

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
Державний податковий університет
Науково-дослідний інститут фінансової політики

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
ЗДІЙСНЕННЯ МИТНОЇ СПРАВИ
В УКРАЇНІ**

Монографія

Одеса • 2023 • Олді+

УДК 342.951:339.543(477)
А43

Рецензенти:

Дмитро Васильківський, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри міжнародної економіки Хмельницького національного університету;

Віктор Синчак, д-р екон. наук, професор, професор кафедри менеджменту, фінансів, банківської справи та страхування Хмельницького університету управління та права імені Леоніда Юзькова;

Леонід Тимченко, д-р юрид. наук, професор, завідувач відділу дослідження міжнародної податкової конкуренції НДП фінансової політики Державного податкового університету

Редакційна колегія:

Дмитро Серебрянський, канд. екон. наук, доцент, в.о. ректора Державного податкового університету;

Олександра Смірнова, канд. екон. наук, старш. наук. співроб., в. о. проректора з наукової роботи Державного податкового університету;

Іван Бережнюк, д-р екон. наук, професор, начальник Житомирської митниці Державної митної служби України;

Лілія Дорофєєва, д-р юрид. наук, професор, професор кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права Ужгородського національного університету, начальник юридичного управління Закарпатської митниці Державної митної служби України;

Дмитро Приймаченко, д-р юрид. наук, професор, проректор з наукової роботи Університету митної справи та фінансів;

Олександр Гребельник, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри митної справи та товарознавства Навчально-наукового інституту економічної безпеки та митної справи Державного податкового університету;

Аліна Брендак, канд. держ. упр., заступник директора департаменту, начальник відділу застосування міжнародної транзитної системи Департаменту транзитних процедур Державної митної служби України

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Державного податкового університету
(протокол № 6 від 30 листопада 2023 року)*

Актуальні проблеми здійснення митної справи в Україні :
А43 монографія / Державний податковий університет. — Одеса : Олді+,
2023. — 292 с.

ISBN 978-966-289-788-3

У науковій монографії представлені сучасні дослідження у галузі митної справи. У роботі викладено концепцію визначення місця митного права у структурі системи права та бачення формування ефективного правового забезпечення митної справи. Розглянуто теоретико-прикладні аспекти створення та функціонування «сухих портів», розвитку взаємної адміністративної допомоги в рамках Конвенції про процедуру спільного транзиту. Видання розраховане на науковців, викладачів, аспірантів, магістрантів, посадових осіб митних органів України, усіх, хто цікавиться висвітленою у монографії проблематикою.

УДК 342.951:339.543(477)

© Колектив авторів, 2023

ISBN 978-966-289-788-3

© Державний податковий університет, 2023

ЗМІСТ

РОЗДІЛ I

МИТНА СПРАВА У РЕАЛІЯХ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ...5

Олена Рябченко

Концепція визначення місця митного права
у структурі системи права..... 5

Олена Рябченко

Сучасні візії формування ефективного правового
забезпечення митної справи..... 29

РОЗДІЛ II

ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ

ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ» 45

Олена Нелінович

Сутність та значення «сухих портів» за сучасних умов..... 45

Сергій Попель

Міжнародний досвід створення та функціонування
«сухих портів» 65

Тетяна Руда

Нормативно-правові основи створення та діяльності
«сухих портів» 99

Андрій Артеменко, Тетяна Руда, Сергій Попель,

Олена Нелінович, Вікторія Слободян

Проблемні питання створення та діяльності вітчизняних
«сухих портів» й основні напрями їх вирішення..... 139

РОЗДІЛ III

ВЗАЄМНА АДМІНІСТРАТИВНА ДОПОМОГА

В РАМКАХ КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ

СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ170

Ельвіра Молдован

Зарубіжний досвід здійснення взаємної адміністративної
допомоги в системі спільного транзиту..... 170

Олександр Фрадинський

Міжнародна правова основа надання взаємної
адміністративної допомоги у митній справі..... 204

Віктор Заяц

Нормативно-правове забезпечення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту.....	237
--	-----

Світлана Капітанець

Підвищення ефективності організаційного забезпечення здійснення взаємної адміністративної допомоги при процедурі спільного транзиту	265
---	-----

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ «СУХИХ ПОРТІВ»

Сергій Попель,

канд. екон. наук,

завідувач відділу розвитку митної справи

Науково-дослідного інституту фінансової політики

Державного податкового університету

В останнє десятиліття у міжнародній логістиці спостерігається тенденція до зростання кількості «сухих портів» в усьому світі. Така ситуація зумовлена тим, що вони є важливими транспортними вузлами, як для прибережних країн, так і для країн, що не мають виходу до моря, що забезпечують безперебійний процес забезпечення усього ланцюга постачання, зберігаючи при цьому цілісність товарного потоку. У країнах, які мають вихід до моря основна функція «сухого порту» полягає у наданні допомоги морським портам шляхом збільшення їх пропускної здатності, створення буферної зони для зменшення його завантаженості, зменшення тривалості обробки вантажів і тим самим збільшення продуктивності морського порту, що призводить до зростання його конкурентних переваг. У той же час для країн без виходу до моря «сухі порти» допомагають покращувати транзитне сполучення та оптимізувати витрати на логістичні послуги.

Слід зазначити, що в різних країнах, використовуються різні назви таких об'єктів логістичної інфраструктури, як «сухий порт», а саме: в Німеччині – центри вантажного транспорту (Gueterverkehrscentren), у Франції – логістичні мультимодальні платформи (Plateformes Multimodales Logistiques), у Великій Британії – вантажні селища (Freight Villages), у Італії – інтерпорти (Interporti), у країнах Південної Америки – внутрішні митні пости (Estacao Aduaneira do Interior), у північній Америці – внутрішні порти (Inland port). Крім того, в сучасній науковій літературі зустрічаються такі варіації цього поняття як “inland clearance depot”, “inland container terminal”, “dry port”, “freight logistic hub” тощо.

Відповідно до The Review of Maritime Transport (збірник Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД)), «сухий

порт» — багатофункціональний об'єкт у транспортно-логістичній інфраструктурі міжнародних мультимодальних перевезень, що здійснює приймання і відправку вантажів морськими суднами, автомобільним і залізничним транспортом, складування вантажів, сервісні послуги, функції митного терміналу тощо [1]. Однак, існує значна кількість об'єктів інфраструктури, які здійснюють лише окремі логістичні функції, такі, як перевантаження, зберігання, розподіл, оптимізацію тощо (але не виконує функції митного терміналу). Таким чином, не всі логістичні термінали можна вважати «сухими портами». В цьому дослідженні увага акцентується на тих об'єктах логістичної інфраструктури, які повною мірою забезпечують виконання функцій, визначених ЮНКТАД.

Особливо активним спостерігається розвиток таких об'єктів в країнах Європи, що зумовлено високим рівнем розвитку залізничного, автомобільного та внутрішнього водного видів транспорту. Так, сьогодні в Європі налічується більше 250 «сухих портів», які є не тільки віддаленими терміналами морських портів, але й логістичними об'єктами, які обслуговують внутрішні райони країн, що знаходяться на значній відстані від берегової лінії [2].

Серед країн Європи, які володіють найбільш розвиненими мережами «сухих портів» варто виділити наступні: Великобританія, Німеччина, Нідерланди, Швеція, Італія, Франція.

Одна із найрозвинутіших мереж логістичної інфраструктури знаходиться в Німеччині, що пов'язано із проходженням через країну значної кількості міжнародних торгівельних маршрутів та високорозвиненим залізничним, морським і річковим транспортом. Крім того, ця країна є одним із найпривабливіших логістичних ринків у світі, що, в першу чергу, пов'язано із високорозвиненою інфраструктурою, інноваційними технологіями та складами, які за розміром і якістю послуг випереджають більшість європейських країн.

Аналогом «сухих портів» в Німеччині є центри вантажних перевезень (Güterverkehrszentrum — далі GVZ). Перший із таких логістичних об'єктів з'явився в країні у 1985 році, сьогодні ж мережа нараховує 35 GVZ. Загалом у центрах вантажних перевезень здійснюють свою діяльність близько 1400 компаній

в яких працює 60 000 співробітників. Визначним фактором їх успіху є створення загальнонаціональних терміналів комбінованих перевезень, що передбачає зміщення руху з автомобільного на залізничний та водний транспорт.

Розглянемо деякі із найбільших логістичних об'єктів Німеччини. Найбільший внутрішній порт світу знаходиться у місті Дуйсбург. Він розташований у центрі найбільшої промислової агломерації Європи в якій проживає близько 30 мільйонів людей у радіусі 150 кілометрів. Через Дуйсбург проходять основні європейські залізничні лінії, а п'ять автострад забезпечують сполучення з усіма європейськими столицями. Внутрішній порт стоїть на річці Рейн, яка є найважливішою водною артерією Європи та безпосередньо з'єднує порт з морськими портами Амстердама, Роттердама та Антверпена. Порт обробляє понад 110 млн т вантажів, що становить 4,2 млн TEU, які в основному транспортуються на баржах і залізницею до основних морських портів Бельгії та Нідерландів. Порт є ключовим вузлом європейської мультимодальної логістичної мережі та забезпечує стає транспортування споживчих і промислових товарів до цього регіону [3; 4].

