

ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

№ 1(35) 2019

TRANSPORT INNOVATIONS

SCIENTIFIC & TECHNICAL JOURNAL

№ 1(35) 2019



**ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТА
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

**ЭКСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА В РАМКАХ
РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ПАРТНЁРСТВА**

ФЛЕКСИТАНК КАК ИНСТРУМЕНТ УВЕЛИЧЕНИЯ ЭКСПОРТА

КОНТРЕЙЛЕРЫ: ВЫГОДНО И БЫСТРО

A blurred photograph of a train engine moving along tracks, with a bright light flare in the background. The train is on the left side of the frame, moving towards the right. The tracks are made of gravel and concrete sleepers, extending into the distance. The background shows a hazy landscape under a bright sky.

DAR Rail

**Частный
железнодорожный
перевозчик грузов
в Республике Казахстан**

**Основан в 2016 году
Осуществляет перевозки с декабря 2018 года
Перевезено более 3 000 000 тонн грузов**

www.darrail.com

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ**Стратегия развития экспорта транспортных услуг до 2025 года**

По материалам стратегической сессии «Отраслевые стратегии

и планы развития экспорта услуг», организованной

Российским экспортным центром 29 января 2019 г.2

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ**Латвийская железная дорога укрепляет позиции**

Интервью Председателя Правления, Президента ГАО «LATVIJAS DZELZCELS»

Эдвина Берзиньша6

ЭКСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА**Современная логистика международных транспортных коридоров—
основа прироста экспортных грузопотоков**

А.Г. Кириллова, Руководитель Проекта по развитию экспортной логистики

АО «Российский экспортный центр», Д. Т. Н.10

Экспортная логистика в рамках российско-китайского партнёрства14**Флекситанк как инструмент увеличения экспорта**

Людвиг Тарханьян, генеральный директор ООО «Европак»18

Российские логистические операторы заинтересованы в росте экспорта

Александр Баскаков, директор Rail Cargo Logistics-RUS24

Инновационные решения компании «Европак»

для перевозки насыпных грузов28

Выставочная деятельность—ключевой фактор успешного выхода

на внешние рынки30

ИННОВАЦИИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Контрейлер: быстро, экономно, экологично и безопасно32

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

Арктический потенциал России и развитие Северного морского пути36

ПОДПИСКА—2019

НА НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА»

ДОСТУПНА В ЛЮБОМ ПОЧТОВОМ ОТДЕЛЕНИИ ПО КАТАЛОГУ «РОСПЕЧАТЬ»

ИНДЕКС—83330

Редакционный совет:**Резер С.М.**—Председатель Редакционного совета, доктор технических наук, профессор, академик РАТ, заслуженный деятель науки и техники РФ**Аристов С.А.****Белый О.В.**, доктор технических наук, профессор
Вакулenco С.П., кандидат технических наук, профессор
Гагарский Э.А., доктор технических наук, профессор
Гаджимагомедов Р.К., доктор экономических наук
Еловой И.А., доктор экономических наук, профессор
(Республика Беларусь)**Забоев А.И.**, кандидат экономических наук**Зотов В.Б.**, доктор технических наук**Зворыкина Ю.В.**, доктор экономических наук**Исингарин Н.**, доктор технических наук, профессор
(Республика Казахстан)**Кириллова А.Г.**, доктор технических наук, профессор**Колесников В.И.**, доктор технических наук, профессор,
академик РАН**Кузнецов А.П.**, доктор технических наук, профессор**Куренков П.В.**, доктор экономических наук, профессор**Лёвин Б.А.**, доктор технических наук, профессор**Миротин Л.Б.**, доктор технических наук, профессор**Морозов В.Н.**, доктор технических наук**Неврла Пржемысл** (Чешская республика)**Обыденнов В.В.**, кандидат юридических наук**Прокофьева Т.А.**, доктор экономических наук, профессор**Резер А.В.**, доктор экономических наук, доцент**Тюфаев А.М.**, кандидат экономических наук**Редакционная коллегия:****Резер С.М.**—главный редактор**Крутоног О.М.**—заместитель главного редактора**Волкова С.А.**—ответственный редактор**Фролова Н.Ю.**—выпускающий редактор**Чекин Д.О.**—технический редактор**Шорохова О.В.**—научный редактор**Фёдорова Ю.В.**—редактор-маркетолог**Кириллов Г.А.**—бильд-редактор**Гребениченко Е.А.**—дизайн и вёрстка**Адрес редакции:**

129626, Москва, пр-т Мира, д. 106, оф. 524

тел/факс (499) 706-80-42, (495) 682-27-35, 682-17-15

www.inno-trans.rue-mail: info@inno-trans.ruСвидетельство о регистрации ПИ № ФС77-39052
от 09.03.2010**Учредители:**

ООО «Спецконтейнер»; НП «Гильдия экспедиторов»

ЗАО «Институт проблем транспорта и логистики»

Издатель:

Издательский Дом «Пульс времени»

При перепечатке материалов ссылка на журнал
«ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» обязательна.Редакция не несёт ответственности за содержание
рекламных публикаций. Мнение редакции может
не совпадать с мнениями авторов.Типография «О-Принт», Москва, www.o-print.ru

Тираж 5000 экз.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ДО 2025 ГОДА

По материалам сессии «Отраслевые стратегии и планы развития экспорта услуг», организованной Российским экспортным центром 29 января 2019 г.

Стратегия развития экспорта транспортных услуг, как часть федеральной стратегии развития экспорта услуг до 2025 г., разработана в рамках реализации федерального проекта «Экспорт услуг» национального проекта «Международная кооперация и экспорт», утверждённого протоколом № 12 Президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 24 сентября 2018 г.

Экспорт транспортных услуг подразумевает обслуживание всеми видами транспорта—водным, воздушным, железнодорожным, автомобильным, трубопроводным и космическим, осуществляемое резидентами одной страны для резидентов другой страны.

