

«Восток – Запад» зависит от Приморья

В. М. ПЕРЦЕВ, генеральный директор ОАО «Владивостокский морской торговый порт», вице-президент АСОП



Эффективная работа международного транспортного коридора невозможна без создания региональной транспортно-логистической сети. Порты тихоокеанского побережья России, которые через Транссибирскую магистраль соединяют между собой крупнейшие мировые центры производства и потребления товаров, являются воротами международного транспортного коридора «Восток—Запад».

Сегодня выход на Транссиб имеют Ванинско-Совгаванский транспортный узел (ВСУ), Владивостокский транспортный узел (ВТУ), Восточно-Находкинский транспортный узел (ВНТУ), Хасанский транспортный узел (ХТУ). В 2008 году общий грузооборот портов, являющихся основой перечисленных транспортных узлов, составил 57,3 млн тонн, в первой половине 2009 года — 26,3 млн тонн. В этих объемах учтены такие грузы, как металлы, уголь, целлюлоза, лес, контейнеры, различная техника. Больше половины указанного грузооборота приходится на долю портового комплекса Приморского края.

При этом, находясь в центре динамично развивающихся экономик стран Азиатско-Тихоокеанского региона, транспортная система Приморского края в настоящее время оказывается малопривлекательной как для транзитных перевозок, так и для импортного грузопотока из Северо-Восточной Азии (СВА) в западные регионы РФ. Это является основной проблемой, не позволяющей обеспечить необходимой нагрузкой международный транспортный коридор «Восток—Запад».

По данным Дальневосточного научно-исследовательского института морского флота (ДНИИМФ), для стран Северо-Восточной Азии российский транспорт, несмотря на ряд географических преимуществ, неконкурентоспособен из-за слабой сроковой дисциплины и нерыночной тарифной политики.

Кроме того, наблюдаемое в последние годы уменьшение объемов транзитных перевозок через приморские порты указывает на ряд системных проблем, требующих скорейшего решения.

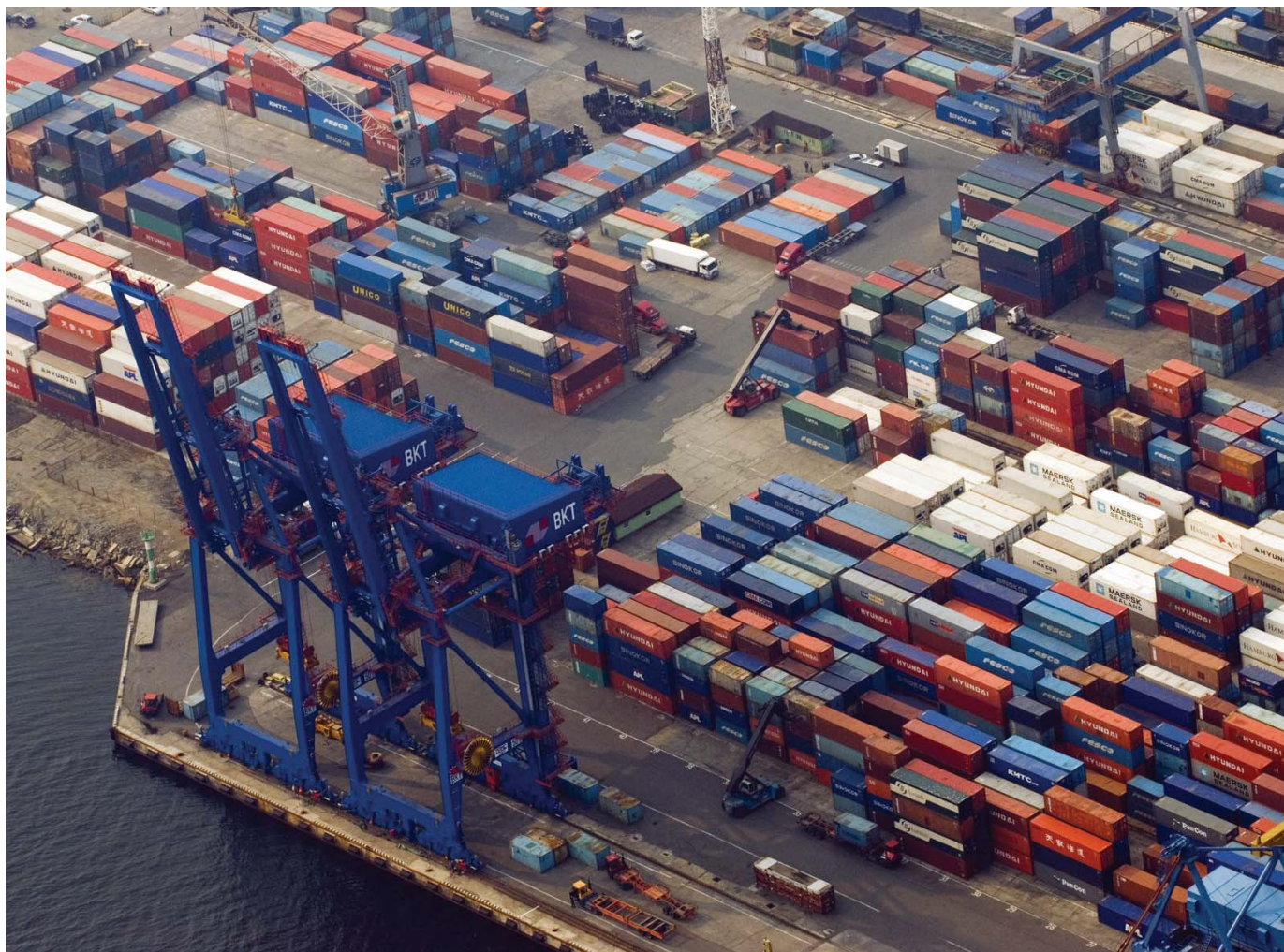
Во-первых, большинство транспортных компаний не в состоянии предоставить «сквозную» услугу высокого ка-

