

Новый этап сотрудничества сопредельных регионов

Санкт-Петербургский транспортный узел обслуживает грузопотоки между Россией и странами Европы. Поэтому перед властями города встает задача, с одной стороны, укреплять интеграцию транспортной системы, а с другой — повышать статус мегаполиса для решения общероссийских задач, связанных с международной торговлей и развитием кооперации с экономикой государств Евросоюза. В том числе — с ближайшим соседом, Финляндией. Об этом — разговор с главным специалистом Комитета по транспортно-транзитной политике правительства Петербурга Еленой Тимофеевой.

Елена Юрьевна, Межправительственная группа развития и сотрудничества сопредельных регионов создана в Петербурге примерно год назад. Какие вопросы в сфере транспорта обсуждались на ее заседаниях? Насколько удается достигнуть взаимопонимания с представителями транспортных ведомств других стран? Ведь Большой морской порт Санкт-Петербург — конкурент, в частности, для финских морских терминалов...

— Через Санкт-Петербург ежегодно следует свыше 185 млн. тонн грузов. Значительная часть из них — международный транзит. В Минтрансе РФ намерены отдавать приоритет в обслуживании экспортно-импортных товаропотоков в первую очередь отечественным морским портам. В этом заинтересовано и правительство города.

Однако, как бы динамично ни развивался Большой морской порт Санкт-Петербург, часть грузопотоков все равно будет тяготеть к сопредельным на Северо-Западе РФ странам. В частнос-

ти, к Финляндии. Это вытекает из географического положения нашего региона и соответствующей стратегии экономического партнерства России со странами Евросоюза. А значит, будет существовать российско-финский транзит. И его пути во многом пересекаются с Петербургом.

Следовательно, существуют и общие проблемы. Например — обслуживание смешанных перевозок, организация сквозного сервиса по принципам «точно в срок» и «от двери до двери», логистики на территории Северо-Запада в целом и Санкт-Петербурга — в частности. Для этого нужна соответствующая инфраструктура. Не секрет, что сейчас она у нас развита не слишком гармонично, а это сдерживает эффективное использование системы перевозок.

В частности, требуется улучшить состояние проезжей части уличной сети города, по которой движутся грузовики. Строить транспортные развязки, оптимизировать движение по магистралям.

В Петербурге сложилась диспропорция между суммарными грузопотоками, которые следуют через городские кварталы, и терминально-складскими мощностями, что нередко тормозит смешанные перевозки, превращает железнодорожные вагоны и автопоезда в склады на колесах. Это приводит к неравномерности движения грузопотоков, а подчас создает дополнительные барьеры на пути у транзита.

Особенно в дефиците у нас высокотехнологичные складские площади (классы «А» и «В»). Их доля не превышает 3%.

— Не расскажете ли вы об этом чуть подробнее? Какова структура складов Петербурга?

— Структура складов такова: больше половины из них служат для внутригородских нужд. В основном это перепрофилированные под склады бывшие производственные здания. Немало складов встроенных, в том числе занимающих подвальные помещения.

Еще около половины складов предназначено для обслуживания внешнеэкономических грузопотоков: они выполняют накопительную, перетарочную и таможенную функции. Однако неравномерное распределение складс-



ких помещений приводит к перегрузкам на автотрассах, подходящих к Большому морскому порту Санкт-Петербурга, способствует возникновению «пробок» на проезжей части, а также непроизводительным простоям железнодорожных вагонов.

Пора искать иные конфигурации складской сети, увеличивать ее потенциал, отводить под нее земли и резервировать участки для строительства новых мощностей. Причем — с таким расчетом, чтобы обеспечить между ними свободную стыковку с федеральными магистралями. Устранить диспропорцию между спросом на складские площади и их предложением (это является одной из причин, по которым растут цены на складскую недвижимость, ставки ее аренды и стоимость услуг по складированию).

Подавляющая часть складов класса «А» находится в собственности у производителей и торговых операторов-сетевиков. Такие компании, как Coca-Cola, Gilete, «Группа Джей Эф Си», «Агроторг», «Лаверна», в основном строят и используют собственные склады. И они, как правило, не сдают свои складские площади в аренду.

Не связаны с транзитом и склады технопарков, которые размещаются на одной территории с производством, офисами и автостоянками. В основном они создаются на базе промышленных предприятий. А вот примеров создания транспортно-логистических центров типа «Уткиной заводи», «Интермодала» и «Парнаса», к сожалению, пока немного.