Транспортные услуги включают в себя как грузовые, так и пассажирские перевозки, а также вспомогательные и дополнительные транспортные услуги, предоставляемые в портах, аэропортах, на железнодорожных и автомобильных станциях, услуги по эксплуатации транспортной инфраструктуры, услуги транспортных агентств, прочие сопутствующие операции.

Приобретение топлива, ремонт и обслуживание, а также почтовые и курьерские услуги не подпадают под определение транспортных услуг.

Мировой экспорт транспортных услуг постоянно расширяется. Связано это, в первую очередь, с увеличением объёмов международной торговли. В долларовом эквиваленте мировой экспорт транспортных услуг в 2017 г. составил 931,5 млрд, что на 9% больше, чем в 2016 г.

В странах СНГ за этот же период экспорт транспортных услуг вырос на 12%.

Основные тенденции

Мировой рынок транспортных услуг развивается по определённым направлениям, среди которых можно выделить следующие: отказ от специализированных услуг в пользу комплексных логистических решений; повышение роли цифровых технологий; развитие мультимодальных перевозок; увеличение доли компаний, предлагающих услуги транспортно-логистического аутсорсинга (3PL- и 4PL-провайдеры).

Всё больше стран предпринимают усилия, направленные на повышение

Российский экспорт транспортных услуг в 2017 г. составил \$ 19,8 млрд (34,3% всего экспорта услуг), что было на 17% больше среднего уровня 2015–2016 гг. На грузовые перевозки приходится 35,8% общего объёма экспорта транспортных услуг, на пассажирские—30,5%.

По видам транспорта лидирует воздушный транспорт (50,8%), далее следуют морской (24,8%), прочие виды транспорта—22,3%. Доля почтовых и курьерских услуг составляет 2,1%.

эффективности логистики по своим территориям, а именно: цифровизация транспортных коридоров и узлов; упрощение административных процедур при прохождении границ для экспортных, импортных и транзитных грузов; гармо-

низация транспортного законодательства со странами партнёрами; формирование долгосрочных планов развития транспортной инфраструктуры, в том числе и на основе государственно-частного партнёрства.

Ожидаемый рост мирового экспорта транспортных услуг к 2024 г., по сравнению с 2017 г., составляет \$ 0,1 трлн (5%).

Российский рынок экспорта транспортных услуг

Россия находится на 14-м месте по объёму рынка транспортных услуг на экспорт, при этом в самой структуре российского рынка экспорта услуг на транспортные услуги приходится 34,3%¹.

В целом структура российского экспорта услуг выглядит следующим

¹ По данным 2017 г.





Андрей Слепнёв, Генеральный директор АО «Российский экспортный центр»

Положительное влияние на развитие российского рынка экспорта транспортных услуг окажут следующие тенденции:

- Развитие цифровизации, повышающей возможности для международной интернет-торговли.
- Развитие интеграционных процессов в Евразии и Азиатско-Тихоокеанском регионе, формирование единого рынка услуг в рамках ЕАЭС, заключение новых торговых соглашений ЕАЭС с третьими странами.

образом: транспорт — 34,3%, высокотехнологичные и интеллектуальные услуги, включая услуги по техническому обслуживанию и ремонту сложной техники — 29%, поездки (международный транспортный транзит) — 15,5%, строительство — 8,3%, финансовые и страховые услуги — 3%, прочие услуги — 10%.

Основными импортёрами российских транспортных услуг, по итогам 2017 г., стали: Швейцария (\$ 2035,1 млн), КНР (\$ 1263,8 млн), Великобритания (\$ 988,5 млн), Кипр

(\$ 958,6 млн), ОАЭ (\$ 748,1 млн), США (\$ 657,0 млн), Гонконг (\$ 547,0 млн), Германия (\$ 522,7 млн), Люксембург (\$ 473,5 млн), Ирландия (\$ 370,8 млн).

РАЗВИТИЕ ЦИФРОВИЗАЦИИ РЫНКА ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ СПОСОБНО СУЩЕСТВЕННО ПОВЫСИТЬ ВОЗМОЖНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛИ

В число крупнейших импортёров российских транспортных услуг также входят Финляндия, Белоруссия, Казахстан, Латвия, Дания, Республика Корея, Сингапур, Турция, Нидерланды, Япония,

Виргинские о-ва, Литва, Узбекистан, Таджикистан, Франция.

Наиболее высокими темпами растёт экспорт транспортных услуг в КНР (включая Гонконг), США и ОАЭ.

Основными странами-импортёрами российских услуг морского транспорта являются: Швейцария, Кипр, Великобритания, ОАЭ, Сингапур, КНР;

Услуг авиационного транспорта: КНР, Великобритания, ОАЭ, США, Люксембург;

Услуг прочих видов транспорта: Швейцария, Белоруссия, Финляндия, США, Германия.

Наибольший рост грузоперевозок в России (в тонно-километрах) на период

до 2050 г. ожидается на внутриазиатском (по прогнозам, до 403%) и северо-тихоокеанском (+ 374%) маршрутах, что объясняется евразийским транзитным статусом страны.



ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ



Среди перечня наиболее эффективных мер поддержки российских экспортёров, по мнению экспертов, как грузоотправителей, так и предоставляющих транспортные услуги, можно выделить следующие:

- Введение электронного документооборота при перевозке грузов в международных сообщениях.
- Разработка и принятие единого транспортного документа, применяемого при прямых смешанных и комбинированных перевозках, с оговоркой относительно международных стандартов.

– Создание агрегатора информации о грузовых и транспортных услугах на независимой единой цифровой платформе с возможностью приёма зарубежных пользователей.

– Создание агрегатора информации о грузовых и транспортных услугах на независимой единой цифровой платформе с возможностью приёма зарубежных пользователей.

Алевтина Кириллова, руководитель проекта по развитию экспортной логистики АО «Российский экспортный центр»

смотром и отказом США от участия в действующих многосторонних торговых соглашениях в пользу двусторонних;

- развитие альтернативных проходящим по территории России транспортных маршрутов в направлении Восток – Запад, включая транскаспийские и трансасиатские маршруты китайского проекта Экономического пояса Шёлкового пути, а также проект ЕС «ТРАСЕКА».