Ще одним важливим логістичним центром Німеччини є вантажний транспортний центр Нюрнберга (Bayernhafen Nürnberg). Він є провідним логістичним вузлом півдня країни та одним із найважливіших транспортно-логістичних центрів Європи. Логістичний хаб Нюрнберга має вигідне географічне розташування на перетині Транс'європейських транспортних мереж. Він з'єднує регіон Нюрнберг залізницею з найбільшими морськими портами Європи (Гамбург, Бремерхафен, Роттердам, Амстердам), промисловими містами півночі Італії (Верона, Трієст) та Китаєм (пряме залізничне сполучення поїздом Ченду – Нюрнберг).

Загальна площа Bayernhafen Nürnberg становить 337 га. Річний обсяг вантажів, які переміщуються через логістичний центр 16 млн т. На сьогодні тут працює понад 200 підприємств з різних сфер економіки (логістика, переробка, виробництво, торгівля) зі штатом працівників понад 7000. Власником терміналу є Bayernhafen Group, яка на 100 % належить місцевому муніципалітету [5].

Потужним логістичним центром Німеччини є також місто Бремен в якому знаходиться найбільший логістичний центр країни GVZ Bremen. Він знаходиться в безпосередній близькості від Нойшtedтер Хафен (район і порт міста Бремен) на площі 472 га. Тут розташований найбільший в Європі багатоповерховий склад, а загальна площа складських приміщень складає 1,2 млн м². Має пряме сполучення із великими національними автомагістралями – A1 (Оснабрюк – Гамбург), A27 (Бремергафен – Ганновер), A28 (Ольденбург – Емден – Лір – Нідерланди), A29 (Вільгельсгафен), B212 (Норденхем).

На території інтермодального хабу працює близько 160 підприємств (транспортні компанії, постачальники логістичних послуг, торговельні підприємства), співробітниками яких є приблизно 8700 працівників. Компанії, які базуються в центрі, користуються високорозвинутою логістичною інфраструктурою, а тому пропонують високоякісні послуги в усіх сегментах діяльності [6].

Таким чином, Німеччина володіє розвинутою мережею центрів вантажних перевезень, які надають їй низку конкурентних переваг на міжнародному ринку логістики та стимулюють економічний розвиток регіонів в яких вони розташовані. Основними властивостями, якими характеризуються логістичні термінали країни є високий рівень розвитку тримодальної інфраструктури (залізниця – автомагістралі – внутрішній водний транспорт) та стратегічне розташування (на перетині європейських торговельних шляхів).

Активний розвиток «сухих портів» Великобританії розпочався у 1960-роках із відкриттям першого такого об'єкту в 1968 році в місті Бірмінгем. Впродовж декількох років розпочали роботу ще декілька «сухих портів», а саме в Глазго, Коатбріджі, Баркінзі та Лондоні. Серед основних причин активного розвитку мережі «сухих портів» доцільно виділити наступні [7]:

- стрімке зростання обсягів контейнерних перевезень між Великобританією та Європою;
- значна відстань між основними товаровиробниками та морськими портами;
- запровадження “roll-off” та “roll-on” судноплавства на маршрутах з перетином каналу;
- запровадження контейнерних перевезень з Австралією.

Відповідно до цього виникла необхідність мінімізації часу перебування вантажів у порту, а тому було розроблено стратегію «один порт заходу в Сполучене Королівство» із ключовою роллю морського порту Тілбері в Лондоні. Північні промислові міста Сполученого Королівства за допомогою внутрішнього транспорту (залізниця і автомобільний транспорт) здійснювали переміщення вантажів до внутрішніх логістичних центрів, які в свою чергу мали транспортне сполучення із морським портом. У зв'язку із цим постала необхідність запровадження мережі логістичних хабів, які б розміщувались поблизу промислових центрів [8]. До 1966 року митне оформлення вантажів, які імпортувалися або експортувалися з країни здійснювалося виключно в морських портах, проте контейнерна революція вимагала нових підходів до здійснення митних процедур (митного очищення). Тому, було прийнято нові митні правила відповідно до яких логістичні центри стали «сухими портами» й на їх території постійно перебуватимуть представники митних органів, які будуть здійснювати митний контроль експортних товарів перед завантаженням у контейнери та митний контроль імпорتنих товарів після їх прибуття з морського порту. Також передбачалося, що пломби на контейнерах будуть перевірятися і в морському порту і в «сухому порту», а їх переміщення від одного до іншого буде здійснюватися під митним контролем. Таким чином, здійснення митних процедур значною мірою було перенесено до «сухих портів».

Митною адміністрацією Великобританії затверджено принципи створення «сухих портів», а саме [7]:

- має розташовуватися неподалік магістральних доріг, бажано з доступом до основних залізничних ліній;
- має бути доступний для використання будь-яким міжнародним оператором;
- має бути створений широким консорціум (співтовариством), тобто не може належати одній компанії;
- його функціонування має ґрунтуватись на співпраці, а не конкуренції.

Сьогодні одним із найбільших «сухих портів» Великобританії є логістичний хаб Magna Park, який було засновано ще в 1987 році неподалік від міста Леттерворд. Magna Park

займає територію площею понад 140 га (2,2 млн м²). Локація логістичного хабу дуже вигідна з точки зору логістики – складські приміщення знаходяться в межах «Золотого трикутника» (автомагістралі M1, M6 і M69), біля головного транспортного вузла країни. Наразі територію логістичного хабу орендують 29 компаній, серед яких найбільшими є DHL, Toyota, ASDA [9].

Ще одним важливим логістичним хабом Великобританії є міжнародний залізничний вантажний термінал Давентрі (Davenport International Rail Freight Terminal – DIRFT). Він розташований недалеко від автомагістралі M1 і має залізничне сполучення з Нортгемптонською петлею магістралі Західного узбережжя. Спочатку був створений як регіональний вузол залізничних перевезень до та з порту Фелікстоу та тунелю під Ла-Маншем, а сьогодні він є ключовою частиною британської мережі Транс'європейської мережі комбінованих перевезень [10].

Розвиток інтермодальної інфраструктури в Швеції розпочався у 1980-х роках, саме тоді владою Швеції були здійснені організаційні зміни, які заклали основи стрімкого розвитку логістичної галузі. По-перше, управління інфраструктурою було відокремлено від оперативної частини колишньої Шведської державної залізниці у 1988 році. По-друге, у 1995 році шведським парламентом було прийнято рішення про забезпечення конкурентних умов в сфері залізничних перевезень. По-третє, компанію Green Cargo (сьогодні підприємство є найбільшим залізничним перевізником Швеції, з приблизно 60 % ринку), що була вантажним транспортним підрозділом компанії SJ (Statens Järnvägar – оператор залізничного транспорту) було виокремлено у товариство з обмеженою відповідальністю [11].

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

На сьогодні в Швеції функціонує розвинена мережа транспортних терміналів, які відрізняються між собою обсягом оброблених вантажів (від 2000 TEU на рік до 70 000 TEU

на рік), спектром різноманітних послуг, які вони надають (транспортування, умови зберігання, повних і порожніх контейнерів, пакування, перевантаження, митне оформлення тощо), розмірами складських площ, а також організаційною формою та формою власності терміналу.

Серед сотень логістичних об'єктів, які розташовані на території Швеції, лише 11 відносять до «сухих портів» у класичному їх розумінні. Їх загальну характеристику наведено в таблиці 1.

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

«Сухий порт»	Основна інформація
1	2
Eskilstuna Intermodal Terminal	Був заснований у 2003 році. Перебуває повністю у власності муніципалітету, управління здійснюється через компанію Eskilstuna Logistik och Etablering AB. Має залізничне сполучення із морськими портами через залізничних операторів Green Cargo, GDL і TX-Logistics. Найбільшими споживачами послуг є H&M, BSH Home Appliances, ICA, Volvo і Coop.
Jönköping Kombiterminal AB	Було відкрито у грудні 2010 року. Земля, на якій розташовано термінал належить компанії Catena, а сам термінал створений і належить муніципалітету Йонкопінгу. За всі послуги, які доступні на терміналі відповідає компанія Bring Linehaul AB. Найбільшими клієнтами є IKEA та Elgiganten.
Umea terminal	Був введений в експлуатацію у 2010 році. Термінал Umea Combi створений і належить Trafikverket, а потім зданий в оренду Infrastruktur і Umea AB (INAB). Має сполучення із залізничною лінією Ботнія, яка з'єднує північ і південь Швеції, а також зі Стамбананом, що забезпечує доступ до всієї залізничної мережі Швеції. Більшість вантажів, які обробляються транспортується із терміналів, розташованих у Гетеборзі, Мальме, Гельсінгборзі та Найсйо. Основними клієнтами є Volvo, IKEA, Biltema і Carlsberg.

