

Логистическая отрасль в России сегодня находится на переломном этапе, грядут серьезные изменения. Уход от привычных транспортных маршрутов подкреплен намеченным руководством страны переходом к цифровой экономике, что внесет существенные изменения в том числе в оформление грузов, перемещаемых разными видами транспорта, позволит сократить издержки логистических компаний и повысит эффективность их деятельности. О последних тенденциях развития российской логистики рассказывает генеральный директор компании «Авиалоджистикс» Андрей Маркевич.



Андрей Маркевич,
генеральный директор компании «Авиалоджистикс»

НОВЫЙ ПУТЬ РОССИЙСКОЙ ЛОГИСТИКИ

– Андрей Александрович, рады приветствовать вас в гостях у журнала «ЛОГИСТИКА». Судя по названию компании, вы специализируетесь преимущественно на авиационном транспорте. Расскажите, какие ключевые компетенции требуются для работы в этой области?

– Компания «Авиалоджистикс» более 10 лет оказывает услуги по доставке грузов, максимально избавляя участников ВЭД от сложностей, связанных с решением логистических задач. Приоритетным направлением для нас является Китай, хотя наши партнеры – это участники ВЭД по всему миру. Преимущественно мы работаем с авиатранспортом, но ресурсы компании позволяют решать и другие задачи. Все эти годы «Авиалоджистикс» использует в работе все передовые технологии и инструменты, способные в кратчайшие сроки помочь участнику ВЭД получить его груз. Эксперты нашей компании пристально следят за всеми тенденциями развития российской и мировой логистики, изучают нормативные акты и государственные инициативы, именно поэтому у нас сформирована четкая позиция: логистику нельзя разделять на сектора (авиа, ж/д, авто, море). Для достижения высоких результатов необходимо всестороннее понимание процессов, происходящих в логистике.

– Вы упомянули Китай в качестве одного из приоритетных направлений работы компании. Ваше отношение к широко обсуждаемому в последнее время проекту «Экономический пояс Шелкового пути»?

– В мае в Пекине состоялся международный форум «Один пояс – один путь», посвященный реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути», который обещает стать наиболее выгодной транспортной магистралью для перевозок между Европой и Азией. Китай стал инициатором этого масштабного проекта еще в 2013 г.

План действий по строительству Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) предусматривает строительство новых транспортных магистралей и совершенствование действующих. Предполагается максимальное использование инновационных технологий. В перспективе в рамках ЭПШП будет создана глобальная сеть высокоскоростных магистралей, что, в свою очередь, должно стимулировать развитие инфраструктуры, расширение потенциала логистики и туризма, появление новых рабочих мест. По расчетам экспертов Экономической комиссии ООН, Европе сухопутный путь для транзитных перевозок между ней и Азией будет выгоднее морского. Общая концепция проекта под названием «Видение и действия, направленные на продви-

жение совместного строительства “Экономического пояса Шелкового пути” и “Морского Шелкового пути XXI в.”» была представлена весной 2015 г. Министерством иностранных дел и Министерством коммерции КНР.

– Какой вам видится роль России в этом проекте?

– Для России было крайне важно вовремя включиться в этот мегапроект – добиться, чтобы как минимум одно из направлений, а максимум – целая ветвь маршрутов ЭПШП прошли через нашу страну, охватывая как можно больше территорий. Преимущества в данном случае заключаются не только в получении выгод от транзита грузов, но и в использовании северной ветки ЭПШП для осуществления диверсификации и модернизации национальной экономики, повышения ее конкурентоспособности, развития импортозамещения и наращивания экспортного потенциала России и всего Евразийского экономического союза. По мнению экспертов, необходимо выстроить работу таким образом, чтобы прокладка северного маршрута ЭПШП по нашей территории не ограничивалась строительством логистической магистрали со всеми необходимыми развязками, а способствовала ускоренному становлению национального сегмента глобальной системы центров поддержки

нового технологического уклада, на который Россия перейдет к 2021 г. Основой для этого должны стать особые экономические зоны и территории опережающего социально-экономического развития.

Стартом активных действий для реализации проекта стало принятие Президентом России Владимиром Путиным и Председателем КНР Си Цзиньпином совместного заявления Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Сложно переоценить значимость этого документа для российской экономики. Данная инициатива учитывает последние тенденции в мировой экономике и глобальные изменения в целом, отражает общую потребность в координации разноформатных интеграционных процессов на Евразийском континенте и в других регионах мира.

В целом можно говорить о создании так называемого большого евразийского партнерства, что будет способствовать налаживанию многосторонней кооперации с участием стран Евразийского экономического союза, Ассоциации государств Юго-Восточной Азии и Шанхайской организации сотрудничества. Начнет функционировать система двусторонних и многосторонних соглашений по упрощению регулирования в таких стратегически важных сферах, как таможенное дело, отраслевое сотрудничество, санитарный и фитосанитарный контроль и инвестиции. Это даст прекрасную возможность выйти на формирование единого экономического пространства от Тихого океана до Атлантики. Уже сейчас активно развивается транспортная инфраструктура, создаются свободные порты на территории Дальнего Востока (Находка, Владивосток и др.), территории опережающего развития.