Меры поддержки российских экспортёров

Среди перечня наиболее эффективных мер поддержки российских экспортёров, по мнению экспертов, как грузоотправителей, так и предоставляющих транспортные услуги, можно выделить следующие:

- Закрепление в законодательстве понятия «экспорта услуг».²
- Упрощение валютного контроля для всех участников международных перевозок.
- Максимальное упрощение всех транзитных процедур, сведение декларирования к общему описанию, установление фиксированной ставки таможенного обеспечения.
- Введение нулевой НДС для транзитных автоперевозок.³
- Введение электронного документооборота при перевозке грузов в международных сообщениях; унификация взаимодействия перевозчиков с государственными органами. Это касается в совокупности всех секторов транспорта и транспортной инфраструктуры.
- Разработка и принятие единого транспортного документа, применяемого при прямых смешанных и комбинированных перевозках, с оговоркой относительно международных стандартов.⁴
- Закрепление законодательно понятия и статуса единого оператора смешанной перевозки.
- Государственная поддержка российских автоперевозчиков, которые на

² Возможно, в Законе о внешней торговле.

³ В настоящее время нулевая ставка НДС действует только при транзитных жд перевозках.

⁴ При экспорте транспортных услуг к транспортным документам должны применяться те стандарты, которые применяются в транспортном праве соответствующей страны.

Тенденции развития российского рынка экспорта транспортных услуг

Положительное влияние на развитие российского рынка экспорта транспортных услуг окажут следующие возможности:

- трансформация развивающихся рынков;
- развитие цифровизации, повышающей возможности для международной интернет-торговли;
- развитие интеграционных процессов в Евразии и Азиатско-Тихоокеанском регионе, формирование единого рынка услуг в рамках ЕАЭС, заключение новых торговых соглашений ЕАЭС с третьими странами.

Риски для развития российского рынка экспорта транспортных услуг включают:

- усиление глобальной военно-политической напряжённости;
- снижение динамики развития мировой экономики и глобального спроса в связи с ростом финансовых и структурных дисбалансов, увеличение риска возникновения глобальных финансовых кризисов;
- усиление протекционизма в мире, эскалация торговых и санкционных войн, затрагивающих в том числе торговлю услугами, между крупнейшими игроками: США, ЕС и Китаем;
- кризис системы международных торговых соглашений в связи с пере-





сегодняшний день проигрывают иностранным, в основном, из-за цены на подвижной состав.

- Организация эффективного контроля за иностранными автоперевозчиками, нарушающими российское законодательство—по скорости, массе, при дви-

ВЕДЕНИЕ ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА, ПРИНЯТИЕ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ДОКУМЕНТА, СОЗДАНИЕ АГРЕГАТОРА ИНФОРМАЦИИ, — СРЕДИ ЭФФЕКТИВНЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ РОССИЙСКИХ ЭКСПОРТЁРОВ

жении по крупным городам, и не платящими при этом никаких штрафов, что автоматически ставит отечественных автоперевозчиков в неравные условия.

- Продление действующего порядка обновления парка подвижного состава, так как потребность в подвижном парке с улучшенными характеристиками, в том числе с использованием инновационных материалов и технологий, сегодня велика.

- Поддержка экспортёров путём субсидирования транспортных затрат, с предоставлением компенсаций в первую очередь тем компаниям, которые привлекает к перевозке национальных перевозчиков.

- Облегчение процедуры и правил получения сертификатов на товары российского происхождения, чтобы поддерживать российских экспортёров в части грузовой базы.

- Распространение нулевой ставки НДС на возврат порожних контейнеров только на контейнеры российского производства.

- Пересмотр устаревшего тарифного руководства для железнодорожных

перевозок в части грузов весом более 80 тонн.

- Создание агрегатора информации о грузовых и транспортных услугах на независимой единой цифровой платформе с возможностью приёма зарубежных пользователей.

- Создание информационной системы о ситуации на погранпереходах.

- Снятие избыточных требований законодательства к морским судам под российским флагом и приведение их в соответствие с нормами международного морского права.

- Внесение России в «зелёный список» авиационной безопасности по перевозке грузов, что ускорит процесс обработки авиационных контейнеров и грузов, которые на сегодняшний день требуют проведения 100% осмотра при их прибытии на территорию и последующего пути.

пространить и на другие виды транспорта.

- Установление обязательного стандарта комиссионного раскрытия судна, с возможностью производить эту процедуру на рейде. Это уже применяется в некоторых прогрессивных портах: государственные контролирующие органы выходят на судно совместно и быстро его раскрывают для разгрузки, что существенно экономит время простоя судна в порту и снижает финансовые затраты грузовладельца и порта.

- Упрощение процедуры согласования разрешения на строительство новых объектов транспортно-логистической инфраструктуры, что позволит существенно сократить издержки, привлечь потенциальных инвесторов и, в итоге, сократить стоимость транспортных услуг.

- Упрощение визового режима для въездного туризма, возможность электронного получения визы.

Все эти меры были рассмотрены экспертами, представителями бизнеса и государственных органов на сессии 29 января с предложением внести их в соответствующие правительственные акты. ■



ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА УКРЕПЛЯЕТ ПОЗИЦИИ

Интервью Председателя Правления, Президента ГАО «LATVIJAS DZELZCELS» Эдвина Берзиньша



В 2018 г. ГАО «Latvijas dzelzceļš» (LDz) показало лучшие за последние три года результаты хозяйственной деятельности. Господин Берзиньш, в чём секрет успеха?

Действительно, в 2018 г. компания показала неплохие результаты:

- по инфраструктуре LDz было перевезено 49,3 млн тонн грузов, что на 12,5% больше, чем в 2017 г.;
- нетто-оборот LDz в 2018 г. превысил 209,4 млн евро, что на 16% больше, чем в 2017 г., и это лучший показатель с 2015 г.