Продовження таблиці 1

1	2
Hallsberg Terminal	Був побудований у 2003 році, учасниками реалізації проєкту були муніципалітет Халсберг та компанії Rail combi, Green Cargo та Euroshuttel. Термінал належить компанії з нерухомості Catena AB і має близько 40 різних клієнтів. Термінал напряму з'єднаний із найбільшою сортувальною станцією скандинавського регіону, яка знаходиться в радіусі 35 км до понад 50 % населення країни та понад 60 % підприємств.
Vaggeryds terminal	Термінал розпочав роботу в квітні 2010 року. Займається переробкою вантажів, які переважно надходять із морського порту Гетеборгу. Зараз термінал належить муніципалітету Ваггеріда, його орендує та управляє компанія PGF Terminal AB, яка входить до групи PGF.
Katrineholms Logistikcentrum	Термінал було відкрито у 2010 році. Розташований на перетині двох основних залізничних ліній Швеції, Західної та Південної, що надає доступ до третини населення Швеції в радіусі 20 км. Термінал належить GDL. Компаніями, які користуються послугами терміналу є Amazon Web Services, Bosab, Catena, Postnord AB.
Stockholm Arsta Kombiterminal	Розташований за шість кілометрів від центру міста Стокгольм. В районі діяльності терміналу проживає 3 млн споживачів продукції. Належить Jernhusen AB, а з січня 2017 року ним керує Vate Trafik. Основним залізничним оператором є Green Cargo.
Kombiterminal Gammelstad (Lulee)	Був відкритий у 2003 році та належить муніципалітету Лулео. Оператором терміналу є Sundahls Goods & Parcel AB. Основними клієнтами є Polarbrod і Scania, а також підприємства лісової промисловості.
Sundsvall Combi Terminal	Термінал відкрили 2011 року. Управління здійснюється компанією Sundsvall Logistikpark AB. Розташований на північ від міста Сундсвал поблизу морського порту Тунадалс. Термінал Sundsvall працює з багатьма клієнтами, такими як DSV, DHL, Noygoun, IKEA та Biltema.

Закінчення таблиці 1

1	2
Dry Port Falköping- Skaraborg Logistic Center	Термінал розпочав роботу в 2007 році. Вантажі надходять до нього з морського порту Гетеборга. Власником і оператором «сухого порту» є компанія Jula logistics. Транспортування вантажів здійснюється за допомогою компаній Schenker (перевезення автотранспортом) та Tagfrakt (залізничні перевезення).
Insjön Kombiterminal	Створений у 2002 році з метою налагодження експорту деревини в країни Азії. Термінал розташований у муніципалітеті Лександ. Управління здійснюється компанією Vanerexpressen. Має залізничне сполучення з портами Євле та Гетеборг. Відіграє важливу роль для великих компаній, таких як Clas Ohlson, Bergkvist Siljan AB, Tomokuhus i Ejendals.

Джерело: складено на основі [12]

Таким чином, можна відлити декілька спільних рис та характеристик, що притаманні «сухим портам» Швеції, а саме:

- практично всі «сухі порти» в країні створені за ініціативи місцевих органів влади (муніципалітетів) і перебувають у тісній кооперації із підприємствами, які займаються вантажними перевезеннями;

- більшість «сухих портів» Швеції знаходяться на відстані 200–600 км від морського порту;

- переважна більшість визначених вище логістичних хабів активно розвиваються, що підтверджується постійним розширенням переліку послуг. При цьому, послугами, якими користуються найбільш часто, є: зберігання, обробка небезпечних вантажів, вантажні операції, контроль обігу пустих контейнерів. Послугами, якими користуються рідше, є: консолідація вантажів, онлайн-бронювання, безпечна стоянка для вантажівок і причепів, митне очищення, експедування, складування, відстеження руху вантажів, комплектування, перепаккування та маркування, карантин, контроль якості, ремонт, крос-докінг), які ними надаються та постійним удосконаленням складської інфраструктури;

— завантаженість більшості «сухих портів» складає 20–60 % від пропускної спроможності, що створює перспективи для нарощення обсягу вантажів, які опрацьовуються «сухими портами».

В останні десятиліття значно зросли обсяги морських перевезень на півдні Європи, що дозволило південно європейським морським портам конкурувати із північноєвропейськими за обсягами опрацьованих вантажів. В першу чергу, така ситуація була спричинена розвитком логістичної інфраструктури морських італійських портів Адріатики, Тірренського та Лігурійського моря.

Найкращим прикладом розвитку логістичної спроможності в регіоні є морський порт міста Генуя та його інтермодальна інфраструктура. Порт розташований практично в центр міста, а тому має обмежені можливості для розширення. Вирішення проблеми дефіциту території було знайдено в розташуванні «сухого порту» за Апенінами (гірський хребет) в районі Рівальта Скрівія на відстані 75 км від морського порту Генуї. Вперше ідея створення «сухого порту» для розвантаження морського порту Генуї виникла ще в 1966 році, але в силу різних причин тільки в середині 2000-х років проєкт було реалізовано. Проте, слід зазначити, що окремі операції на цьому логістичному об'єкті здійснювалися з кінця 1960-х [13]. Так, у 2006 році було офіційно засновано «сухий порт» Rivalta Terminal Europa S.p.A. в центрі промислового трикутника — Мілан-Турин-Генуя. Він розташований на перехресті основних залізничних ліній, що з'єднують країни Північного Сходу з країнами Західної Європи, а також забезпечують сполучення міста Генуя з портами Північної Європи. Стратегічне розташування дозволяє використовувати внутрішній порт для обробки, як імпорتنих, так і експортних вантажів, що допомагає підтримувати роботу Лігурійських портів. Загальна площа, яку займає термінал становить 1,2 млн м², а пропускна здатність становить 500 тис. контейнерів.

Він пропонує широкий спектр послуг операторам залізниць та автоперевізникам, зокрема:

- буксирування залізничних вагонів власними тепловозами;
- повне технічне обслуговування, яке включає ремонт, мийку, фарбування та контрольні вимірювання для

контейнерів, рефрижераторів, цистерн, напівпричепів, залізничних вагонів;

– логістичні послуги (вантажні роботи, пакування, сортування тощо).

У 2014 році у внутрішньому порту було відкрито представництво митної адміністрації Італії через яке можна здійснювати митне оформлення операцій з імпорту, експорту, транзиту. Крім митного контролю, можуть здійснюватися інші види контролю (санітарно-епідеміологічний, ветеринарно-санітарний, фітосанітарний, екологічний та радіологічний) із залученням інших державних органів. Варто зауважити, що всі імпортні вантажі, які прибувають у Rivalta Terminal із морського порту Генуї перебувають у режимі тимчасового зберігання без оформлення будь-якого митного документа. Це є результатом спеціальної угоди, яку адміністрація Rivalta Terminal Еуропа уклала з Митним агентством, крім того, це гарантує значну економію коштів для компаній, оскільки не вимагає заповнення документа T1 або здійснення митного очищення для транзиту товарів [14]. «Сухий порт» Генуї був одним із перших внутрішніх портів Італії, однак сьогодні в країні спостерігається розширення мережі подібних логістичних хабів, до найбільших з яких можна віднести наступні (таблиця 2): Interporto di Novara, Interporto Bologna, Interporto di Padova, Interporto Quadrante Europa, Interporto di Torino, Milano Melzo, Polo Logistico di Mortara, Interporto Campano.

Таким чином, внутрішні порти Італії є важливими логістичними центрами Європи, оскільки пришвидшують товарообіг між країнами Африки, Близького Сходу та Європи. Також, варто зазначити, що в країні наявний значний досвід розвитку «сухих портів», оскільки перші такі логістичні об'єкти почали з'являтися тут ще у 1960-х роках. Сьогодні це сучасні інтермодальні логістичні хаби, які надають широкий спектр послуг в тому числі й тих, що стосуються митного оформлення та контролю.

Протягом багатьох років провідну роль у міжнародній торгівлі Сполучених Штатів Америки відігравали морські порти, що розташовані на узбережжях Атлантичного і Тихого океанів. Однак, у XX ст. із значним зростанням міжнародного бізнесу

та, як наслідок, збільшенням обсягів переміщуваних вантажів виникла необхідність удосконалення логістичної інфраструктури портів. Одним із основних шляхів вирішення проблемної ситуації стала розбудова мережі сучасних логістичних об'єктів – «сухих портів».

