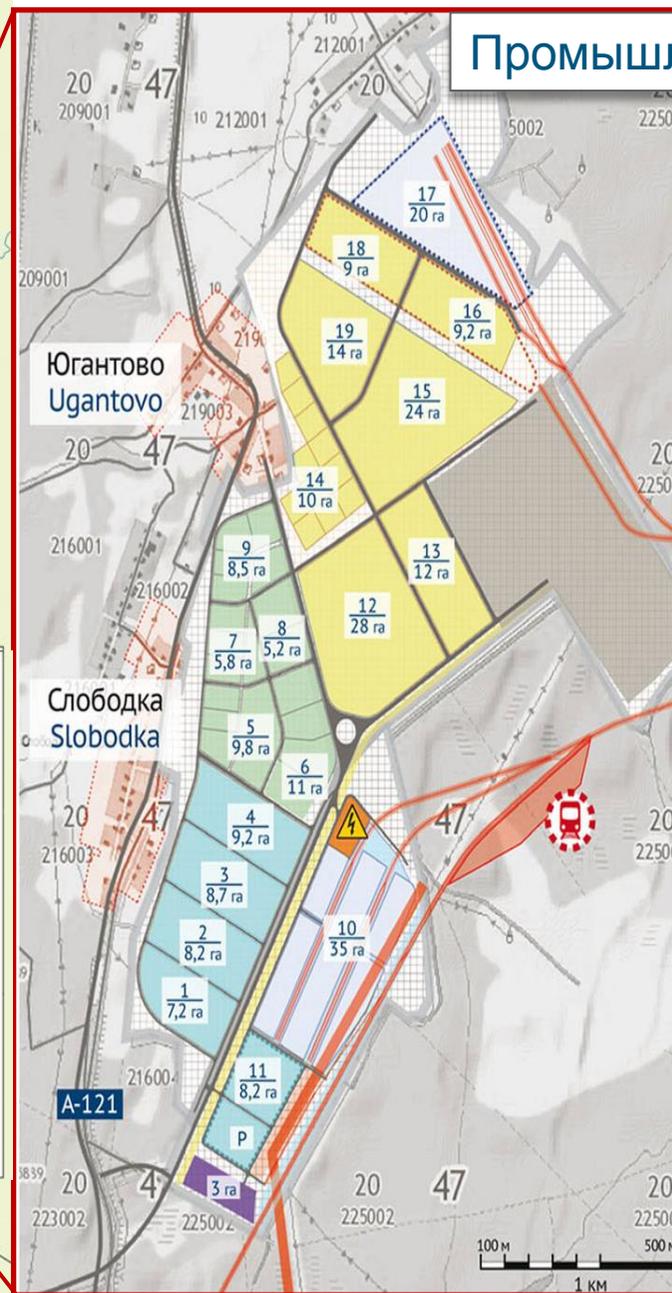


# Порт Усть-Луга (Россия)

- Порт Усть-Луга - универсальный порт, способный принимать различные виды грузов. Грузооборот в 2013 г. – 62,93 млн. т.
- По состоянию на конец 2013 г. действует 13 терминалов, в т. ч. контейнерный терминал. Грузооборот которого в 2012 г. составил около 10 тыс. TEU, а в 2013г. – около 60 тыс. TEU.
- Усть-Лужский контейнерный терминал имеет большие резервы развития, проектом предусмотрено увеличение мощностей до 2,6 млн. TEU.



# Промыленно-логистическая зона порта Усть-Луга



- ✓ индустриальный бизнес-парк (складские, офисные и гостиничные площади, 35 га);
- ✓ сухой порт (СВХ, открытые площадки для хранения, обработки грузов и контейнеров, 88 га);
- ✓ производственная зона (возможно размещение предприятий 1-5 класса опасности, 176 га);
- ✓ складская зона (133 га);
- От границы порта — 500 м.
- Зона обеспечена ж/д сообщением со станцией «Лужская-Сортировочная».



# Порт Бронка (Россия)

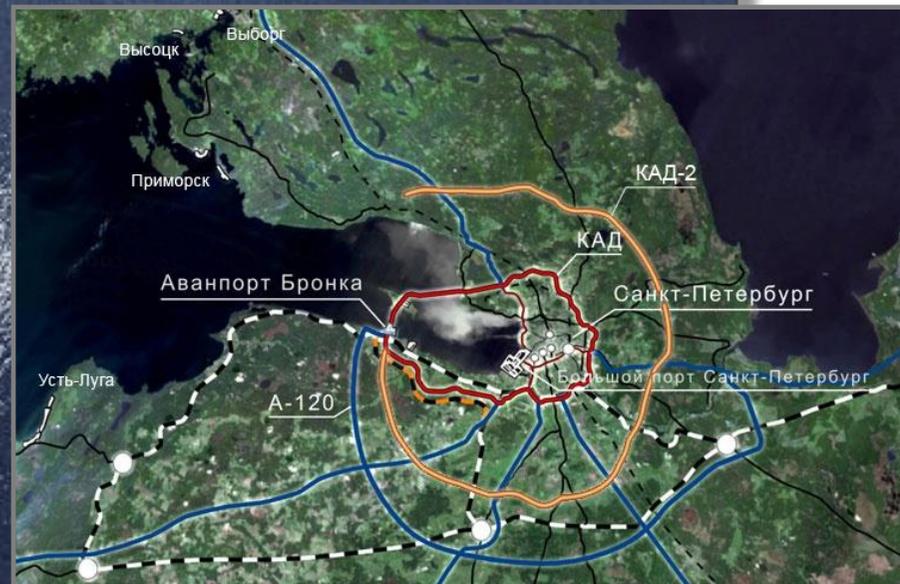
Порт Бронка — строящийся многофункциональный морской перегрузочный комплекс.



**II этап - (2019 г.)**  
 логистический центр (46 га)  
 контейнерный терминал – 1,9 млн. TEU

**III этап - (2022 г.)**  
 контейнерный терминал – 1,45 млн. TEU

**I этап - (2013—2015 г.)**  
 контейнерный терминал – 1,45 млн. TEU  
 терминал накатных грузов – 260 тыс. ед.





# Благодарю за внимание!

---

Телефон: +7 812 333 13 10

Факс: +7 812 333 13 11

e-mail: [mct@morproekt.ru](mailto:mct@morproekt.ru)

[www.morproekt.ru](http://www.morproekt.ru)

 **МОРСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ**