

Без инфраструктуры НЕТ ЛОГИСТИКИ

На вопросы журнала отвечает президент Группы компаний «Трансфера» С. А. Шидловский.



— Сергей Александрович, насколько соответствует сегодняшняя схема распределения транспортных потоков задачам, которые стоят перед регионом в целом и перевозчиками в частности?

Транспортная система досталась нам в «наследство» с советских времен — я имею в виду порты и подходы к ним, железные и автомобильные дороги, аэропорты. К сожалению, вопрос о взаимодействии различных видов транспорта, создании каких-то удобных схем вообще не стоял тогда на повестке дня. С начала девяностых, когда заявил о себе логистический бизнес, развитие транспортных связей носило в основном стихийный характер. Сейчас ситуация значительно изменилась в лучшую сторону, хотя говорить о продуманности каждого решения, тем более, о его увязке с далекой перспективой, боюсь, еще рано. Радует, что наконец-то взял верх цивилизованный подход: создаются рабочие группы, профильные комитеты, комиссии, в состав которых входят представители власти, бизнеса и науки. Я бы назвал их работу здоровым проектированием, когда проблемы решаются не в режиме чрезвычайных ситуаций и авралов, а в четком стабильном порядке.

Сегодня мы имеем программные документы, в которых намечены основные

направления стратегического развития отрасли в целом, Санкт-Петербургского транспортного узла и всего нашего региона. На их основании разрабатываются конкретные проекты. В частности, в конце ноября комитетом по транспорту Правительства Санкт-Петербурга одобрена Концепция развития терминально-складской инфраструктуры Санкт-Петербурга. Хочу отметить, что помимо глобальных задач, данная программа учитывает специфику города, сложившуюся за три столетия его существования, интересы многочисленных промышленных предприятий и жителей, экологическую обстановку.

Одним словом, основополагающие задачи четко выверены и не нуждаются, на мой взгляд, в масштабной корректировке. Другое дело, как они будут выполняться. Это уже покажет время.

— Полагаю, заинтересованные коммерческие структуры не будут наблюдать за ходом их реализации со стороны?

Нет, конечно. Я с удовлетворением могу констатировать, что на протяжении последних лет интересы нашей компании и, думаю, всего логистического бизнеса полностью совпадают с интересами государства в этой области. Поэтому нам сейчас гораздо легче работать. Камнем преткновения была и остается инфраструктура — это самое больное место. Не хватает дорог, нет коммуникаций, а ведь Санкт-Петербург это не просто транспортный узел, это совокупность транспортных узлов. Приведу пример: построили Кольцевую дорогу, и сразу стало ясно, куда выносить складские площади. А вот с аэропортом Пулково ситуация остается тяжелой — он устарел по всем параметрам. К приему крупных грузовых самолетов он не приспособлен. В этом плане мы очень много теряем. Существуют планы модернизации Пулково, но, к сожалению, основные транспортные потоки сложились без нашего участия. И когда аэропорт в конце концов достигнет современного уровня, придется решать крайне тяжелые задачи и конкурировать с состоявшимися крупными аэропортами.

Такая же острая ситуация сложилась с морскими портами. Мы все заинтересованы в развитии нашего петербургского порта, но ведь скоро он просто захлебнется возросшим грузопотоком. Упомянутые мною концепции предусматривают решение проблемы: это и новые автодороги, и «сухие» порты, и транспортный каркас города, который позволит оптимизировать поток грузовых машин по выделенным магистралям, связывающим логистические объекты.

— Об отставании транспортной инфраструктуры недавно говорил президент В. В. Путин. Какие, на ваш взгляд, первоочередные задачи стоят в этом плане перед СЗФО?

Думаю, под эгидой федеральных властей необходимо разработать единый комплексный план развития инфраструктуры. Потому что если руководство Санкт-Петербурга уделяет достаточно внимания этой проблеме, сказать то же самое обо всех остальных субъектах региона едва ли возможно. Нуждаются в реконструкции и Мурманский порт, и Архангельский. Не используется в полной мере и такой уникальный географический объект, как Калининградская область. А ведь лучших условий для крупного мультимодального комплекса трудно придумать — это не только перевалка с морского транспорта на сухопутный, но и наличие обоих стандартов ширины железнодорожной колеи — отечественной и европейской, что позволяет экономить массу времени на смене колесных пар. Или Выборг — это, конечно, скромный по масштабам порт, но для обслуживания северо-восточной части округа он имеет немалое значение.

