

ВСЕ ДОРОГИ ВЕДУТ В ПЕТЕРБУРГ

СЕВЕРНАЯ СТОЛИЦА ИГРАЕТ ОДНУ ИЗ ГЛАВНЫХ РОЛЕЙ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ НЕ ТОЛЬКО СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО РЕГИОНА, НО И ВСЕЙ РОССИИ. БЛАГОДАРЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОМУ ПОЛОЖЕНИЮ ЧЕРЕЗ ГОРОД ПРОХОДЯТ ОСНОВНЫЕ ПУТИ, СВЯЗЫВАЮЩИЕ НАШУ СТРАНУ С ЗАПАДНЫМИ РЫНКАМИ. ИМЕННО ПОЭТОМУ В СМОЛЬНОМ ОТМЕЧАЮТ, ЧТО ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА ПРИ СОЗДАНИИ НОВОГО ГЕНПЛАНА СВЯЗАНА С ФОРМИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ ГОРОДА, КОТОРАЯ И В БУДУЩЕМ ДОЛЖНА РЕШАТЬ ПРОБЛЕМУ КОМФОРТНОГО ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ.

СВЯТОСЛАВ ФЕДОРОВ

Главное конкурентное преимущество Петербурга — это уникальное географическое положение: близость к странам Европейского союза и выход к Балтийскому морю, отмечает директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. В городе активно развит не только наземный и воздушный, но и водный вид транспорта. Петербург обеспечивает часть транзитных грузовых перевозок из Европы в Азию. Через город проходит несколько транзитных коридоров: «Север-Юг» (связь между странами Балтии и Индией через Иран), панъевропейский коридор № 9 (граница с Финляндией — Санкт-Петербург — Москва — граница с Украиной) и его ответвления: Санкт-Петербург — граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой — Калининград. Транспортно-логистический комплекс Петербурга обеспечивает как экспорт российской сырья, продукции предприятий, так и стабильные поставки в страну импортных товаров, материалов и оборудования.

«Порты Петербурга являются экспортными воротами, через которые в Россию поступает огромное количество товаров. А сам город является важнейшим транспортным узлом для всего Северо-Западного региона России», — говорит руководитель транспортной службы логистической фирмы «Первая экспедиционная компания» (ПЭК) Игорь Алексашов. По его словам, между Москвой и Петербургом проходит огромный грузопоток, поскольку покупательная способность населения этих регионов очень высокая.

Руководитель отдела интермодальных перевозок компании Itella в России Алексей Подчуфаров констатировал, что Большой порт Санкт-Петербург в настоящее время является крупнейшим российским морским портом с достаточно развитой инфраструктурой и с терминалами, способными переваливать большие объемы грузов. По его словам, с точки зрения транзитных перевозок Петербург интересен для доставки грузов через порт с последующей их перевозкой по железной дороге в Белоруссию, Казахстан, Узбекистан, Туркмению, Киргизию и Таджикистан.

Старший юрист адвокатского бюро «Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры» Алексей Карчевов выделяет неоспоримые преимущества применительно к морским перевозкам, касающиеся как портовой инфраструктуры Балтийского моря, так и выхода к Северному морскому пути. Использование этой судоходной линии значительно сокращает время транспортировки грузов из Китая в Россию (до 8–10 дней), снижая затраты клиентов и



АЛЕКСАНДР ЧИЖЕНКО

В ПЕТЕРБУРГЕ СУЩЕСТВУЕТ ДИСБАЛАНС МЕЖДУ ТЕМПАМИ РАЗВИТИЯ ПОРТОВ, КРУПНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ (ХАБОВ) И СМЕЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

перевозчиков. Так, в начале сентября грузооборотный терминал Бронка в Большом порту Санкт-Петербург впервые принял сухогруз китайской компании Cosco, мирового лидера в секторе навалочных и генеральных грузов. Судно «Лянь Хуа Сунн» (Lian Hua Song), обогнув Северную Европу, через Балтийское море впервые в рамках российско-китайского сотрудничества прошло транзитом по Северному морскому пути. До конца 2017 года суда Cosco совершат еще пять судозаходов в порт Бронка, используя для транзита Северный морской путь.

ФОРМИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Тем не менее эксперты отмечают, что существует дисбаланс между темпами развития портов, крупных транспортных узлов (хабов) и смежной транспортной инфраструктурой. Чтобы решить накопившиеся проблемы, по словам Алексея Подчуфарова, прежде всего стоит делать упор на строительство новых дорог и железнодорожных подъездных путей на портовых терминалах, удаленных от мегаполиса, таких как Бронка и Усть-Луга. Также нужно упрощать процедуру погрузки и формирования ускоренных контейнерных поездов из портов Петербурга на самые востребованные направления (например, в Москву и Екатеринбург).

