

СЕМЬ ЛЕТ ЖДУТ СУЩЕСТВУЮЩИЕ ТАМОЖЕННЫЕ ПУНКТЫ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ РОССИИ ЖДЕТ МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАСШИРЕНИЕ. ЗДЕСЬ ДОЛЖНЫ ПОЯВИТЬСЯ И НОВЫЕ ПОГРАН-ПЕРЕХОДЫ — НА ПРОБКИ, РАСТЯНУВШИЕСЯ НА ДЕСЯТКИ КИЛОМЕТРОВ ПО ОБЕ СТОРОНЫ ГРАНИЦЫ, НАКОНЕЦ-ТО ОБРАТИЛИ ВНИМАНИЕ. К СОЖАЛЕНИЮ, АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ МЕНЕЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫ ДЛЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ.

АНДРЕЙ НИКОЛАЕВ

Грузопоток, пересекающий сухопутную границу России с Финляндией, Эстонией, Латвией, заметно вырос за последние несколько лет. По данным Минтранса РФ, число грузовиков, въехавших в страну через международный автомобильный пункт пропуска (МАПП) в Псковской области, в 2005–2006 годах выросло почти на 180% по сравнению с началом 2000-х годов, а через наиболее популярный погранпереход между Россией и Финляндией Торфяновка (Ленобласть) рост составил около 150% по сравнению с 2000–2001 годами. То же самое происходит практически на всех автомобильных погранпереходах Северо-Западного региона. В частности, объем товарооборота между Россией и Финляндией в 2007 году составил \$15,7 млрд, между Россией и Эстонией — более \$2 млрд, между Россией и Латвией — более \$3 млрд. Приграничные пункты пропуска не справляются с растущим потоком автомобилей, а их технические возможности заметно отстают от современных требований. Из-за этого досмотр и оформление грузов и автомобилей занимает в среднем два-четыре часа, а в отдельных случаях несколько дней. По оценкам директора департамента логистики и взаимодействия с Россией Министерства транспорта и связи Финляндии Силья Руоколы, убытки компаний, теряющих время при ожидании прохождения таможенного контроля на русско-финской границе, составляют около €900 млн в год.

Очереди на границе России с Финляндией появились в 2005–2006 годах. «Пункты пропуска были созданы более десяти лет назад — в 1996 году, тогда они полностью соответствовали стандартам. Сейчас товаропоток увеличился, и пункты перестали справляться с растущим грузооборотом», — говорит руководитель пресс-службы Северо-Западного таможенного управления ФТС России Евгений Венско. Заговорили об этой проблеме всерьез только в конце 2006 года, после того как заторы на северо-западных границах России стали международной проблемой. Причина очередей заключается прежде всего в растущем импорте автомобилей. «В 2007 году через Финляндию в РФ было ввезено около 800 тыс. автомобилей, что на 60% больше, чем в 2006-м», — уточняет Силья Руокола. С каждым годом проблема пробок становится все острее. В сентябре 2007 года, когда пробка на пункте Ваалимаа побилла очередной рекорд, составив 80 км, глава Восточного таможенного округа Финляндии Томи Кивилааксо пригрозил на время перестать впускать в страну российские автомобили, чтобы очереди выстроились по обе стороны границы. Впрочем, границу не закрыли: такое решение может принять только правительство Финляндии, которое, разумеется, не хотело прибегать к столь жестким мерам. В числе прочего потому, что от этого пострадали бы не только иностранные владельцы грузов, ввозимых в Россию, но и сама Финляндия, которая зарабатывает на нашем транзите порядка €500 млн.

ЭСТОНСКАЯ ГРАНИЦА Аналогичная проблема существует и на российско-эстонской границе, причем уже много лет. Число стоящих здесь в пробках грузовиков достигло 420. По словам сотрудников таможни, пробки образуются из-за того, что мост на подъезде к пропускному пункту слишком узок. «Мост очень старый, виноваты в возникнове-

УБЫТКИ КОМПАНИЙ, ТЕРЯЮЩИХ ВРЕМЯ ПРИ ОЖИДАНИИ ПРОХОЖДЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ НА РУССКО-ФИНСКОЙ ГРАНИЦЕ, СОСТАВЛЯЮТ ОКОЛО €900 МЛН В ГОД

нии пробок обе стороны. И решение реконструировать мост должно быть принято обеими сторонами — как Россией, так и Эстонией», — подчеркивают в Северо-Западном таможенном управлении. По оценкам импортеров, пробки на этом участке границы существуют уже больше шести лет. «Проблем здесь сразу несколько. Во-первых, у российских таможенников на оформление товара уходит больше времени, так как они малочисленнее. Во-вторых, все происходит медленнее, так как переход меньше, чем российско-финские терминалы», — рассказывает Игорь Шевчук, генеральный директор компании «Эрголайн».

Пропускная способность автомобильного таможенного пункта Нарва—Ивангород не превышает 150–170 автомобилей в день. Через него идет 70% автомобильного грузооборота между странами. Другие таможенные пункты между двумя странами расположены в Псковской области, и транзит товаров через них делает перевозки невыгодными. Между тем решать проблему необходимо уже сегодня. Дело в том, что еще в 2006 году Россия входила в пятерку ведущих стран—импортеров эстонских товаров, а по объему экспорта в Эстонию занимает второе место после Финляндии. И по мнению экспертов, эстонская сторона зарабатывает на транзите российских грузов около €500 млн в год.

Очередь образуется и на пропускных пунктах на российско-латвийской границе — на территории Латвии пробки достигают 100 км, а количество ожидающих грузовиков — 1,5–2 тыс.