Еще один вектор приложения сил — внутренние водные пути. Северо-Западу досталась поистине уникальная водная система, но она пребывает в плачевном состоянии. Решение этой проблемы не терпит отлагательства, поскольку уже начато строительство новых речных судов. Пока же мы имеем замкнутый круг: деньги на реконструкцию шлюзов и других сооружений пойдут новые пароходы, а пароходы не пойдут до тех пор, пока им не будет обеспечено безопасное плавание.



Проблемы сплетаются в клубок, и есть два способа его распутать: непрофессиональный — потянуть за ниточку там, где проще, и запутать еще сильнее и профессиональный — когда четко ясно, с чего начинать.

Что я имею в виду? Бизнес с нашей стране, как и в любой другой, играет по правилам, установленным государством. Но кроме правил есть еще и условия. Условием номер один для развития транспортной составляющей экономики России является создание современного уровня инфраструктуры. А это — прямая обязанность государства.

Маленький пример. Не так давно мы подписали с администрацией г. Вантаа (Финляндия) соглашение о сооружении некоего логистического объекта и выразили готовность приступить к строительству. Финские чиновники были удивлены, поскольку строительные работы в этой стране начинаются только после того, как к месту, выделенному под объект, будут проложены все необходимые коммуникации.

Как будет государство реализовывать эту задачу — вопрос второй. Мы ни в коем случае не возражаем против участия в этом процессе коммерческих структур, хотя государственно-частное партнерство в нынешнем его виде содержит намного больше вопросов, чем ответов, но возлагать весь груз на плечи одних только инвесторов было бы неп-

ростительной ошибкой. Для нас, к сожалению, все еще типична история, имевшая место при строительстве терминала в поселке Ручьи. Первым делом здесь утонул в грязи трактор. А потом второй, который мы направили, чтобы вытянуть первый.

Необходимо законодательно закрепить обязанность государства заключать договора на продажу земли только после обустройства всех инженерных сетей. Разумеется, их стоимость будет учтена в цене участка.

— Вряд ли будет ошибкой предположить, что государство свой отказ от подобных обязательств мотивирует отсутствием средств.

Средств у государства в настоящее время более чем достаточно. Не хватает организованности. Мы исправно платим налоги, а несколько глав субъектов федерации, входящих в один округ, не всегда дают себе труд договориться по поводу взаимодействия в решении общих вопросов.

Ни коим образом не хочу обвинить государство в бездеятельности или пренебрежении насущными требованиями. Сто лет назад наша страна входила в первую десятку экономически развитых держав — власть считала себя ответственной за соответствие нормативно-правовой базы интересам государства и бизнеса, за создание наиболее

благоприятных условий для расцвета экономики, включая ту же инфраструктуру, о которую мы сегодня спотыкаемся на каждом шагу. Такой подход обеспечивал будущее России. К сожалению, последовавший затем восьмидесятилетний период плановой экономики, хотя и принес нам немало побед и свершений типа первого в мире полета человека в космос или первого атомодода, обеспечил нам весьма сомнительное экономическое будущее. Оно и есть наше сегодня. До сих пор приходится решать проблемы, которые человечество решило в прошлом веке и с которыми прекрасно справлялась Россия до 1917 года.

Турбины первых пятилеток не вечны, а чтобы их заменить, нужны грамотные инженерные кадры. И тут мы сталкиваемся с проблемой номер два. На днях я видел в новостях сюжет, как в родном «Политехе» открывали мемориальную доску. Много знакомых мне со студенческих лет преподавателей — и ни одного молодого лица. Это тоже первоочередная задача государства — создание благоприятных условий для подготовки инженерных кадров.

Я понимаю, что логистика пока не входит в круг наиболее приоритетных задач государственной важности. Поэтому нам приходится исходить из реально сложившихся условий. Но медленные темпы роста логистической

составляющей не могут не сказаться на темпах развития всей транспортной отрасли.

— Но ведь проблемы, до которых у государства не доходят руки, и призвано решать ГЧП? Почему его уровень оставляет желать лучшего, что не устраняет бизнес?

Отсутствие гарантий. Я не совсем понимаю, о какой нормативно-правовой базе ГЧП у нас без конца говорят. Вот, взгляните: я задаю в системе «Консультант плюс», вобравшей в себя все законодательство, поиск — «ГЧП». Видите ответ? «Не обнаружено». Так по каким же правилам нам предлагают играть? Я не могу даже понять, выгодно ли мне финансовое сотрудничество с государством.