Таблиця 2 – Внутрішні порти Італії

Порт	Характеристика
1	2
Interporto di Novara	Засновано у 1987 році муніципалітетом Навари. Внутрішній порт Навари є найважливішим і найсучаснішим об'єктом логістичної інфраструктури в регіоні П'ємонт. Він займає площу 600 000 м². Має стратегічне розташування на перехресті між Рейнсько-Альпійським та Лісабонсько-Київським транспортними коридорами. Має у своєму складі 5 вантажних складських приміщень площею 72 000 м².
Interporto Bologna	Засновано у 1971 році, з 1986 року надає послуги з митного оформлення вантажів. На сьогодні є однією із найважливіших логістичних платформ Європи, через стратегічне розташування на перехресті 5 транспортних шляхів національного та міжнародного значення та 3 транспортних коридорів (Середземноморський, Транс'європейський та Балто-Адріатичний). Хаб займає площу понад 4 млн м² з яких 665 тис. м² призначено для залізничних / інтермодальних об'єктів та 800 тис. м² призначена для складських приміщень. На сьогодні послугами логістичної платформи користуються близько 120 компаній, в яких працюють понад 4000 працівників.
Interporto di Padova	Засновано у 1973 році Муніципальною радою Падуї, Радою провінції Падуя, Торгово-промисловою палатою Падуї та Державною залізницею Італії. Interporto Padova займає площу понад 1 млн м², 240 000 м² призначені для контейнерних терміналів і 260 000 м² для критих складів, які включають 18 000 м² холодильних камер. У 2020 році було опрацьовано більше 400 000 TEU. Має сполучення із усіма найбільшими портами Італії та північної Європи.

Продовження таблиці 2

1	2
Interporto di Padova	Пропонує підприємствам широкий спектр послуг, а саме: інтегровані логістичні послуги (обробка, зберігання, комплектування, сортування, пакування); міську логістику для доставки товарів у центри міст за допомогою екологічного транспорту та розподільну логістику до торгових точок; експлуатації вантажів на суші та морі й консультації щодо експорту; фінансові послуги (в тому числі митне очищення).
Interporto Quadrante Europa	Номер один в Італії в сфері інтермодальних перевезень та визнаний найкращим вантажним терміналом Європи. Розташований на перехресті автомагістралей Бреннер (напрямок північ-південь) і Серенісіма (напрямок захід-схід), а також відповідних залізничних ліній. Interporto Quadrante Europa займає площу 2,5 млн м ² із перспективою розширення до 4 млн м ² . Кожен рік через логістичний хаб транзитом проходить близько 7 млн т вантажів залізничним транспортом і 20 млн т автомобільним. Сьогодні послугами логістичної платформи користуються понад 100 підприємств в яких працюють понад 4000 працівників.
Interporto di Torino	Розташований неподалік від міста Торіно на новій північноєвропейській залізничній лінії, відомій як коридор V. Загальна площа, яку займає внутрішній порт становить 3 млн м ² з них: 100 тис. м ² займають офісні приміщення, 400 тис. м ² – контейнерний термінал, 900 тис. м ² – криті складські приміщення, 150 тис. м ² – відкритих складських приміщень. Щороку через логістичний хаб здійснюється перевалка 3 млн т вантажів. Послугами Interporto di Torino, наразі, користуються близько 200 підприємств, в яких працюють 5000 співробітників.
Polo Logistico di Mortara	Polo Logistico di Mortara офіційно відкрився у 2009 році. Є одним із найкращих логістичних хабів Ломбардії в північно-західній частині Італії. Має пряме сполучення із автомагістралями A4 та A7. Загальна площа внутрішнього порту становить 700 тис. м ² .

Закінчення таблиці 2

1	2
Interporto Campano	<p>Відкриття порту відбулося у 1998 році, попри те, що планувалося відкриття логістичного хабу ще у 1976 році. Сьогодні він є одним із головних інтермодальних логістичних об'єктів Європи, що забезпечує комбіновану транспортну систему (поєднує залізничний, автомобільний, повітряний та морський транспорт).</p> <p>Має сполучення із національною і регіональною мережею доріг, а саме із автомагістралями: A16 Неаполь-Барі, A30 Казерта-Салерно, A1 Мілан-Неаполь і A3 Салерно-Реджо-Калабрія. Також місцевість в якій він розташований має відмінне транспортне сполучення з основними залізничними вузлами, портами та аеропортами.</p> <p>Поточна площа Interporto Campano становить 500 тис. м². На території порту працюють приблизно 200 підприємств, включаючи промислових операторів, дистриб'юторів, логістичні фірми, перевізників і кур'єрів, що функціонують на міжнародному рівні.</p>

Джерело: складено на основі [15–21]

Розвиток «сухих портів» у Сполучених штатах Америки розпочався у 1989 році із відкриттям першого інтермодального контейнерного терміналу, а саме внутрішнього порту Вірджинії (Virginia Inland Port – VIP) у місті Фронт-Роял (штат Вірджинія).

Основною метою створення внутрішнього порту було збільшення пропускної спроможності морського порту Гемптон-Роудс, який знаходиться на відстані 350 км. Крім перевалки імпортованих вантажів, які надходять з морського порту, VIP також консолідує та контейнерує місцеві вантажі для експорту. «Сухий порт» надає доступ до ринків у Вашингтоні, Меріленді, Делавері, Західній Вірджинії, Огайо, Пенсільванії та Нью-Йорку.

Крім логістичних послуг в «сухому порту» надається весь спектр митних послуг. Варто зазначити, що митне оформлення не займає багато часу, оскільки митні органи отримують

попередню інформацію про товари через Автоматизовану систему попереднього інформування (Automated Manifest System), за 24 години до розвантаження судна, тому приймає рішення про необхідність застосування форм митного контролю заздалегідь.

VIP займає 65 га землі та знаходиться приблизно в 100 км на захід від Вашингтона (округ Колумбія). Пропускна спроможність «сухого порту» становить 80 000 TEU на рік. У «сухому порту» Вірджинії відкрили дистриб'юторські центри такі міжнародні корпорації, як Home Depot, Red Bull, Newell Rubbermaid, Family Dollar, Lenox і Mercury Paper [22; 23].

Сьогодні в Сполучених штатах Америки функціонує розвинена мережа «сухих портів», які в переважній більшості розташовані на Східному і Західному узбережжях країни. Варто зазначити, що стрімкий розвиток мережі «сухих портів» у США пов'язаний із модернізацією Панамського каналу, що завершилася у 2016 році і принесла значне збільшення обсягів контейнерних перевезень з країн Азії. Так, за 2016–2019 роки обсяг контейнерних вантажів зріс майже у двічі, відповідно до цього перед адміністраціями портів постали нові виклики, обумовлені значним зростанням товарообігу. Ідеальним варіантом вирішення такої ситуації став розвиток розгалуженої мережі «сухих портів» [24].

Найбільшими «сухими портами» Сполучених Штатів Америки є: Інтермодальний центр CenterPoint (Елвуд, Іллінойс), Порт Мемфіс (Мемфіс, Теннессі), Порт Тусон (Тусон, Арізона), Порт Сан-Антоніо (Сан-Антоніо, Техас), внутрішній порт Грір (Грір, Південна Кароліна), внутрішній порт Ділон (Ділон, Південна Кароліна), внутрішній порт Вірджинії (Фронт-Роял, Вірджинія), внутрішній порт Гейнсвіл (Гейнсвіл, Джорджія), внутрішній порт Кордел (Кордел, Джорджія), внутрішній порт Чатсворт (Чатсворт, Джорджія), внутрішній порт Шарлотти (Шарлотта, Північна Кароліна), внутрішній порт Ларедо (Ларедо, Техас). Розглянемо особливості функціонування деяких із зазначених логістичних об'єктів.

Найбільшим внутрішнім портом Північної Америки вважається Center Point Intermodal Center. Це інтермодальний вантажний термінал, розташований у Елвуді, штат Іллінойс.

«Сухий порт» було засновано в 2002 році на площі, близько 2500 га. Center Point має стратегічне розташування в епіцентрі транспортної інфраструктури регіону, поруч із автотранспортною розв'язкою I-55/I-80 і з'єднаний із логістичним парком BNSF у Чикаго та інтермодальним терміналом Union Pacific Joliet. Також знаходиться на незначній відстані від великих промислових міст Америки таких, як: Чикаго (65 км), Індіанаполіс (320 км), Міннеаполіс (320 км), Канзас-Сіті (400 км), Мілуокі (190 км), Сент-Луїс (240 км). Завдяки вигідному географічному розташуванню він є ідеальним місцем для регіональної дистрибуції між штатами, електронної комерції та зворотної логістики.

Обсяг перевалки вантажів через термінал протягом року становить більше 3 млн TEU. Серед орендарів інтермодального центру Center Point – глобальні роздрібні торговці, постачальники логістичних послуг і дистриб'ютори продукції (Sumsung, Walmart, Autobahn, Clearwater paper, Maersk тощо) [25]. У штаті Джорджія розміщено три «сухих порти», а саме в Гейнсвіллі, Корделі і Чатсворті. Інтермодальний порт Гейнсвіл розташований на Північному Сході штату на ділянці площею 40 га, на відстані майже 500 км від морського порту Саванни сполучення з яким здійснюється за допомогою залізниці (Norfolk Southern).