В основе наших достижений лежит существенный пересмотр и скрупулёзный анализ предпринимательских и организационных процессов на предприятии, что закономерно привело к повышению продуктивности, укреплению сотрудничества с нашими партнёрами, а также налаживанию контактов с новыми клиентами в рамках предложений по грузовым перевозкам на международных транспортных коридорах Азия – Западная Европа.

Наши эксперты постоянно анализируют региональные и международные рынки, экономические процессы и их тенденции, — оперативные финансовые показатели LDz свидетельствуют о том, что мы принимали правильные решения и реализовали эффективную модель деятельности.

На текущий 2019 г. мы также смотрим с оптимизмом и прогнозируем хорошие результаты по итогам года.

В 2018 г., по сравнению с 2017-м, прирост наблюдался практически по всем сегментам грузов. Перевозки каменного угля увеличились на 28,2%, достигнув 22,6 млн тонн, что составляет 46% от всех перевезённых видов грузов. Существенный прирост в 2018 г. был также в перевозках зерна и мучной продукции, объём которых достиг 2,8 млн тонн, что на 63,8% больше, чем в 2017 г. На 36,3% увеличился объём перевозок химических грузов, лесоматериалов перевезено на 50,7% больше, минеральных веществ — на 29,5% больше, руды — на 27% больше, чем в 2017 г. (рис. 1).

Железнодорожные грузовые перевозки значительно увеличились в сообщении с тремя крупнейшими портами — Ригой, Вентспилсом и Лиепаей, достигнув 40,5 млн тонн, что на 11% больше, чем в 2017 г.

В сообщении с Рижским портом было перевезено 23,6 млн тонн грузов, с Вентспилским портом — 12 млн

тонн, Лиепайский порт смог обработать 4,9 млн тонн.

Вы упомянули про укрепление сотрудничества с партнёрами, расскажите об этом подробнее.

LDz считает очень важным сотрудничество как между отраслевыми партнёрами в пределах страны, так и с имеющимися партнёрами в Восточной Европе — Российскими железными дорогами, Белорусской железной дорогой, Украинской железной дорогой, без которых невозможна организация грузовых перевозок в направлении Восток – Запад.

Нас связывает не только единое представление о развитии отрасли, но и общая ширина рельсовой колеи — 1520 мм, а также единая система взаимного обмена информацией, благодаря чему услуги клиентам предоставляются оперативно и с высоким качеством.

Россия уже исторически является одним из лучших партнёров LDz по сотрудничеству, что подтверждает и объём перевезённых грузов: в 2018 г. их удель-

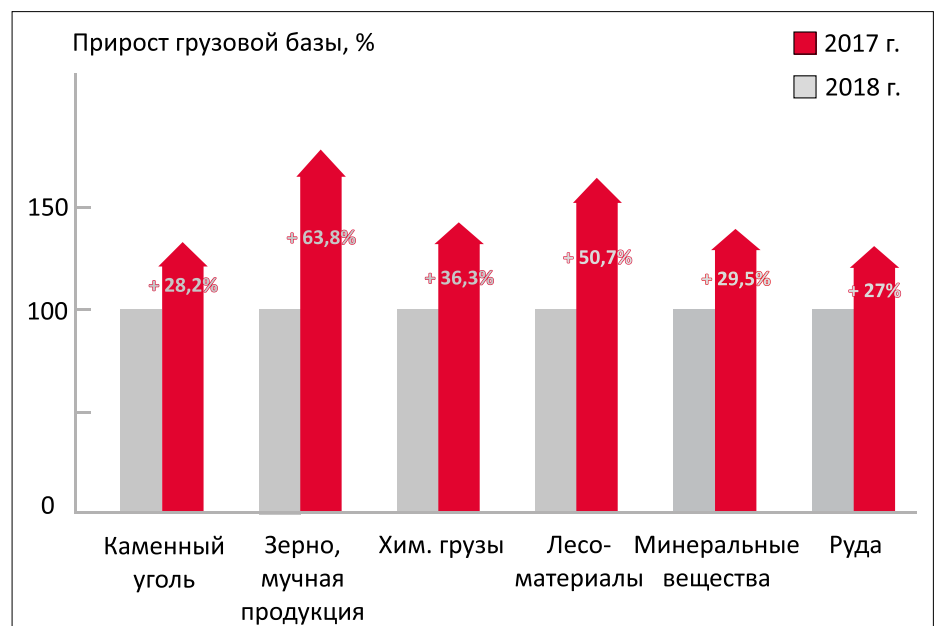


Рис. 1



Контейнерный экспресс-поезд Минск – Рига

ный вес составил 66,5% от общего объёма грузооборота.

Выдающимся примером хорошего взаимного сотрудничества стали два длинносоставных грузовых поезда, которые во взаимодействии с Российскими железными дорогами были отправлены через Латвию в Калининград. Они стали большим вызовом не только для железнодорожной инфраструктуры на территории Латвии, которая до сих пор не принимала столь длинных составов, но и для оперативного взаимодействия всех вовлечённых сторон, способствовавших достижению успешного результата.

Подобное сотрудничество подтверждает, что мы и в дальнейшем можем реализовывать амбициозные проекты, если в их основе будет лежать успешное взаимодействие железнодорожных предприятий.

Сотрудничество с Белорусской железной дорогой в последние годы значительно укрепилось: выросли объёмы грузовых и пассажирских перевозок; был успешно запущен новый грузовой поезд-экспресс Минск – Рига, качество и выгоду которого уже оценили клиенты.

В 2018 г. в сообщении с Белоруссией, по сравнению с 2017 г., удельный вес грузов, перевозимых по инфраструктуре LDz, увеличился на 57,6%, достигнув 12,56 млн тонн.

Наибольший объём дали нефть и нефтепродукты. Их перевозки в 2018 г.,

по сравнению с 2017 г., увеличились на 58,2%, достигнув 1,8 млн тонн.