– Насколько далекое будущее мы сейчас обсуждаем? Увидит ли наше поколение результаты затеваемых сегидней преобразований?

– В прошлом году появились первые практические результаты в строительстве российской ветви ЭПШП: 28 августа 2016 г. между РФ и КНР открылся новый железнодорожный маршрут для доставки грузов, который связал китайский город Гуанчжоу в провинции Гуандун и населенный пункт Ворсино в Калужской области. Состав проходит путь в 11,5 тыс. км за 14 дней. Доставка по новому железнодорожному

“ **В перспективе в рамках ЭПШП будет создана глобальная сеть высокоскоростных магистралей, что, в свою очередь, должно стимулировать развитие инфраструктуры, расширение потенциала логистики и туризма, появление новых рабочих мест.**



Источник: фото GEFCO

маршруту занимает на 30 дней меньше, чем по морю, а затем по суше, при этом стоит она в 5 раз дешевле авиадоставки. Конечно, это лишь начало работы, которую, кстати, необходимо интенсифицировать, поскольку другие страны – участницы ЕАЭС имеют свои планы подключения к строительству Экономического пояса Шелкового пути, не всегда, мягко говоря, учитывающие интересы России. Например, Казахстан активно работает над прокладкой центрального маршрута ЭПШП через свою территорию, предусматривая его прохождение через Каспий в Азербайджан, а дальше, через Грузию и Турцию, в Южную и Западную Европу. Свои переговоры на эту тему ведут также Киргизия и Белоруссия, так что российским участникам необходимо держать ухо востро, отслеживая все происходящие здесь события и предупреждая развитие проекта в нежелательную сторону.

– Затронет ли этот проект столь специфический логистический сегмент, как авиаперевозки?

– Единственным сегментом логистических маршрутов между Россией и Азией, который останется не затронут проектом «Экономический пояс Шелкового пути», являются авиаперевозки, но эксперты «Авиалоджистикс» понимают, что в связи со смещением приоритетных направлений перевозок авиационным транспортом также претерпят изменения.

Надо отметить, что до недавнего времени отечественная авиатранспортная отрасль сильно отставала от мировой практики, поскольку работа велась исключительно в рамках Варшавской конвенции 1929 г., опирающейся на использование бумажных грузовых авианакладных и грузовых манифестов, а также на низкую ответственность перевозчиков за перевозимые грузы, что препятствовало развитию логи-



“ **...полностью уйти от бумажных носителей информации пока не удастся, так как есть ряд государственных органов, где предоставление документов в электронном виде не предусмотрено как по техническим возможностям, так и в связи с отсутствием соответствующей нормативно-правовой базы.**

стики авиагрузовых перевозок. В этом году Россия наконец ратифицировала Монреальскую конвенцию 1999 г., которая вступила в силу в 2003 г. (Федеральный закон от 3 апреля 2017 г. № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок»). Теперь появилась надежда на ускоренное внедрение электронного документооборота на авиатранспорте.

Еще одной новацией, которая будет способствовать повышению эффективности авиаперевозок, является введение с 1 апреля 2017 г. обязательного предварительного информирования (решение Коллегии Евразийской эконо-

мической комиссии от 1 декабря 2015 г. № 158 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом»). Первый заместитель руководителя ФТС России Руслан Давыдов выразил мнение, что эта мера позволит снизить издержки авиаперевозчиков. Дальнейшими шагами в развитии авиагрузовой логистики должно стать в том числе внедрение стандарта e-freight с целью упрощения процедур оформления, сокращения времени на обработку грузов, снижения общих издержек авиакомпаний, аэропортов, экспедиторов и клиентов. Впрочем, полностью уйти

от бумажных носителей информации пока не удастся, так как есть ряд государственных органов, где предоставление документов в электронном виде не предусмотрено как по техническим возможностям, так и в связи с отсутствием соответствующей нормативно-правовой базы. Тем не менее двигаться в данном направлении стратегически важно для нашей страны. Альтернативы безбумажным технологиям нет, что подтверждено на самом высоком уровне: по поручению Президента РФ правительство подготовило программу развития цифровой экономики. На мой взгляд, уже давно назрела необходимость по формированию принципиально новой и гибкой нормативной базы для внедрения цифровых технологий во все сферы жизни. Безусловно, здесь должна проводиться совместная работа государства и частного бизнеса. Цифровая экономика – это база, предоставляющая возможности по созданию качественно новых моделей логистики, торговли, бизнеса, производства. Новая система в корне изменит формат госуправления, здравоохранения, образования, коммуникаций между людьми. Изменения зададут абсолютно новую парадигму развития нашего государства, всех сфер экономики и общества. ■