«Сухий порт» Кордел розміщений на Південному Сході штату Джорджія на відстані 350 км від порту Саванни, має пряме залізничне сполучення (через компанію CSX) з терміналами морського порту Савани, так і з портом Брансвік (другого за величиною центру імпорту автомобілів у США). Кордел спеціалізується на перевалці продукції сільського господарства, зокрема: бавовни, арахісу, персиків і кавунів. У 2018 році у Північно-західній частині штату поблизу міста Чатсворт відбулося відкриття Регіонального порту Аппалачі з початковою пропускнуою здатністю 50 000 контейнерів на рік. Порт розташований на відстані 600 км від морського порту Саванни [25–27].

У штаті Південна Кароліна на березі океану розташований порт Чарльстон, який має власну мережу «сухих портів», що включає порт Грір і порт Ділон. «Сухий порт» Грір було

відкрито у 2013 році на відстані майже 350 км від морського порту. Він розташований у промисловому центрі регіону на півночі штату неподалік міста Грінвіл та Спартанберг. Залізничне сполучення між морським портом і «сухим портом» здійснюється транспортним оператором Norfolk Southern. Найбільшими міжнародними товаровиробниками, які користуються логістичними послугами цього порту є автомобілебудівна компанія BMW та один із найбільших виробників автомобільних шин у світі – Michelin, а також виробники текстильної продукції – Himatsingka. Основною перевагою «сухого порту» є його вигідне географічне розташування, а саме на перехресті магістральних шляхів між великими містами Атланта і Шарлотта, крім того, в радіусі 800 км навколо порту проживає більше 100 млн споживачів товарів, що перевалюються через логістичний хаб.

«Сухий порт» Діллон було введено в експлуатацію у квітні 2018 року. Він знаходиться на відстань 250 км від Чарльстона, що дає власникам вантажів альтернативний варіант транспортування, оскільки він має залізничне сполучення через оператора CSX та транспортне сполучення з головною міжштатною автомагістраллю Східного узбережжя США – I-95, яка перетинає 15 штатів з півночі на південь. Основною метою відкриття «сухого порту» Діллон було розвантаження морського порту Чарльстон, оскільки з 2011 року його вантажообіг зріс на 180 % [28].

Ще одним важливим логістичним центром північної Америки є внутрішній порт Ларедо, який розташований в штаті Техас на кордоні із Мексикою. Він є третім за завантаженістю портом США серед понад 450 аеропортів, морських портів і прикордонних пунктів пропуску із загальним обсягом торгівлі – 300 млрд дол. (97,5 % – торгівля з Мексикою, 1 % – Китай, інші країни – 1,5 %) у 2022 році. Товари, що транспортуються через внутрішній порт переміщуються до понад 60 країн світу. Основні товарні позиції, які проходять перевалку в Лоредо це – транспортні засоби, електроніка, пластмаса, медичне обладнання [29].

Рух у внутрішньому порту здійснюється через 1 залізничний міст і 4 автомобільних мости, які з'єднують

місто Ларедо (США) і місто Нуево-Ларедо (Мексика). Автомобільні мости:

- міст 1 «Ворота Америки» – використовується для переміщення некомерційного транспорту та пішоходів;
- міст 2 «Лінкольна-Хуареса» – використовується для некомерційних транспортних засобів;
- міст 3 «Солідарність Колумбії» – використовується для комерційних і некомерційних транспортних засобів;
- міст 4 «Міжнародний торговий міст» – використовується для переміщення транскордонного комерційного транспорту. При цьому, рух некомерційним транспортним засобам та пішоходам по ньому заборонено.

У 2020 році через всі мости разом перемістилося близько 4,5 млн вантажівок.

Залізничне сполучення у внутрішньому порту Ларедо забезпечують два оператори Union Pacific Railroad і Kansas City Southern Railways Company. У 2020 році близько 240 000 залізничних вантажних вагонів було переміщено через порт з Мексики. Повітряними воротами порту Ларедо є Міжнародний аеропорт Ларедо в якому понад 30 авіаперевізників пропонують послуги чартерних перевезень.

У внутрішньому порту Ларедо працює близько 1000 підприємств із різних сфер економіки, зокрема: 250 – експедиторів, 650 транспортних компаній, 120 – митних брокерів [30].

Отже, «сухі порти» відіграють ключову роль у забезпеченні інтермодального сполучення між країнами Європи, Китаєм та США. Крім того, завдяки «сухим портам» в Сполучених Штатах Америки вдалося значно знизити викиди вуглекислого газу в атмосферу в місцях розташування морських портів (шляхом транспортування контейнерів до «сухих портів» залізницею) та знизити завантаженість автомагістралей внаслідок зменшення кількості вантажівок, які використовуються під час перевезення вантажів. Крім того, експортери і імпортери змогли знизити свої логістичні витрати в середньому на 150 доларів на кожному контейнері [24].

Подібні тенденції розвитку логістичної інфраструктури спостерігаються і в Канаді. Так, впродовж останніх років на просторах Західної Канади було створено низку внутрішніх портів

для цілей підготовки товарів до експортних ринків та з метою підвищення ефективності роботи морських терміналів. Крім того, створення і розбудова мережі «сухих портів» в Канаді має на меті досягнення інших ключових економічних цілей, таких як підвищення ефективності торговельних шлюзів, зростання кількості робочих місць та економічний розвиток окремих регіонів. Загальну характеристику найбільших внутрішніх портів Канади представлено в таблиці 3.

Найбільшим внутрішнім портом Канади є Centre Port, що знаходиться у місті Вінніпег, провінція Манітоба. Розташований поблизу географічного центру Північної Америки та має сполучення із великими тихоокеанськими портами (портом Ванкувер та портом принца Руперта) і єдиним глибоководним арктичним портом Черчілем.

Centre Port було засновано у 2008 році відповідно до законодавства провінції. Адміністрацією провінції Манітоба було виділено землю для порту та визначено структуру та повноваження ради директорів внутрішнього порту. До складу ради директорів ввійшли представники департаментів уряду провінції Манітоба: департаменту інфраструктури та транспорту, департаменту економічного розвитку, департаменту муніципальних відносин, департаменту сільського господарства та розвитку ресурсів.

Загальна площа логістичного об'єкту становить 5000 га. Має відмінне транспортне сполучення, яке забезпечують 3 оператори залізничних перевезень (Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway, Burlington Northern and Santa Fe Railway) та Міжнародний аеропорт Вінніпегу імені Джеймса Армстронга Річардсона. Також, пропонує автомагістральне сполучення з усіма основними мережами, включаючи Трансканадську, а також шосе до Міннеаполіса та Чикаго.

Наразі на території внутрішнього порту працює більше 100 промислових підприємств переважна більшість представляють такі галузі промисловості, як: агробізнес і харчова промисловість, композитне виробництво, біотехнології, електронна комерція, енергетика, видобування корисних копалин, транспорт і логістика [32].

Таблиця 3 – Загальні відомості про найбільші «сухі порти» Канади станом на 01.01.2017

№	Назва	Розташування	Площа, га	Залізничне сполучення	Автомобільне сполучення	Споживачі / промисловість	Обсяги
1	Calgary Inland port	Калгарі	700	CN*, CP **	Автомобістраль 1 Автомобістраль 2	–	820 000 TEU
2	Ashcroft terminal	Ашкрофт	80	CN*, CP **	Трансканадське шосе Шосе 97	Сільське господарство, лісова та видобувна промисловість	6 500 – поїздів 6 000 – вантажівок
3	CentrePort Canada	Вінніпег	5000	CN*, CP **, BNSF***	Всі великі автомагістралі: Трансканадське шосе, Міннеаполіс, Чикаго, Мексика	Bison Transport, BNSF Railway, Winnipeg Airports Authority, MacDon Industries Ltd	–
4	Global Transportation Hub	Реджина	425	CP **	Всі великі автомагістралі: Трансканадське шосе, Міннеаполіс, Чикаго, Мексика	Canadian Pacific, Loblaw Group of Companies, The Emterra group, Saskatchewan Liquor and gaming Authority	–
5	Port Alberta	Едмонтон	5000	CN*, CP **	Шосе 16 і Шосе 2	–	800 000 TEU
6	Port of Northern Montana	Шелбі	30	CP **, BNSF***	Всі транскордонні автомагістралі США, Канади і Мексики	Shelby Agronomy Plant, Columbia Grain, Dick Irwin, Mountain View	–

* – Канадська національна залізниця (Canadian National Railway – CN)

** – Канадська тихоокеанська залізниця (Canadian Pacific Railway – CP)

*** – Північно-американська транспортна компанія (Burlington Northern and Santa Fe Railway – BNSF)

Джерело: складено на основі [31]

Ще одним потужним логістичним центром Канади є внутрішній порт Калгарі (входить в п'ятірку найкращих). Він є головним внутрішнім інтермодальним терміналом для обох морських портів Британської Колумбії – порту Ванкувера і порту Принца Руперта (відстань до Ванкувера – 1000 км, до Принца Руперта – 1500 км). Внутрішній порт Калгарі є ключовим транспортним і логістичним вузлом Канади, який з'єднує мільйони споживачів повітряним, залізничним та наземним транспортом. З точки зору національного ланцюга постачання, більшість вантажів, що надходять із Західного узбережжя, проходять через Калгарі, перш ніж продовжити рух до Східної Канади.