чества и со «сквозным» тарифом. В настоящее время в России почти не существует экспедиторов, способных доставить груз «от двери до двери», а именно

такая деятельность позволила бы скоординировать работу всех транспортных предприятий. Кроме того, в российской практике отсутствует возможность осуществлять перевозку по единому документу, хотя именно такой порядок принят и используется во всем мире.

Во-вторых, существуют технологические и таможенные проблемы, связанные с организацией транзитного контейнеропотока. Практика показы-





вает, что нормативная база, приоритеты и правила, которыми руководствуются в своей деятельности таможенные органы, сильно тормозят процессы обработки и оформления грузов. Это негативно влияет как на работу транспортных предприятий, так и на международную торговлю в целом. В частности, во Владивостокском морском торговом порту фактически отсутствует круглосуточный режим работы таможни, что не позволяет своевременно обрабатывать и оформлять экспортно-импортные и транзитные грузы.

В-третьих, большинство грузоотправителей не готово к изменению отлаженных схем перевозки из Азии в Европу морем.

Завершает проблемный перечень отсутствие эффективной системы государственной поддержки развития транзитных перевозок и формирующиеся альтернативные интермодальные маршруты с применением железнодорожного транспорта других стран, которые создают активную конкуренцию российским транзитным маршрутам.

Между тем, приморские порты хорошо оснащены технически и располагают высококвалифицированным персо-

налом. Их технологические возможности позволяют утверждать, что мощностей для освоения грузопотоков в настоящее время достаточно, а планы развития портового хозяйства говорят о том, что и в будущем дефицита не предвидится. Приморский край считается территорией, у которой есть хороший потенциал, необходимый, чтобы стать международным транспортным узлом.

Но порты — это лишь составная часть транспортной цепи. Чтобы привлечь транзитный грузопоток к коридору «Восток-Запад», транспортная система Приморского края должна быть интегрирована в аналогичную систему Северо-Восточной Азии, где основными центрами производства и потребления товаров являются Китай, Япония и Корея.

Одним из решений указанных выше проблем является создание в Приморском крае региональной транспортно-логистической сети (РТЛС) на базе предварительно разработанных генеральных схем развития транспортных узлов. В настоящее время в Приморье существуют только элементы транспортного комплекса: сеть авто- и железных дорог, порты, аэропорты, перевоз-

чики на всех видах транспорта, экспедиторы — но нет эффективной транспортно-логистической системы как единого целого, которая смогла бы объединить усилия всех транспортных предприятий для достижения общей цели.

Чтобы сформировать РТЛС, необходимо обеспечить согласованность постановки общих задач, таких как интеграция в международную транспортную систему АТР с привлечением транзитных грузопотоков. Далее, нужно заняться координацией конкретных проектов и программ развития различных участников транспортного процесса: портов, предприятий железнодорожного и автомобильного транспорта, таможни, пограничников, ФГУП «Росморпорт» и других представителей государственных структур и бизнеса.

В итоге эффективно работающая РТЛС позволит оказывать полный спектр транспортных, логистических, дистрибуционных, производственных услуг и будет служить основой успешного функционирования международного транспортного коридора «Восток — Запад».