Общий же объём грузов в сообщении Белоруссия – Латвия, с учётом транзитных грузовых перевозок из России, Казахстана, Украины, составил 30,1 млн тонн, что на 29,2% больше, чем в 2017 г.

ГРУЗОВОЙ ЭКСПРЕСС-ПОЕЗД РИГА – МИНСК БЫЛ ОТМЕЧЕН КАК ОДИН ИЗ САМЫХ УСПЕШНЫХ ПРОЕКТОВ 2018 ГОДА

В контейнерном сообщении за 2018 г. было перевезено 5755 единиц TEU, что на 3% больше, чем годом ранее (5 591 TEU).

14–15 февраля 2019 г. руководители LDz и Белорусской железной дороги встречались в Риге и обсуждали перспективы дальнейшего сотрудничества.

На встрече стороны договорились не останавливаться на достигнутом, уменьшать осознаваемые обеими сторонами препятствия, увеличивать объём грузов, перевозимых между Латвией и Белоруссией.

Грузовой экспресс-поезд Рига – Минск был отмечен как один из самых успешных проектов 2018 г. Из Минска в Ригу в рамках этого проекта с февраля 2018 г. было отправлено почти 200 составов, а из Риги в Минск – 439 поездов. Обе стороны заинтересованы в обеспечении по этому маршруту регулярного грузопотока, предполагается, что в будущем его потенциал будет только возрастать, одновременно с развитием китайско-белорусского индустриального парка «Великий Камень».

Латвийская сторона также заинтересована в участии в проекте «Великий Камень», на встрече в Риге была достигнута договорённость о продолжении сотрудничества с грузовладельцами и стивидорными компаниями в целях сохранения существующего объёма гру-

зовых перевозок и привлечения дополнительных объёмов в сообщении между Белоруссией и Латвией, а также транзитом по их территориям, в том числе в грузовых перевозках из Китая.

Важным шагом в рамках этого проекта стал подписанный 1 октября 2018 г. дочерним предприятием LDz ООО «LDz

GAO «Latvijas dzelzceļš» является управляющим железнодорожной инфраструктурой публичного пользования и руководящим предприятием концерна «Latvijas dzelzceļš».

В концерн входят также шесть дочерних обществ: АО «LatRailNet», занимающееся определением платы за пользование инфраструктурой и распределением мощностей железнодорожной инфраструктуры; ООО «LDZ CARGO», обеспечивающее железнодорожные грузовые и международные пассажирские перевозки; предприятие по строительству и содержанию инфраструктуры ООО «LDZ infrastruktūra»; предприятие по ремонту и содержанию подвижного состава ООО «LDZ ritošā sastāva serviss»; охранный предприятие ООО «LDZ apsardze», а также логистическое предприятие ООО «LDZ loģistika». LDz получило Платиновую награду Индекса жизнеспособности, а также разместилось среди пяти наиболее ценных и наиболее эффективно управляемых латвийских предприятий в списке, ежегодно составляемом компаниями «Prudentia» и «Nasdaq Rīga».

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ



Китайский контейнерный поезд проходит территорию Латвии всего за 12 часов

Logistika» договор о сотрудничестве с предприятием «China Merchants CNH BLR Коммерческая Логистическая Компания», представляющим ведущих китайских инвесторов в индустриальном парке «Великий Камень». Договор предусматривает сотрудничество при организации грузовых перевозок в направлении Латвии, в том числе из Китая, с обеспечением конкурентоспособности скорости и качества.

Ещё одним из важных решений по увеличению объёма грузопотока, принятым в 2018 г., является электрификация железнодорожной сети Латвии.

На первом этапе намечено электрифицировать направления Даугавпилс – Крустпилс и Резекне – Крустпилс – Рига.

Электрификация будет способствовать увеличению объёма грузовых перевозок и созданию эффективной транспортно-логистической цепочки между Китаем, Беларуссией, Латвией и странами Скандинавии.

В 2018 г. выросло и количество перевезённых по маршруту Белоруссия – Латвия – Белоруссия пассажиров: их количество составило 17 561, что на 15,3% больше, чем в 2017-м.

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ ЛАТВИИ БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ УВЕЛИЧЕНИЮ ОБЪЁМА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Всего же количество перевезённых по инфраструктуре LDz пассажиров в 2018 году выросло на 4,3% по сравнению с 2017-м и составило 18,2 млн человек.

Какие ещё шаги предпринимаются для увеличения объёма грузовых перевозок? Как планируется развивать взаимодействие со странами Азиатского региона?

Проделанная за последние годы работа позволяет с гордостью констатировать,

что в сфере транзита и логистики LDz является лидером региона.

В ноябре 2018 г. в Ригу прибыл первый контейнерный поезд из китайского города Сиань. Это был первый из тысячи

контейнерных поездов, отправленный из Сианьского Международного торгово-логистического парка по маршруту Минск – Рига. Дальнейший путь контейнеры прошли по морю – к портам Германии и Финляндии.

Поезд бы отправлен после подписания в Китае договора о стратегическом сотрудничестве между LDz и Сианьским Международным торгово-логистическим парком.

Китайские партнёры высоко оценили возможности и мощности латвийских железных дорог, которые мы постоянно

развиваем, что позволяет проходить контейнерным поездам по территории Латвии всего за 12 часов.

Таким образом, наш совместный проект с Белорусской железной дорогой — грузовой экспресс-поезд Рига — Минск, уже доказавший свой потенциал в различных комбинированных грузовых перевозках, прошёл также успешную проверку и при транспортировке контейнерных грузов на дальние расстояния. Мы также готовы и к обработке возрастающего потока контейнерных грузов.

Прибытие сианьского поезда в Ригу совпало с моментом, когда в Рижский порт для отправки в Китай поступило более 260 контейнеров из Роттердамского порта. Таким образом, на территории порта впервые произошёл двусторонний обмен грузовыми поездами, когда в порту одновременно выгружались полученные из Сианя и загружались предназначенные для транспортировки в Китай контейнеры.