Стратегічними перевагами внутрішнього порту Калгарі є близькість до регіональних ринків та найнижчі ціни на логістичні послуги в регіоні. Крім того, порт має вигідне транспортне сполучення із великими містами завдяки: розташуванню на перехресті кількох автомагістралей (зокрема Трансканадської, Шосе 1, Шосе 2 та коридор CANAMEX – це серія вдосконалень автомагістралей та іншої транспортної інфраструктури, що з'єднує Канаду з Мексикою через Сполучені Штати), проходженню залізничних ліній Канадської національної залізниці та Канадської тихоокеанської залізниці та розміщенню неподалік від Міжнародного аеропорту Калгарі [31].

Загальна площа внутрішнього порту становить – 700 га на якій розташовано контейнерний майданчик, спеціалізоване приміщення із контрольованою температурою і власний парк вантажівок. Обсяг перевалки вантажів протягом року складає 820 000 TEU. У порту Калгарі розвивається інноваційна екосистема зі світовими лідерами транспортних і логістичних технологій: Attabotics, Hexagon|Novatel, AltaML і AERIUM Analytics.

Варто зазначити, що внутрішні порти Канади є одними із найсучасніших у світі, оскільки вони є центром інновацій у сфері логістики та інтелектуального транспорту (що передбачає оптимізацію автопарку, цифровізацію ланцюга постачання, автоматизацію логістики, широке використання робототехніки та автономних систем). Крім того, високий рівень розвитку інтермодальної інфраструктури в країні пояснюється

такими факторами, як: значний досвід у сфері спеціалізованої та глобальної логістики, наявність досвідчених фахівців, розвинені мережі залізничного, повітряного, автомобільного та водного транспорту.

Стрімкий розвиток такого логістичного явища, як «сухий порт» також спостерігається й у країнах Азії. Саме тому, Економічною і соціальною комісією Організації Об'єднаних націй для Азії і Тихого океану було підготовлена Міжурядова угода про «сухі порти», яку ратифікували 16 країн і яка охоплює 248 «сухих портів» в субрегіонах ЕСКАТО. Дана угода містить:

- єдине визначення «сухого порту» міжнародного значення. «Сухий порт» — це місце всередині країни з логістичним центром, з'єднаним з одним або більше видами транспорту, призначеним для обробки, тимчасового зберігання та передбаченого законом огляду вантажів, що перевозяться в процесі міжнародної торгівлі, та здійснення застосовних митних контрольних функцій та формальностей [33];

- визначає мережу існуючих і потенційних «сухих портів», які мають значення для міжнародних транспортних операцій;

- пропонує керівні принципи їхнього розвитку та функціонування (таблиця 4).

Таблиця 4 — Принципи розвитку та функціонування «сухих портів»

Принципи	Характеристика
1	2
Функції	Базові функції «сухих портів» включають обробку, зберігання, огляд вантажів, які переміщуються та здійснення митного контролю й митних формальностей. Додаткові функції «сухих портів» можуть включати наступні: прийом і відправка, комплектування і розподіл, складування, перевалка.
Інституційні, адміністративні та нормативно-правові механізми	Створення механізмів, що сприяють розвитку та роботі «сухих портів». Позначення в митній документації «сухих портів» як місця відправлення чи призначення. Власність на «сухі порти» може бути державною, приватною або на умовах державно-приватного партнерства.

Закінчення таблиці 4

1	2
Конструкція, компонування та пропускна спроможність	Пропускна здатність та компонування «сухих портів» повинні бути достатніми для забезпечення безпечного та безперешкодного руху вантажів, контейнерів та транспортних засобів й передбачати можливість збільшення майбутніх обсягів контейнерів та вантажів.
Інфраструктура, обладнання та потужності	«Сухі порти» мають інфраструктуру, обладнання та чисельність працівників, що є оптимальними для обслуговування існуючих та перспективних обсягів перевезень.

Джерело: складено на основі [33]

Ключовий принцип, що покладено в основу розробки угоди, полягав у тому, що вона сприятиме узгодженості між портами з точки зору наданих ними послуг, їх місця розташування щодо центрів торгівлі та їх транспортних сполучень.

Якщо ж досліджувати конкретні приклади «сухих портів» Азії то, в першу чергу, слід проаналізувати особливості функціонування логістичного терміналу Лат-Крабанг, що розташований у Тайланді неподалік столиці – міста Бангкок. З населенням 12 млн жителів Бангкок є найбільшим містом Тайланду та однією із найбільших агломерацій світу. На відстані 100 км від міста знаходиться морський порт Лаенг Чабанг. У 1990-х роках почали стрімко зростати обсяги контейнерних перевезень, що спричинило значне навантаження на автомагістралі. Тому було прийнято рішення про розбудову логістичної інфраструктури у регіоні, а саме відкриття «сухого порту» Лат-Крабанг, який мав стати супутником морського порту. У 1993 році на відстані 44 км від Бангкока Державною залізницею Тайланду було придбано земельну ділянку для будівництва логістичного хабу. Офіційне відкриття «сухого порту» Лат-Крабанг відбулося у 1996 році. Новацією логістичного об'єкту стало те, що у ньому, крім логістичних послуг, надаються послуги з митного оформлення, з цією метою на території «сухого порту» присутні представництва митної адміністрації та податкової інспекції [34].

Сьогодні, Лат-Крабанг вважається найдосконалішим і один із найрозвиненіших у Азії. Пропускна здатність «сухого порту» становить 500 000 контейнерів, попри це, у 2008 році ним було опрацьовано 1,7 млн контейнерів, що стало можливим завдяки високошвидкісному залізничному сполученню. 75 % контейнерів, які прибувають у Лат-Крабанг, переміщуються за допомогою автомобільного транспорту і 25 % – за допомогою залізничного транспорту.

«Сухий порт» знаходиться під управлінням Державної залізниці Тайланду, яка знаходиться під наглядом Міністерства транспорту. Лат-Крабанг побудовано за концесійною моделлю, а саме всі інфраструктурні об'єкти розділено на шість модулів (А, В, С, D, E, F), які здаються в оренду на 10 років. Наразі орендарями є великі судноплавні компанії [34]:

- Siam Shoreside Services (A);
- Eastern Sea Laem Chabang (B);
- Evergreen (C);
- TIFFA (D);
- Thai Hanjin Logistics (E);
- NYK Distribution Service (Thailand) (F).

Побудова та експлуатація «сухого порту» Лат-Крабанг принесла значні вигоди, як для міста Бангкок, так і для країни цілком, зокрема це сприяло зростанню обсягів експортно-імпорتنих операцій, зменшенню транспортних та інших логістичних витрат, зниженню завантаженості основних автомагістралей країни, економії паливних матеріалів та зниженню шкідливих викидів в навколишнє середовище.

В Бразилії перші аналоги «сухих портів» з'явилися наприкінці 70-х років і називалися вони публічні митні склади (Depósitos Alfandegados Públicos), пізніше вони еволюціонували і отримали назву «внутрішні митні станції» (Estação Aduaneira do Interior) (в яких вже передбачалося проведення митного очищення вантажів поза межами морських портів). Вперше поняття «сухий порт» на законодавчому рівні з'явилося у 2012 році (Porto Seco).

Сьогодні під «сухим портом» розуміється митний склад загального користування на яких вантажі під митним контролем можуть переміщуватися, зберігатися та здійснюватися їх митне очищення. Зараз Бразилія має 62 «сухих порти»

з яких 7 перебувають на етапі будівництва, здебільшого їх розташовують на Південному Сході і Півдні країни. В цих макрорегіонах зосереджують найбільші контейнерні термінали, особливо в штатах Сантос і Паранагуа. Також, на Північному Сході Бразилії є два великих контейнерних морських порти, розташовані в Сальвадорі та Ресіфі та чотири «сухих порти», які пропонують додаткові послуги обслуговування ланцюгів поставання [35].

Детальніше розглянемо діяльність «сухого порту» Корумба, одного із найбільших «сухих портів» Бразилії.

«Сухий порт» Корумба більше відомий як «сухий порт» Аджеза розташований неподалік від міста Корумба, штат Мату-Гросу-ду-Сул на кільцевій автомагістралі за 2,5 км від кордону з Болівією. Управління логістичним об'єктом здійснюється компанією Armazins Gerais SA.

Порт розташований на території площею 250 000 м², з яких [36]:

- склад площею 4500 м² для зберігання експортних товарів;
- склад площею 1500 м² для зберігання імпорتنих товарів;
- відкритий майданчик для огляду вантажів – 900 м²;
- 25 000 м² – відкриті складські приміщення для зберігання вантажів;
- місце для паркування автомобільного транспорту місткістю 550 транспортних засобів.