В Петербурге необходимо поощрять создание производственных помещений не только объектов офисной недвижимости, но и новых накопительно-распределительных складов, логистических центров.

Особое внимание следует обратить на развитие комплексов, которые бы, помимо инфраструктуры и складских услуг, предоставляли дополнительный сервис в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001:2000 «Мультимодальные перевозки, логистические услуги по экспедированию и складской обработке грузов». Пока в Российской Федерации лишь единицы складских комплексов, имеющих сертификат качества ISO.

Место для новых складов в Санкт-Петербурге целесообразно резервировать, исходя из транспортной доступности территорий (близости к крупным автомагистралям и железнодорожным путям, качества подъездных коммуникаций, возможности маневров

УРОВЕНЬ АВТОМАТИЗАЦИИ ОПЕРАЦИЙ ПО СОПРОВОЖДЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ В ГОССЕКТОРЕ (В ЧАСТНОСТИ — В РЯДЕ КОНТРОЛЬНЫХ ОРГАНОВ РОССИИ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ТАМОЖЕННЫХ) ОСТАЕТСЯ НА ДОСТАТОЧНО НИЗКОМ УРОВНЕ. МЕЖОТРАСЛЕВЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ СВЯЗИ В БИЗНЕСЕ ТАКЖЕ НАЛАЖЕНЫ ЯВНО НЕДОСТАТОЧНО

для большегрузных фур), состояния находящихся на них построек и уровня инженерной инфраструктуры участка. От этого во многом будет зависеть окупаемость проектов, что немаловажно для привлечения инвесторов. Причем, речь идет о крупных капиталовложениях. Ведь для создания транспортно-логистических терминалов минимальный объем инвестиций — около \$1 млн. А если брать в среднем, — \$10–30 млн.

— Обсуждался ли с финскими предпринимателями вопрос об их участии в строительстве таких терминалов в Петербурге?

— Потенциальные инвесторы есть. Это иностранные компании, международные операторы транспортного рынка, банки. Однако инвесторы пока крайне осторожны.

Можно выделить несколько сценариев развития данного бизнеса в Петербурге. Первый вариант — реализация проектов под существующий грузопоток и долгосрочные договоры с иностранными поставщиками крупных партий товаров. Инициаторами таких проектов могут выступать транспортные компании или трейдеры, дистрибьюторы. При этом складские комплексы создают как для внутригородских нужд, так и для грузоперевозок в другие регионы России. По сути, складской комплекс в Санкт-Петербурге интегрируется в международную терминально-логистическую сеть.

Второй вариант — создание оператором собственного закрытого склада преимущественно для внутригородской дистрибуции (под заказы крупных торговых фирм и производителей продукции). Инвестором в таком случае обычно выступает или торговая фирма, или предприятие.

Третий — поэтапное развитие специализированного складского бизнеса под объемы, диктуемые производителями и потребителями грузов, за счет собственных средств транспортных компаний. И во втором, и в третьем варианте не исключено участие иностранного капитала.

— Существуют ли какие-либо проекты, уже реализованные на практике?

— Ряд финских фирм, которые раз-

вивают торговлю с Россией, уже вкладывают средства в создание собственных складских комплексов. Но инвестиции в транспортно-логистические терминалы пока что представляются финским партнерам слишком рискованным делом.

Вот, скажем, вложила компания средства в такой комплекс. А через него проходят экспортно-импортные товары. Следовательно, на нем должны быть выполнены определенные официально принятые процедуры. Ранее пункт погранпропуска в России мог быть создан на средства частных компаний, теперь же наше федеральное законодательство изменилось.

Вроде бы поправки внесены в пользу предпринимателей: государство взяло на себя обязанности по обустройству и содержанию международных пунктов погранпропуска. А порядок их финансирования в новых законодательных актах не прописан.

Кто, например, должен готовить предпроектную документацию по развитию сети таких пунктов? За чей счет строить дополнительные помещения? На эти вопросы пока нет ответа. Очевидно только, что речь идет о федеральном имуществе: городу такие расходы в любом случае не «потянуть». Да и от обслуживания транзита ему достается только пятая часть отчислений, остальные же средства стекаются в федеральный центр.

Трудно предсказать, какие повороты ожидают нас впереди в федеральном законодательстве, регулирующем внешнеторговые потоки и транспортировку грузов. Если мы хотим развивать логистический сервис, привлекать в него частные инвестиции, то важно принимать продуманные, сбалансированные решения. В этом заинтересованы как отечественные, так и зарубежные предприниматели.