Решить проблему пробок далеко не так просто, как кажется на первый взгляд. Одно расширение пропускной способности таможенных терминалов здесь не поможет, об этом говорят и таможенники, и грузовладельцы, указывая на то, что при пересечении границы главную проблему создает долгое оформление документов.

РАСШИРЕНИЕ ГРАНИЦ Впрочем, меры по увеличению пропускной способности погранпереходов принимаются. В пресс-службе Северо-Западного таможенного управления сообщили, что в конце 2007 года на самых проблемных МАПП региона запущено четыре стационарных инспекционно-досмотровых комплекса (ИДК). Еще один должен заработать в петербургском порту (БПС/П) на Первом контейнерном терминале. Правда, ИДК смогут увеличить способность погранперехода обрабатывать проходящие грузы лишь на 5–10%, признается недавно назначенный начальник СЗТУ Михаил Прокофьев, так что без радикальной модернизации остальной инфраструктуры переходов, которая должна завершиться в 2008–2010 годах, не обойтись.

В свою очередь, финская сторона начала строить парковку для грузовиков возле пограничного пункта Ваалимаа—Торфяновка. А недавно стало известно о намерении финских властей открыть еще один погранпереход — на участке Сювяяро—Париккала. Создание этого международного пункта позволит увеличить число пересечений границы физическими лицами до 336 тыс. в год, что примерно в 24 раза больше, чем было зафиксировано в прошлом году. По предварительным оценкам, стоимость проекта может составить около €12 млн. Наконец, увеличение транзитного потока между Россией и Латвией, на которую частично «переве-

ли» свои грузы российские импортеры после скандала со сносом памятника советским воинам в Таллине, вынудило Ригу ускорить ратификацию договора о строительстве трех новых сухопутных переходов между двумя странами.

Кроме того, в ФТС заинтересованы в том, чтобы наладить предварительный информационный обмен с таможнями стран ЕС. «Уже сейчас Россия совместно с Европейской комиссией и 12 странами Евросоюза разрабатывает пилотный проект, в рамках которого, как планируется, с 1 января 2009 года в режиме онлайн будет осуществляться обмен информацией в отношении товаров, перемещаемых через общую границу, а это около 70% грузоперевозок между ЕС и Россией», — рассказывает заместитель руководителя Федеральной таможенной службы генерал-лейтенант Леонид Шорников.

Однако прежде чем начать обмен данными, российской таможне нужно усилить свое ИТ-оснащение, а это сделать непросто. Достаточно сказать, что созданный несколько лет назад контейнерный поезд «Северное сияние» до сих пор не начал работу в регулярном режиме. Дело в том, что остаются еще проблемы с таможенным оформлением контейнеров, которые мешают росту грузопотока на железной дороге. «Есть ряд законодательных актов, которые нужно подправить совместно с представителями ФТС, чтобы изменить сложившиеся порядки и процедуры», — говорит Виктор Степов, глава Октябрьской железной дороги. По его словам, уже проведена опытная эксплуатация системы предварительного электронного декларирования, а также электронная передача документов, которая позволяет экономить до 50% времени на их оформление.

А пока перспективная железная дорога не может конкурировать с морским транспортом и грузовыми автомобилями. Почему же грузовладельцы не хотят использовать альтернативные виды доставки — железную дорогу, к примеру? Причины просты, говорят операторы. «Пока действуют существующие тарифы, мы не сможем создать достойную конкуренцию автомобильевозам. Ведь если мы возьмем груз с нулевой рентабельностью, то даже в этом случае цена за нашу перевозку будет выше, чем если бы товар шел грузовиками. В этом случае помочь нам решить проблему может только государственная поддержка и вмешательство Федеральной службы по тарифам», — утверждает директор департамента стратегического развития компании «Рейлтрансавто» Екатерина Кульбака. По ее словам, компания еще может конкурировать на равных с автоперевозчиками, если груз следует, скажем, в Екатеринбург, Ростов-на-Дону, то есть выигрывать за счет длины логистического «плеча». «Однако сегодня основной поток автомобилей идет на Москву, и здесь мы пока неконкурентоспособны», — сетует Екатерина Кульбака. О том же говорят и представители финского предприятия VR Ltd, поясняя, что высокие тарифы являются чуть ли не главной причиной, препятствующей перевозкам железнодорожным, а не автомобильным транспортом. Дополнительным стимулом для перераспределения грузов с автотранспорта на железнодорожный должно стать принятие решения о концентрации всех таможенных процедур в конечном пункте назначения товара, что заметно облегчит работу грузовладельцев. Пока же главной проблемой для перевозчика и причиной образования пробок становится рукописное оформление товара. ■

ТРАНСПОРТ РОССИИ 2008

22-24 МАЯ 2008 ГОДА, СОЧИ

II МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОР: МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ОПЕРАТОР ФОРУМА: BUSINESS DIALOG

ТЕЛ./ФАКС: +7 (495) 940-67-71, +7 (495) 624-59-32
+7 (495) 262-98-15
EMAIL: SALES@BUSINESSDIALOG.RU

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР: BUSINESS DIALOG
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР: RVD
ОФИЦИАЛЬНЫЙ БАНК: ТрансКредитБанк
ОФИЦИАЛЬНЫЙ СТЕА: Radisson
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕДИАПАРТНЕР: РЕН ТВ
ОПЕРАТОР ФОРУМА: BUSINESS DIALOG

WWW.TRANSWEEK.RU

реклама