«Сухий порт» Аджеза має хороше сполучення з повітряними і наземними видами транспорту. Він знаходиться недалеко від двох міжнародних аеропортів, Корумба (за 3 км) і Пуерто-Суарес (за 16 км) та двох річкових портів, Корумба (за 7 км) і Ладаріу (за 11 км). Також, порт з'єднаний з іншими регіонами штату дорогою BR-262, яка проходить уздовж західного кордону Бразилії, а дорогами BR-163, BR-267 та BR-060 із центральними і північними штатами країни. Щодо залізничного сполучення, то «Сухий порт» Корумба обслуговується транспортним оператором Ferrovias Noroeste do Brasil S/A, який з 2015 року знаходиться під управлінням Rumo Logistica. Середньоденний рух транспорту через логістичний хаб становить: 200 – вантажівок, 60 потягів.

В «сухому порту» надається широкий асортимент послуг, зокрема: обробка та зберігання вантажів, перепакування

та палетування товарів, зважування, очистка та дезінфекція вантажів і транспортних засобів, електроживлення для рефрижераторів, забір проб і зразків, пломбування, маркування та розміщення податкових марок на імпорتنу продукцію відповідно до національного законодавства, консолідація вантажів, допомога у отриманні всіх необхідних дозвільних документів, контроль за обігом піддонів [36].

На території «сухого порту» знаходяться представництва Федеральних доходів Бразилії, Міністерства сільськогосподарства, Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Національне агентство з нагляду за здоров'ям), IAGRO (Agência Estadual de Defesa Sanitária Animal e Vegetal – Державна агенція захисту тваринного і рослинного світу), а також Національної митниці Болівії.

Усі митні процедури між Бразилією та Болівією здійснюються в «сухому порту» Корумба, що скорочує час митного оформлення в обох країнах. Згідно з угодою між адміністрацією порту та митним органом Бразилії, на терміналі може здійснюватися митне очищення вантажів, які перебувають у таких митних режимах, як: імпорт, експорт, тимчасове ввезення, тимчасове вивезення, транзит, відповідальне зберігання, митний склад. З цією метою на території «сухого порту» перебувають 5 митно-податкових аудиторів і 3 аналітики, які займаються митним оформленням товарів.

Вартим уваги, також є досвід створення та функціонування логістичної інфраструктури країн-сусідів України.

У Румунії є щонайменше 30 інтермодальних терміналів. Переважна більшість логістичних об'єктів раніше перебувала у власності CFR Infrastructure Authority, а зараз управління ними здійснюється через CFR Marfa (Державна вантажна залізнична компанія Румунії). Цей аспект є незвичним для європейського регіону, де більшість держав передали управління подібними інфраструктурними об'єктами у концесію приватним підприємствам. Транспортування до та з терміналів здійснює CFR Transauto (Транспортне підприємство). У 2004 році Transauto, на той час філія CFR Marfa, було приватизовано. У Румунії також є кілька приватних терміналів: чотири термінали в порту Констанца і один в Орадя

(згідно з деякими дослідженнями ринку, термінал уже закрито через нестабільну інфраструктуру, а також через відсутність попиту на його послуги).

Найбільшими та найважливішими терміналами з точки зору обсягів опрацювання вантажів у Румунії є контейнерні термінали в Констанці. У 2007 році їм вдалося здійснити перевалку, разом із внутрішнім залізничним транспортом, 180 000 TEU. Серед них найдосконалішим з точки зору інфраструктури, обробки й організації всього процесу є контейнерний термінал Constanza Sud Agigea (CSCT), що належить і управляється компанією DP World Constanza.

Ще одним внутрішнім терміналом за його важливістю є термінал у Пітешті, що належить Dacia-Renault, і термінал у Бухаресті, які обробляють 5000 TEU на рік. Всі інші термінали набагато менші і, не маючи можливості перевозити вантажі залізницею, використовують лише наземні транспортні засоби.

Конструкція більшості терміналів стандартна, зазвичай складається з двох залізничних колій. Залізничні колії дуже короткі, їх довжина становить від 100 до 300 метрів. Більшість з них були побудовані більше 30 років тому, наприкінці 1970-х років, коли максимальна швидкість потягів була 100 км/год. Крім того, і їх технічний стан, і інфраструктура далекі від оптимальних. Однак, оскільки попит на послуги з обробки на більшості терміналів був досить низьким, процес їх модернізації не розглядається як вигідна інвестиція. Крім того, існують численні проблеми, пов'язані із земельною власністю, які постійно перешкоджають будь-яким намірам щодо покращення терміналів в Румунії [37].

Досить цікавим є досвід Польщі у питанні розвитку інтермодальної інфраструктури. У 2021 році на території Польщі було 39 активних логістичних терміналів у тому числі:

- 4 термінали, які обслуговують залізнично-морські і автомобільно-морські перевезення (морські термінали);
- 35 терміналів, які обслуговують залізнично-автомобільні перевезення (наземні термінали).

Одним із найбільших логістичних терміналів Польщі є CLIP Intermodal Terminal. Розташований на перетині 2 транспортних коридорів (TEN-T) (Балтійське море – Адріатичне море

та Північне море – Балтійське море), на стратегічному залізничному маршруті E20 Париж – Пекін та на Новому шовковому шляху Азія – Європа.

Інтермодальний контейнерний термінал CLIP має загальну площу 100 000 м² та пропускну спроможність 20 потягів на день або 350 000 TEU на рік. Він є найсучаснішим терміналом у Польщі та належить групі CLIP, яка володіє різними компаніями, які працюють у секторі логістики [38].

Послуги, які надає термінал [39]:

- перевантаження та зберігання всіх типів контейнерів, змінних кузовів та інтермодальних напівпричепів;
- зважування контейнерів відповідно до конвенції SOLAS (VGM);
- ремонт контейнерів, включаючи видалення старих наклеюк і елементів кріплення, таких як гачки або цвяхи;
- з'єднання для рефрижераторних контейнерів, що потребують контрольованої температури та моніторингу;
- герметизація контейнера;
- очищення контейнерів і напівпричепів;
- мийка під тиском контейнерів і напівпричепів.

Крім логістичних послуг на терміналі надається перелік митних послуг, а саме [39]:

- повне обслуговування в сфері імпортного та експортного очищення;
- комплексне складське та митне обслуговування вантажів на митному складі;
- відстрочення сплати митних і податкових платежів на необмежений термін;
- розміщення вантажів на складі тимчасового зберігання;
- виготовлення книжок МДП;
- транзит товарів до третіх країн без необхідності в'їзду на польську митну територію (T1 – гарантія);
- створення декларацій INTRASTAT (використовуються для реєстрації торгівлі між країнами ЄС) або декларацій, пов'язаних з акцизним податком;
- представлення інтересів клієнтів перед державними митними установами.

Основні технічні параметри терміналу наведені в таблиці 5.

Таблиця 5 – Технічні характеристики CLIP Intermodal Terminal

Показник	Значення
Місткість	10 000 TEU
Кількість розвантажувальних колій (750 м кожна)	8
Перевантажувальне обладнання	3 ричстакери на 45 т 1 ричстакер на 10 т 2 термінальні тягачі
Крани	3 крани з наступними параметрами: – вантажопідйомність – 40; – загальний прольот – 96 м; – прольот рейок – 51 м; – залізничних колій – 6; – 15 рядів контейнерів та 2 смуги для вантажівок
Станції горизонтального розвантаження	LOHR: 2 станції для одночасного розвантаження 4 напівпричепів

Джерело: [39]

Термінал має перші 2 станції Lohr Railway System у Польщі для горизонтального розвантаження 4 напівпричепів одночасно. Ця система гарантує: короткий час завантаження та розвантаження, можливість завантаження / розвантаження багатьох вагонів одночасно, відсутність необхідності використання додаткових перевантажувальних пристроїв. Крім того, CLIP оснащено сучасною спеціальною ІТ-системою, яка використовується для реєстрації переміщень і відстеження місць зберігання окремих контейнерів.

Загалом розвиток логістичної сфери в Польщі відбувається аналогічно до загальноєвропейських тенденцій, про те, є й проблемні моменти, які спричиняють негативний вплив на сферу логістики в країні. Обмежена пропускна здатність терміналів наразі є найбільшою проблемою для польських інтермодальних перевізників. В першу чергу, така ситуація спричинена недостатньою кількістю залізничних колій для прийняття потягів на розвантаження, що ускладнює

інтермодальні операції (перевантаження вантажів з залізничного транспорту на автомобільний). Іншою значною перешкодою для польських інтермодальних перевезень є затори на прикордонному пункті Брест / Малашевичі [40].

Отже, дослідження міжнародного досвіду щодо створення та функціонування «сухих портів» дозволяє виділити низку економічних, соціальних та природоохоронних переваг, які отримують країни в яких присутня високорозвинута мережа таких об'єктів логістичної інфраструктури, які представлені в таблиці 6.