— В каких еще направлениях возможно налаживать взаимодействие с сопредельными странами в сфере транспортных перевозок?

— Существенным аспектом является развитие информационных технологий. Сейчас уровень автоматизации операций по сопровождению транспорт-

ных потоков в госсекторе (в частности — в ряде контрольных органов России, за исключением таможенных) остается на достаточно низком уровне.

Существует необходимость информационного взаимодействия между всеми участниками рынка, которые входят в логистические цепочки перевозок. Пока что межотраслевые информационные связи в бизнесе также налажены явно недостаточно.

Обычно за приверженность к бумажному документообороту критикуют госслужащих. Однако анализ системы грузоперевозок показал, что сегодня уже сами предприниматели отстают даже от тех возможностей, которые предоставляют им таможенники Северо-Запада для электронного предварительного декларирования грузов. Многие участники внешнеэкономической деятельности не подготовлены к активному применению информационных технологий. Отсутствуют внутрикорпоративные комплексные системы учета грузов и необходимые навыки в использовании международных стандартов электронного обмена данными — таких, как EDIFACT (Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport), введенный в 2000 году, и XML (новой модели электронной торговли). Подобные стандарты конвертируются с теми программными продуктами, на основе которых на предприятиях ведется финансовый учет. И по идее, особых затруднений с составлением транспортных деклараций в электронном виде возникать не должно. Просто эти технологии следует развивать.

Было бы уместно напомнить здесь и о международной программе TEDIM (Telematics in Foreign Trade Logistics and Delivery Management), которая реализовалась в рамках TACIS Россией совместно с Германией и Финляндией для создания единой системы информационного обеспечения. Если расшифровать термин TEDIM, то речь идет об интегрированных средствах обработки и по-



TEDIM

лучения информации (телематике) как способе управления логистикой и менеджментом. И в первую очередь — об отслеживании транспортных потоков в реальном времени с помощью спутников и вычислительной техники.

Несколько лет назад при реализации TEDIM в странах Евросоюза говорили о таком понятии, как «Новая Северная Европа». Имелись в виду Северо-Запад РФ, Москва, Скандинавия, Прибалтика, Северная Германия и Польша. То есть те регионы, которые связаны современными транспортными коридорами, объединяющими Европу и Россию. В пакет TEDIM входили несколько пилотных проектов, включая VorCom (информационное обеспечение портов на Балтике), RailTrack (железнодорожные и комбинированные перевозки между ЕС и Россией), CustCom (таможенное сотрудничество).

Вопрос о содействии формированию единого информационного пространства для органов государственного управления и участников транспортного процесса, а также для различных видов транспорта, для других элементов инфраструктуры

транспортного комплекса обсуждался на заседаниях Межправительственной группы развития и сотрудничества сопредельных регионов.

— А как развиваются международные проекты по обучению и подготовке кадров? В вузах Санкт-Петербурга, где готовят специалистов для работы на транспорте, существуют свои программы обмена опытом с европейскими университетами и академиями. Эта работа как-то координируется?

— Многие компании, связанные с экспедированием и международными грузоперевозками, сетуют на «голод» на квалифицированных специалистов в области транспортной логистики и органи-

зации складских операций. В той или иной мере специалистов по логистике, связанной с грузоперевозками и экспедированием, готовят во многих профильных вузах. Однако там они получают узкую специализацию, связанную в основном с одним видом транспорта (железнодорожным, автомобильным или водным). А менеджеров, обладающих комплексными знаниями, действительно не хватает. И лишь два петербургских вуза сделали в своих программах акцент на управлении складским хозяйством.

Для нашего города существенное значение имеет совершенствование подготовки именно преподавательских кадров. Без этого сложно ожидать ускоренного развития логистического сервиса.

Вопрос в том, где взять средства. В принципе, на эти цели предусмотрены гранты в рамках программ TACIS и INTERREG. Переговоры в этом русле с финской стороной ведутся.

Очевидно, следует и на уровне правительства Санкт-Петербурга разработать меры по содействию подготовке преподавательских кадров в области транспортной и складской логистики. Однако в решении этого вопроса должны принять участие и заказчики услуг — представители транспортного бизнеса.

Беседовал
Андрей ЛАЗАРЕВ

МНОГИЕ КОМПАНИИ, СВЯЗАННЫЕ С ЭКСПЕДИРОВАНИЕМ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМИ, СЕГУЮТ НА «ГОЛОД» НА КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ И ОРГАНИЗАЦИИ СКЛАДСКИХ ОПЕРАЦИЙ