Формирование транспортно-логистических и складских центров само по себе не повысит привлекательность региона, счи-

тает Александр Лашкевич. По его мнению, нужен спрос на данные услуги, а сейчас в СЗФО не наблюдается дефицита логистических центров.

Как сообщил в рамках ежегодного международного Инвестиционного форума Петербурга вице-губернатор Игорь Албин, в ближайшее время усилия и органов власти, и бизнес-сообщества будут направлены на формирование нового Генерального плана Санкт-Петербурга. «Схема пространственного планирования для долгосрочного развития города чрезвычайно важна. „Умный“ город начинается с „умного“ транспорта и развития улично-дорожной сети. Мы формируем транспортную модель развития города для того, чтобы решить ключевую проблему — проблему комфортного перемещения грузов и пассажиров», — прокомментировал вице-губернатор.

По мнению Алексея Карчевова, основным направлением для работы является выработка эффективных решений применительно к перераспределению грузопотоков. Данные решения уже реализуются на практике в рамках обработки специфичных грузов портами Ленобласти (Усть-Луга, Приморск, Высоцк). «Соответственно, первоочередной задачей является интенсификация развития инфраструктуры данных портов, а также примыкающих к ним транспортных узлов. Если речь идет непосредственно о Большом порте Санкт-Петербург, то, как видится, по причине имеющихся территориальных ограничений основные усилия должны быть направлены на качественное развитие и эффективное использование имеющейся инфраструктуры, в том числе аванпортов (внешних частей порта), в рамках модернизации и оптимизации технологических процессов», — прокомментировал господин Карчевов.

ИНТЕГРАЦИЯ В ТАМОЖНЕ

Чтобы перевозка грузов была более эффективной, нужно ускорить и упростить российские таможенные процедуры, в частности, на границе Северо-Запада с другими странами. Важно интегрироваться в европейские таможенные технологии, отмечают эксперты.

При этом Алексей Карчевов предпочитает говорить скорее о возможном эффективном сопряжении таможенных технологий Европы и России. «Это вполне осуществимо путем гармонизации применяемых процедур, продолжения адаптации в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) прогрессивной международной и европейской практики таможенного администрирования, перехода на электронный документооборот, а также

развития сотрудничества между ЕАЭС и ЕС по таможенным вопросам», — отметил эксперт.

Алексей Подчуфаров констатирует, что на северо-западных сухопутных пограничных переходах России уже давно введен инструмент предварительного электронного декларирования товаров. «Это уже значительно упростило процедуру оформления транзита. Дальнейшее упрощение и ускорение процесса пограничного контроля может быть связано, вероятно, только с изменением внутренних правил и инструкции работы российской таможенной службы. Например, когда замечания пограничной таможни к сопроводительным документам будут иметь только рекомендательный характер и могут быть исправлены грузовладельцем на таможенном посту в месте финального таможенного оформления груза. Данные о замечаниях пограничной таможни также могут передаваться в электронном виде на таможенный пост оформления груза. Это может снизить коррупционные риски при пересечении границы», — привел пример новшества господин Подчуфаров.

Он уверен, что повысить промышленный и инвестиционный потенциал Северо-Западного региона возможно, развивая складские логистические центры со статусом уполномоченного экономического оператора (УЭО). «На таких логистических центрах должен будет действовать упрощенный порядок завершения процедуры таможенного транзита и таможенного оформления грузов. Развитие подобных хабов со статусом УЭО может полностью снять вопросы по контролю таможенной стоимости, ускорит время выпуска товаров в свободное обращение. Использование таких логистических центров со статусом УЭО может вызвать особый интерес у представителей среднего и малого бизнеса, поскольку даст возможность импортерам продать свой товар в течение 40 дней и уже из полученных денежных средств оплатить таможенные платежи», — перечислил преимущества эксперт.

По мнению Александра Лашкевича, ускорить и упростить таможенные процедуры можно, продолжив развитие принципа «единого окна». Благодаря этому сокращаются административные барьеры и сроки принятия решений по выпуску груза на территорию и его осмотру. Ситуацию могут улучшить автоматизация и оптимизация процессов и переход на электронный документооборот. Также остро стоит вопрос увеличения количества таможенных постов и наделения большего количества постов полномочиями по оформлению различной специализации грузов. ■