Таблиця 6 – Вигоди, які приносять «сухі порти»

Економічні	<ul style="list-style-type: none"> • оптимізація контейнерних перевезень; • зниження логістичних витрат; • створення сучасних бізнес-моделей; • підвищення задоволеності клієнтів; • скорочення часу обробки контейнерів у транспортній системі; • підвищення якості транспортних послуг і, як наслідок, оптимізація всього логістичного ланцюжка; • збільшення пропускної здатності морських портів без фінансових вкладень та додаткових площ; • зменшення завантаженості морських портів.
Соціальні	<ul style="list-style-type: none"> • зниження аварійності на дорогах; • підвищення рівня безпеки переміщення контейнерів; • покращення контролю за тарою з боку органів влади; • покращення контролю за переміщенням пустих контейнерів з боку бенефіціарів шляхом відстеження.
Природоохоронні	<ul style="list-style-type: none"> • зменшення викидів CO₂; • зниження дорожнього шуму; • уникнення заторів на автомагістралях в районі діяльності морських портів; • зниження витрат палива; • підвищення безпеки під час перевезення небезпечних вантажів, зниження ризиків аварій, пошкоджень та крадіжок.

Джерело: власна розробка автора

Крім того, в результаті дослідження міжнародного досвіду створення та функціонування «сухих портів» визначено, основні тенденції розвитку інтермодальної інфраструктури, зокрема:

- переважну більшість «сухих портів» було створено за сприяння органів державної влади та у тісній співпраці із підприємствами, які займаються вантажними перевезеннями;

- місцями розташування «сухих портів», зазвичай є перетини важливих торгівельних шляхів національного та міжнародного значення, транспортні коридори, із хорошим доступом до об'єктів транспортної інфраструктури (аеропортів, морських портів, залізних вузлів та мереж автомагістралей) та поблизу великих промислових центрів;

- управління подібними інфраструктурними об'єктами здійснюється або державними підприємствами або вони передаються у концесію приватним підприємствам (у окремих випадках управління здійснюється державними транспортними підприємствами);

- постійне розширення спектру послуг, що можуть надаватися в «сухому порту» (як стандартних логістичних послуг – зберігання, складування, вантажні операції, зважування, контроль обігу пустих контейнерів комплектування, перепакування та маркування, так і специфічних – онлайн-бронювання, митне очищення, експедивання, відстеження руху вантажів та окремих контейнерів, карантин, контроль якості, ремонт, крос-докінг);

- основною метою створення «сухих портів» є збільшення пропускної спроможності морських портів, зниження логістичних витрат, економічний розвиток окремих територій.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Review of Maritime Transport. *United Nations Conference on Trade and Development*. 2019. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf (дата звернення: 06.09.2023).

2. Зростання контейнеропотоку призведе до появи проєктів «сухих портів». *Асоціація міжнародних експедиторів України*. 2020. URL: <https://ameu.org.ua/news/4818-zrostannya-kontejneropotoka-prizvede-e-dopoyavi-proektiv-sukhikh-portiv> (дата звернення: 15.08.2023).

3. Upgrading of Duisburger Hafen – Europe’s biggest inland port. URL: <https://www.eib.org/en/publications/interactive/eib-operations-inside-the-eu-2017/upgrading-of-duisburger-hafen-europes-biggest-inland-port/> (дата звернення: 15.06.23).
4. Official site of *Duisport*. URL: <https://www.duisport.de/kompetenzen/logistische-dienstleistungen/?lang=en> (дата звернення: 16.05.23).
5. Güterverkehrszentrum bayernhafen Nürnberg (GVZ). URL: <https://www.nuernberg.de/internet/wirtschaft/gueterverkehrszentrum.html> (дата звернення: 22.05.23).
6. GVZ – Cargo Distribution Center. URL: <https://www.wfb-bremen.de/en/page/commercial-property/industrial-estates/business-park-gvz-bremen> (дата звернення: 18.06.23).
7. Ingram R. A. H. (). The Development of Inland Clearance Depots, 1952–1992. International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA). *40th Anniversary Review*. 1992. P. 85–87.
8. Macdiarmid K. J., Chambers J. D. C. Inland Ports-The UK Containerbase System Containers-Their Handling and Transport. *National Ports Council*. 1978. P. 295-(15).
9. Що таке логістичний хаб: приклади й відмінності від складів. URL: <https://wareteka.com.ua/uk/blog/shho-take-logistichnij-hab-prikladij-vidminnosti-vid-skladiv/> (дата звернення: 03.05.23).
10. DIRFT. URL: <https://ramboll.com/projects/ruk/daventry-drift> (дата звернення: 15.05.23).
11. Roso V., Woxenius J., Olandersson G. Organisation of Swedish dry port terminals. Division of Logistics and Transportation. University of technology. Göteborg, Sweden 2006. P. 63.
12. Khaslavskaya A., Roso V. Rosoa dry ports in Sweden. *One of a kind?* 5th Logistics Conference. Belgrade, Serbia. 26–27 may 2022. P. 13–24.
13. Caballini C., Gattorna E. The expansion of the port of Genoa: the Rivalta Scrivia Dry Port. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*. 2009. № 78. P. 73.
14. Official site *Interporto Rivalta Scravia*. URL: <https://www.rivalenterterminal.com/> (дата звернення 22.07.23).
15. Official site *Interporto Campano*. URL: <https://www.interportocampano.it/en/companies/> (дата звернення: 22.07.23).
16. Official site *Interporto Polo Logistico di Mortara*. URL: <https://www.poloimortara.it/en/intermodal-zone/services/> (дата звернення: 22.07.23).
17. Official site *Interporto di Novara*. URL: <https://www.cimspa.it/interporto> (дата звернення: 22.07.23).
18. Official site *Interporto di Torino*. URL: http://www.sitospa.it/interporto-torino/logistica/c_9 (дата звернення: 22.07.23).
19. Official site *Interporto Bologna*. URL: <https://www.interporto.it/> (дата звернення: 22.07.23).

20. Official site *Interporto Quadrante Europa*. URL: <https://www.quadranteeuropa.it/> (дата звернення: 22.07.23).

21. Official site of *Port of Virginia*. URL: <https://www.portofvirginia.com> (дата звернення: 07.07.23).

22. Virginia Inland Port (VIP) and Intermodal Terminals. URL: <http://www.virginiaplaces.org/transportation/inlandport.html> (дата звернення: 7.07.23).

23. Dry ports. URL: <https://maritime-executive.com/magazine/dry-ports> (дата звернення: 12.06.23).

24. Centerpoint Intermodal Center – Joliet/Elwoodю URL: <https://centerpoint.com/parks/centerpoint-intermodal-center-jolietelwood/> (дата звернення: 19.06.23).

25. Official site of Inland port of Cordele. URL: <https://cordeleintermodal.com/3pl-intermodal-inland-port/> (дата звернення: 09.06.23).

26. Northeast Georgia Inland Port. URL: <https://gaports.com/facilities/inland-ports/northeast-georgia-inland-port/?1676485905> (дата звернення: 12.06.23).

27. Official site of South Caroline ports. URL: <https://scspa.com/cargo/logistics/inland-ports/> (дата звернення: 15.06.23).

28. No. 1 inland port along US-Mexico border. URL: <https://www.laredoedc.org/site-selection/international-trade/> (дата звернення: 06.07.23).

29. Port of Laredo. URL: <https://www.freightwaves.com/news/freightwaves-classics%3A-the-port-of-laredo-is-%231-inland-port-in-us> (дата звернення: 24.06.23).

30. Overview of Canadian Inland Ports. URL: https://issuu.com/triskelelogistics/docs/overview_of_canadian_inland_ports_v (дата звернення: 07.07.23).

31. Official site of *Centereport Canada*. URL: <https://centreportcanada.ca/> (дата звернення: 12.07.23).

32. Intergovernmental Agreement on Dry Ports. URL: <https://treaties.un.org/doc/Treaties/2013/11/20131107%2012-02%20PM/XI-E-3.pdf> (дата звернення: 10.09.23).

33. Lat Krabang Inland Container Depot, Thailand. URL: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/dry-ports/lat-krabang-inland-container-depot-thailand/> (дата звернення: 14.04.23).

34. Thiago de Almeida Rodrigues, Caroline Maria de Miranda, Gordian Udechukwu Ojiako Jr. Exploratory Evaluation of Dry Ports in Northeast of Brazil. *Proceedings of the International Conference on Industrial Engineering and Operations Management*. Dubai, UAE, March 10–12, 2020. P. 1608–1618.

35. Official site of *Armazens Gerais Alfandegados De Mato Grosso Do Sul*. URL: <https://agesa.com.br/> (дата звернення: 18.04.23).

36. CLIP Container Terminal Swarzędz. URL: <https://www.intermodal-terminals.eu/database/terminal/view/id/476> (дата звернення: 28.04.23).

37. Official site of *CLIP Group*. URL: <https://clip-group.com/o-nas-2> (дата звернення: 03.04.23).

38. Poland: intermodal terminal capacity insufficient for operations. URL: <https://www.railfreight.com/intermodal/2021/11/30/poland-intermodal-terminal-capacity-insufficient-for-operations/?gdpr=accept> (дата звернення: 11.04.23).