

ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ – 2009

4-6 ИЮНЯ 2009 ГОДА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

СОВРЕМЕННЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ

Модератор:

доктор Клаус Мангольд, председатель Восточного комитета немецкой экономики

Участники сессии:

Олег Белозеров, заместитель министра транспорта Российской Федерации

Стэнли Хьюи, главный управляющий директор Hong Kong International Airport

Юрген Зауэр, президент «ЗАО Мерседес-Бенц РУС»

Доктор Кристофер Янс, президент European Business School

Владимир Якунин, президент ОАО «РЖД»

Арас Агаларов, президент группы «Крокус»

Участники дискуссии, посвященной современным логистическим системам, в целом согласились с тем, что будущее развитие России во многом зависит от успехов строительства внутренних инфраструктурных и логистических систем, без которых сама концепция торговли и свободного перемещения товаров выглядит почти нереалистичной. Как было отмечено, отсутствие таких систем не только затормозит дальнейшее развитие связей между российскими регионами, но и не позволит России завоевать более 1% совокупного объема торговли между Европой и Азией. Участники отметили, что необходимо формировать единое транспортное пространство с множественными пунктами доступа для пассажиров и грузов, а также интегрировать российскую инфраструктуру в мировую транспортно-логистическую сеть. Было подчеркнуто, что нужно не только создавать транспортные коридоры, но и формировать систему скоростной доставки товаров и услуг непосредственно от отправителя к потребителю, обеспечивая при этом эффективное взаимодействие между железнодорожным, водным, воздушным и автомобильным транспортом.

В отношении инвестиций было отмечено, что российское правительство в «Транспортной стратегии на период до 2030 г.» предусматривает израсходовать 170 трлн. руб., причем треть суммы будет финансироваться из бюджета, а остальное – из частных источников. Средства будут потрачены на проекты, касающиеся всех участков инфраструктурно-логистической цепочки: автомобильные и железные дороги, водный и воздушный

транспорт, логистические центры и транспортные узлы. Участники согласились с тем, что ежегодно Россия теряет порядка 3 п. п. совокупного роста ВВП из-за отсутствия современной инфраструктуры и связанных с этим неудобств. В качестве положительного примера был назван Гонконг, в котором за последние 30 лет сотни миллиардов долларов были инвестированы в проекты, превратившие город в один из крупнейших мировых логистических и транспортных узлов (только в строительство аэропорта в Гонконге было вложено USD20 млрд). Было отмечено также, что России следует использовать экономический кризис в качестве возможности для масштабных инвестиций в комплексную модернизацию существующей инфраструктуры.

Что касается законодательного аспекта, практически все участники выразили согласие с тем, что любые инвестиции в модернизацию инфраструктуры окажутся напрасными, если они не будут сопровождаться продуманными изменениями законодательства во всех областях, начиная с подготовки отгрузочных документов до процедур прохождения таможни. Ведь современная система инфраструктуры требует абсолютной согласованности действий между государствами. Основным препятствием к тому, чтобы Россия увеличила свою долю в объемах перевозок между Европой и Азией, является чрезмерная сложность таможенных процедур и пошлин, а также продолжительность таможенной очистки товаров. В настоящее время наблюдаются некоторые признаки улучшения ситуации. Тем не менее, изменения таможенных процедур идут слишком медленно. Также участники согласились с тем, что мелкий и средний бизнес, будучи объектом особого внимания, нуждается в поддержке по облегчению налогового бремени, получению доступа к оборотному капиталу и обеспечению высокоскоростной перевозки товаров. Как правило, мелкие и средние предприятия работают с товарами, имеющими высокую добавленную стоимость, для которых особенно важно обеспечить кратчайшие сроки транспортировки.

Необходимость в наличии высококвалифицированного персонала была названа в качестве одного из ключевых элементов для успешного достижения целей развития современной системы инфраструктуры в России. Было отмечено, что даже в западных бизнес-школах акцент делается на общий менеджмент, маркетинг и другие дисциплины в ущерб профессиональной подготовке менеджеров по снабжению и логистике. Россия заключила соглашения о партнерстве с рядом ведущих бизнес-школ для решения этой проблемы и подготовки соответствующих отечественных специалистов.