Предназначенные для отправки в Китай контейнеры были погружены на экспресс-поезда Рига — Минск, оператором которого является дочернее предприятие LDz — ООО «LDz Logistika». Он уже зарекомендовал себя в качестве эффективного логистического оператора, способного обеспечивать быстрый и максимально удобный процесс обработки грузов.

Господин Берзиньш, как вы видите участие LDz в международных транспортных коридорах, в частности — «Север — Юг», «Восток — Запад»?

Латвия, а вместе с ней и LDz находятся в очень выгодном географическом положении, в центре между Востоком и Западом, Севером и Югом, поэтому мы считаем, что у нашей страны есть реальное основание стать значительным центром региона, обеспечивая потоки грузов между различными частями Евразийского континента.

LDz ставит себе целью в сотрудничестве с партнёрами из других государств укреплять эти позиции, предлагая качественные и быстрые грузовые перевозки между всеми четырьмя направлениями — от восточной части Азии до Западной Европы и Скандинавии, а также из южных регионов Азии до Северной и Западной Европы.

ЛАТВИЯ НАХОДИТСЯ В ОЧЕНЬ ВЫГОДНОМ ГЕОГРАФИЧЕСКОМ ПОЛОЖЕНИИ, ПОЗВОЛЯЮЩЕМ СТАТЬ ЦЕНТРОМ РЕГИОНА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ГРУЗОПОТОКОВ МЕЖДУ РАЗЛИЧНЫМИ ЧАСТЯМИ ЕВРАЗИЙСКОГО КОНТИНЕНТА

В 2018 г. продолжилось начатое в предыдущие годы освоение азиатского рынка. В число партнёров LDz по сотрудничеству входит одна из ведущих китайских инвестиционных групп «China

Merchants», а также ведущая компания по оказанию услуг воздушных, морских и автомобильных грузовых перевозок «DHL Global Forwarding».

Шаг за шагом завоевывая деловых партнёров в Китае и заявляя о себе, как об одном из участников инициативы «Один пояс — один путь», LDz одновременно продолжает укреплять свои позиции в транспортном коридоре Север — Юг, представляя свои услуги в Индии.

На транспортно-логистической конференции «Logix India» и логистической выставке Индийской промышленной конфедерации, которые состоялись в конце марта 2019 г. в Индии, наши предложение по организации грузовых перевозок между Европой и Азией получили высокую оценку индийских партнёров.

Для участия в проектах международных транспортных коридоров у Латвии есть и преимущества, связанные

с общей шириной колеи с некоторыми азиатскими странами, Россией и Белоруссией, общие технические стандарты и информационные системы, которые позволяют предлагать услуги грузовых перевозок качественно и быстро.

Преимуществом Латвии также являются три незамерзающих порта — Рига, Вентспилс и Лиепая, через которые грузы морским транспортом можно в течение 24 часов доставить в Скандинавию, а в течение 48 часов — в Западную Европу.

Учитывая эти данные, можно уверенно прогнозировать регулярные грузовые перевозки между Латвией и странами Юго-Восточной Азии, в частности — Индией.

Мы уверены, что в скором будущем Латвия станет значительным логистическим центром региона, соединяющим рельсовые пути двух видов колеи, и сможет успешно вписаться в транспортные коридоры Север — Юг и Восток — Запад.



СОВРЕМЕННАЯ ЛОГИСТИКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ — ОСНОВА ПРИРОСТА ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ

А. Г. Кириллова, Руководитель Проекта по развитию экспортной логистики АО «Российский экспортный центр», д. т. н.



Реализация транзитного потенциала России

Успешная реализация транзитного потенциала нашей страны зависит от повышения конкурентоспособности проходящих по её территории участков международных транспортных коридоров с точки зрения международных стандартов по скорости и регулярности перевозок, обеспечивающих эффективность включения региональных путей сообщения в мировую транспортную систему. В настоящее время преимущественная часть международных грузоперевозок между Азией и Европой осуществляются морским путём, поэтому важной стратегической задачей является развитие максимально оптимальных, с точки зрения перегруппировки мировых грузопотоков и скорости доставки, сухопутных маршрутов.

Важнейшим меридиональным коридором, единственным, по развитию и формированию которого заключено многостороннее межгосударственное Соглашение, является МТК «Север – Юг» — маршрут общей протяжённостью 7200 км от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия), связывающий через

Международные транзитные перевозки, осуществляемые через территорию Российской Федерации, являются одной из основных статей экспорта транспортных услуг. В 2017 г. российский экспорт транспортных услуг составил 19,8 млрд долларов США; он представляет собой солидную долю в отраслевой структуре общего экспорта услуг — 34,3%. К 2024 г. поставлена задача нарастить экспорт транспортных услуг до 28,18 млрд долларов США, такой показатель заложен в паспорте федерального проекта «Экспорт услуг» Национального проекта «Международная кооперация и экспорт».

территорию России страны Южной (Юго-Восточной) Азии и Северной и Западной Европы. Развитие МТК «Север – Юг» позволило организовать доставку грузов из Скандинавии и регионов стран Восточной и Центральной Европы через

железнодорожную и внутреннюю сети России в российские порты на Каспии, в страны Персидского залива, Индию и в обратном направлении. По предварительным оценкам пропускная способность коридора составляет 1,4 млн пас-



сажиров и до 7–8 млн тонн грузов в год (без учёта линии Решт–Астара).

Международный транспортный коридор «Север – Юг» является одним из наиболее крупных транспортно-логистических проектов, реализуемых в настоящее время в Каспийском регионе. Он рассчитан на транспортировку грузов из Индии и государств Персидского залива в Западную и Северную Европу через территории прикаспийских стран.

Конкурентоспособность коридора «Север – Юг» подтверждается наличием преимуществ по основным характеристикам, таким как расстояние и время, затраченное на перевозку груза. Для сравнения: перевозка груза из Мумбаи до Санкт-Петербурга через Суэцкий канал вокруг Европы занимает около 30 дней при расстоянии в 14,5 тыс. км, а по коридору «Север – Юг» — около 14 дней. Двукратное сокращение про-



же его конкурентоспособности по сравнению с другими коридорами в регионе.