Еще один немаловажный момент. Государство в совместном проекте будет представлять конкретное лицо. Если завтра его заменит другой чиновник, я не могу поручиться, что все достигнутые ранее договоренности останутся в силе...

Возможно, я несколько утрирую, но, например, когда мы покупаем квартиру, мы требуем четкого документального подтверждения, что она не обременена каким-либо обязательствами. В ГЧП такая модель почему-то не действует.

К тому же, я не уверен, что развитие транспортной инфраструктуры вообще нуждается в ГЧП, эту проблему государство способно решить самостоятельно. Ибо дело, еще раз повторю, отнюдь не в отсутствии денег.

— Можно ли сказать, что логистический бизнес Северо-Запада оста-

вил позади те времена, когда все решали соображения сиюминутной выгоды? Насколько нынешние проекты отличаются от первоначальных в плане продуманности, учета перспектив?

Мне сложно говорить о других регионах, что же касается Питера и Ленинградской области, то стихийность уступила место грамотным бизнес-планам. Готовится постановление Правительства города, которое раз и навсегда запретит возведение соответствующих объектов вне зон, отведенных под логистику. Впрочем, этого мало: нужно что-то делать с предприятиями, издавна существующими в пределах городской черты.

Налицо два противоречивых фактора — разумная регуляция дальнейшего развития логистической составляющей и объективно препятствующие такой регуляции исторические факторы. Ранно или поздно владельцы площадей в центральной части города, просчитав убытки от бесконечного простоя своих грузовиков в бесконечных городских пробках, найдут средства для переноса своего бизнеса в более удобные новые логистические зоны. А брать под козырек — мол, вчера правительство приняло решение, а сегодня мы переезжаем — никто не будет. Все мегаполисы мира переболели этой болезнью, придем к оздоровлению и мы — нужно время.

Результат инвестиций зависит от умения предвидеть будущее. Ведь даже десять лет назад, когда Кольцевая дорога существовала лишь на бумаге, нетрудно было догадаться, где именно нужно приобретать участки под новые объекты. Инвестировать проекты за рубежом

еще проще, там зонирование осуществлено давно.

— В какой степени, на Ваш взгляд, влияют на экономическую ситуацию международные транспортные коридоры, пересекающие Северо-Западный регион?

Торговые пути исторически сложились на самых ранних этапах развития торговли. Один из первых, как мы теперь говорим, коридоров, проложил Афанасий Никитин. В принципе с тех пор ничего не изменилось — грузопотоки не меняют своего вектора. Зато меняют направление перемещения грузов: если раньше из Китая вывозили шелк и чай, а все остальное завозили, то теперь из этой страны вывозится огромное количество всевозможных товаров. Но дорога все та же, что и тысячи лет назад.

Так же и с Северо-Западом — незамерзающее Баренцево море, Белое, Балтийское, протяженные железнодорожные и автотрассы, уникальная водная система дают широчайшие возможности для значительного увеличения грузопотоков, сформировавшихся десятилетия и даже столетия назад. Добавьте к этому взаимовыгодное сотрудничество с нашими соседями — Финляндией, Норвегией и странами Балтии, и вам сразу станет ясно, как решить первую задачу коммивояжера (с нее начинают обучение будущих логистов все профильные учебные заведения): как доставить максимальное количество товара наиболее коротким и быстрым путем как можно большему числу потребителей и с наименьшими затратами.

Современному логисту нужно досконально изучать характер транспортных потоков, чтобы не ошибиться с размещением инфраструктуры, с выбором видов транспорта и мест их стыковки. Одинаково непродуктивно как приобретение объекта с худшей локацией, зато недорогого, так и покупка объекта или участка с отличной географией и завышенной ценой. Золотая середина — это место, выбранное исходя из истории торговли с учетом нынешних возможностей перевозки. Ведь если попытаться сегодня искусственно закрыть какой-то торговый поток, ничего не выйдет, он будет жить вопреки любым административным мерам. Другой вопрос, насколько полно используются возможности таких потоков в нашем регионе. Здесь мы сталкиваемся с рядом негативных факторов — таких, как отсутствие координации в действиях отдельных субъектов, о чем я уже го-



ворил, нечеткая нормативно-правовая база, отставание в принятии решений и их реализации и т. д.