По результатам мероприятия был принят ряд важных решений, касающихся транспортного проекта.

В него входят отдельные транспортные участки и ответвления, но в целом он имеет широтную направленность. Основу МТК «Восток–Запад» составляет Транссибирская магистраль, пересекающая по суше территорию России и обеспечивающая выход на востоке на сеть железных дорог КНР, Китая, Монголии и Казахстана, а на западе — через российские порты и пограничные переходы в европейские страны. Технические возможности Транссиба позволяют освоить объёмы перевозок грузов до 100 млн тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200–300 тыс. TEU из стран Азиатско-тихоокеанского региона в Европу и Центральную Азию.

В майских указах Президента РФ поставлена задача сократить к 2024 г. время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы России до 7 дней, а объём транзитных железнодорожных контейнерных перевозок нарастить в 4 раза. По оценкам ОАО РЖД, к 2025 г. транзитные контейнерные перевозки должны достигнуть 1,9 млн TEU.

ВЫРАВНИВАНИЕ ТАМОЖЕННЫХ ТАРИФОВ ДЛЯ СТРАН-УЧАСТНИЦ, СОЗДАНИЕ ГОСУДАРСТВАМИ-ЧЛЕНАМИ СОВМЕСТНОЙ КОМПАНИИ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЯЮЩЕГО КОРИДОРОМ В КАЖДОЙ СТРАНЕ — ТАКОВЫ ИТОГИ СЕДЬМОГО ЗАСЕДАНИЯ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА МТК «СЕВЕР – ЮГ» 5 МАРТА 2019 ГОДА В ТЕГЕРАНЕ

тяжённости маршрута и затраченного на перевозку времени формирует условия для экономической эффективности коридора.

Из проблемных вопросов движения грузов по МТК следует обозначить состояние отдельных участков автодорожных и железнодорожных сетей, а также инфраструктуры портов, лимитирующих грузоперевозки. Например, недостающими звеньями ветвей коридора являются железнодорожная линия Решт–Астара, сухопутный мост через реку Самур, железнодорожное сообщение России и Индии транзитом через Иран.

5 марта текущего года состоялось седьмое заседание Координационного совета международного транзитного коридора Север – Юг (INSTC). В ходе двухдневного саммита страны-члены проекта изучили пути содействия сотрудничеству между государствами и обсудили новые подходы к увеличению объёма торговли за счёт повышения экономической привлекательности коридора, а так-

же в их числе выравнение таможенных тарифов для стран-участниц, создание государствами-членами совместной компании и определение управляющего коридором в каждой стране.

Создание совместной компании между всеми государствами-членами стало одним из важнейших решений, достигнутых на встрече, и план деятельности компании будет разработан, проанализирован и выполнен в течение ближайших нескольких месяцев.

Основным маршрутом между Европой и Азией в направлении Китай – Россия – Европа является МТК «Вос-

ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО ПЕРСПЕКТИВНОГО РОСТА ПЕРЕВОЗОК ПО МТК «ВОСТОК–ЗАПАД» НЕОБХОДИМО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ НОРМАТИВНО-ПРАВУЮ БАЗУ В ОБЛАСТИ КОНТЕЙНЕРНЫХ И КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ОПТИМАЛЬНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, СОКРАТИТЬ ИЗДЕРЖКИ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ, УЛУЧШАТЬ КАЧЕСТВО ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ СЕРВИСНЫХ РЕШЕНИЙ, УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ НА СТЫКАХ КОЛЕИ 1520 И 1435

ЭКСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

Экспорт транспортных услуг

В качестве регулярных контейнерных экспортных сервисов отмечу регулярные маршрутные поезда на Китай по маршрутам Ворсино – Чэнду и Краснодар – Чэнду. Также, в рамках достигнутых договорённостей с Китаем по открытию экспорта мяса курицы, Российский экспортный центр, совместно с логистическими операторами, прорабатывает организацию ускоренных рефконтейнерных поездов Россия–Китай.

Ещё один из успешных примеров внедрения нового вида экспорта транспортных услуг – предоставление транзитного сервиса «лайнерных» контейнерных поездов для поставки продукции из Китая в ЕС, которые курсируют в обоих направлениях, вдоль стран в рамках инициативы «Один пояс – один путь», с определёнными номерами, по утверждённым линиям, по установленному расписанию и времени в пути.

Использование данных сухопутных маршрутов позволяет значительно сократить время доставки грузов с 45 суток (при транспортировке морем) до 12–21 суток в зависимости от длины марш-

ruta. Также стоит отметить, что контейнерные перевозки в Китае субсидируются властями провинций, через которые проходит маршрут, что значительно сокращает расходы перевозчиков. За 2018 г. объём отправленных поездов достиг почти 3700 товарных поездов в год. Китай озвучил цель достичь к 2020 г. объёма в 5 тысяч контейнерных поездов в год.

Для нас это существенный рост экспорта транспортных услуг, и мы прилагаем все усилия для достижения показателей, обозначенных в майском указе Президента страны В. В. Путина.

Также отмечу, что в соответствии с поручением Первого вице-премьера Правительства Российской Федерации А. Г. Силуанова, нами проработан перечень экспортных коридоров, включающий комплексные параметры и требования к экспортным коридорам, такие как хранение, железная дорога, автодорога, вагоны, порты в разрезе основных экспортных категорий и с учётом роста по направлениям.

Параллельно проведена работа по консолидации поступивших от регионов, бизнес-структур и отраслевых ассоциаций данных о перспективных потребно-

стях ключевых российских экспортёров в транспортной инфраструктуре, прогнозные данные о дополнительных объёмах экспортной продукции и наиболее значимых экспортно-ориентированных производствах, планируемых к созданию на территории РФ до 2024 г., которые нами включены в модель расчётов.