Самый яркий негативный пример в этом плане — наш петербургский порт. Он просто не организован. На вопрос, как его организовать, однозначного ответа, я думаю, не существует. Есть масса спорных мнений относительно реорганизации порта, но ни одно из них я бы не рискнул положить в основу будущего проекта. И дело тут не в отсутствии средств, как ошибочно полагают многие, дело, пожалуй, в отсутствии высококвалифицированных кадров — ученых, способных предлагать оптимальные варианты решения задачи столь высокой сложности. О чем можно говорить, если даже менее сложные логистические задачи, такие как своевременная доставка товаров внутри города, не находят своего решения.

— Сейчас нередко приводят в пример скорость движения грузовых поездов между Москвой и Петербургом — 4 км в час, о состоянии автодорог говорится еще чаще, а воз и ныне там.

Еще раз повторю: инфраструктура. Необходимость ее развития хорошо понимают все, говорят много и правильно, но ответа на вопрос, с чего начать, я не слышу. Возьмите все тот же дорожный каркас нашего города. Я уверен, что его разрабатывают сведущие люди. Но насколько эффективен этот проект, мы узнаем года через два-три. Если увидим, что не стоит Кольцевая дорога, что нет в пробках грузовиков, значит, значит все сделано правильно. Вот тогда и наступит черед для победных реляций. У нас же до сих пор принято рапортовать, едва подписав бумаги, особенно когда идею озвучивает глава государства. Потом разводим руками: хотели как лучше...

Разумеется, дело не в разговорах. Различные сферы экономики региона развиваются разными темпами. Досконально точно рассчитать результат и предугадать уровень логистического сервиса не удастся даже «деловитому» Западу: еще десять лет назад никто и подумать не мог, что в Хельсинки на Третьем кольце возникнут пробки. И это притом, что все эти десять лет финны только и делали, что строили дороги.

У нас же положение осложняется и традиционной необязательностью. Если по договоренности с городским правительством мы, логисты, приобрели участки и возвели объекты, то



проложить к ним дороги, то есть выполнить свою часть сделки, власть तो ропится не всегда. Не прописанная толком ответственность государства по-прежнему сказывается и на сроках реализации программ, и на инвестиционном климате в целом.

Нужно создавать постоянно действующие советы, комиссии с участием представителей государства и бизнеса, чтобы правительство и Санкт-Петербурга, и других субъектов федерации отчетливее представляло себе первоочередные задачи региональной логистики. И тогда нужные решения будут оформляться в виде правительственных постановлений, а это уже — закон, обязательный к исполнению всеми сторонами.

— На что уже сегодня реально удастся повлиять?

В самой меньшей степени удастся влиять на скорость возведения объектов инфраструктуры. Как я уже говорил, интересы логистики — для государства дело даже не десятое, и это надо понимать — есть задачи неизмеримо серьезнее. А вот на скорость обработки грузов на транспортных узлах мы влияем непосредственно — это наша профессиональная задача. Например, большой выигрыш во времени дает переход на электронный документооборот в таможенном оформлении. И если пробки на погранпереходах все еще остаются, виновата все та же инфраструктура. Увеличение пропускной способности — прерогатива государства.

— Сергей Александрович, вы считаете самым слабым звеном логистической сети СЗФО неразвитую инфраструктуру?

Совершенно верно. Как я уже говорил, сегодня нет простого и ясного рецепта, как ее обустроить в кратчайшие сроки. Но некоторые моменты, на которых я постарался заострить внимание, являются, на мой взгляд, ключевыми.

Прежде всего, это кадры. Пока не будет обеспечена подготовка достаточного числа высококлассных специалистов, не решится ни одна задача, ни коммерческая, ни государственная. Любой бизнес начинается не с денег, а с кадров.

Второе — совершенствование законодательной базы. Нечетко обозначенная ответственность государства делает риск взаимного сотрудничества практически неприемлемым.

Третье — координация. В транспортном процессе участвуют и Минтранс, и Минэкономразвития, и РЖД, и МВД, и региональные власти. Без отлаженного взаимодействия государственных структур и регионов между собой реализация самых неотложных проектов будет тормозиться.

Северо-Запад — лучшее место в стране для развития логистики. У нас сходятся все транспортные артерии, у нас самые прочные связи с продвинутыми в плане логистики странами. Немаловажно, что у руля сегодня находятся достаточно ответственные люди, которые принимают взвешенные решения на основе тщательно проведенного анализа. Последовательность действий в развитии транспортной инфраструктуры — пока вопрос, но это дело времени.

В диалоге, который сейчас активно ведут представители власти и бизнеса, в конструктивном объединении их усилий я вижу залог успешного решения проблемы инфраструктуры, а значит, дальнейшего развития логистической сети региона.