Предварительная визуализация первых результатов расчётов и моделирования экспортных коридоров проработана пока в пилотном режиме. Подготовлен проект карты-схемы по грузопотокам несырьевого неэнергетического экспорта и отдельная детализация нагрузки на экспортно-ориентированные пункты пропуска, разнесённые по видам транспорта, при этом на карте чётко видно, какие пункты пропуска справляются с прогнозными грузопотоками, а каким требуется дополнительная модернизация.

Следующим этапом нашей работы запланировано провести оценку резервов пропускной способности всех объектов транспортной инфраструктуры, входящих в состав представленных экспортных коридоров и расчёт средних транспортных затрат для отдельно взятой корреспонденции.



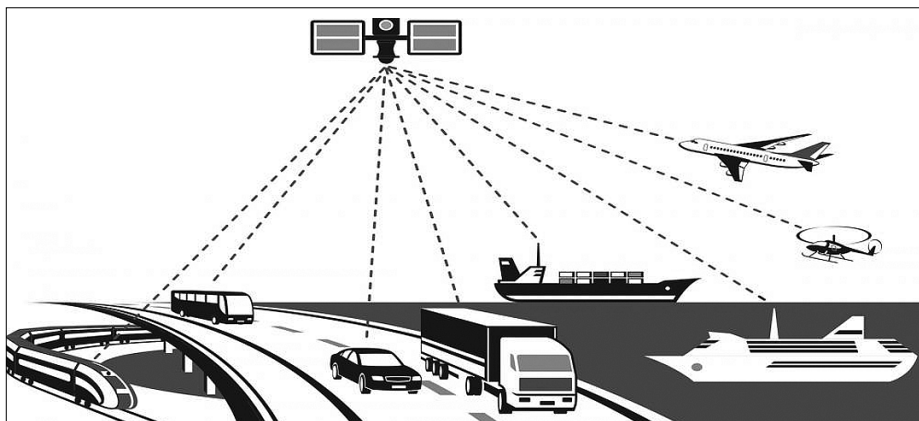
Рефконтейнеры на маршруте Ворсино – Чэнду

Экспорту необходима новая логистика

Несколько слов о необходимости цифровизации логистики, которая в сочетании с развитием интеллектуальных транспортных систем позволит выйти на качественно новый уровень создания транспортного сервиса с высокой надёжностью и эффективностью функционирования.

В первую очередь, цифровизация логистики должна базироваться на создании надёжной внутренней цифровой основы в компаниях производителей и перевозчиков, внедрении новых бизнес-моделей и сервисов. Основные направления применения спутниковых и цифровых технологий в транспортно-логистических системах требуют детальной проработки по всему спектру данных технологий, включая:

- вопросы развития спутникового позиционирования;
- комплексное использование спутниковых технологий для управления движением поездов, строительства, модернизации, ремонта железных дорог;
- использование электронных запорно-пломбировочных устройств одинако-



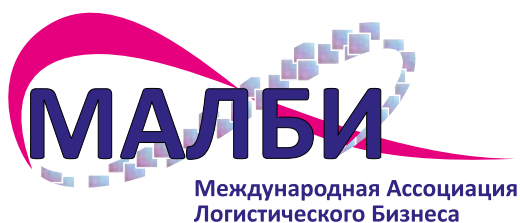
вого стандарта с внесённой цифровой информацией о грузе, подвижном составе и оборудовании;

- обеспечение транспортной и кибербезопасности, и многие другие задачи.

Все эти технологии предполагают наличие электронных баз данных единого координатного пространства и систем позиционирования с обеспечением необходимой степени точности, интегрированных с аналогичными международными спутниковыми системами.

Введение таких цифровых систем обеспечит достижение высокого уровня качества транспортных услуг и безопасности перевозок на железных дорогах России и на пространстве 1520 в соответствии с требованиями населения и экономики, а также лучшими мировыми стандартами, и станет новым прорывом в развитии транспортно-логистического сервиса и повышения конкурентоспособности российской транспортной системы в мировых масштабах. ■

В СООТВЕТСТВИИ С ПОРУЧЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ПРОВАДАН ПЕРЕЧЕНЬ ЭКСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ, ВКЛЮЧАЮЩИЙ КОМПЛЕКСНЫЕ ПАРАМЕТРЫ И ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ



Международная Ассоциация Логистического Бизнеса

Международная Ассоциация Логистического Бизнеса «МАЛБИ»

осуществляет координацию и поддержку предпринимательской, профессиональной, научной, образовательной и другой деятельности своих участников на региональных и международных транспортных рынках. Осуществляет сопровождение и защиту интересов участников Ассоциации на местном, региональном, федеральном и международном уровнях. Оказывает содействие в решении вопросов в сфере развития рынка транспортно-логистических услуг, организует правовую и консультативную поддержку.

Активно работает на транспортном рынке России, стран СНГ, Европы и Азии. Содействует в создании интегрированных рыночных структур и в выходе на новые рынки сбыта транспортных услуг и продукции.

Приглашаем к сотрудничеству!

International Association for Logistics Business «MALBI»

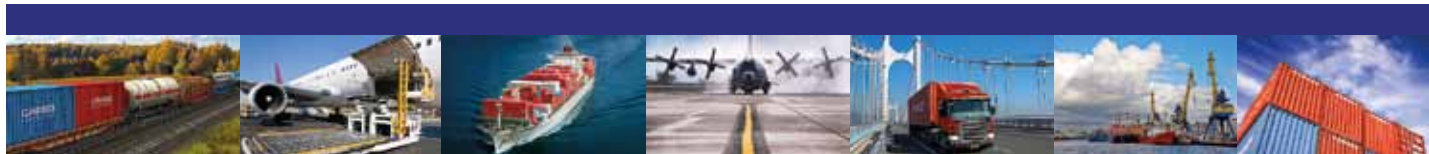
Coordinates and supports business, professional, scientific, educational, social and other kind of activities of its participants on the regional and international transport and logistics markets.

Provides support and protection of the interests of its members at the local, regional, Federal and international levels.

Works actively on the transport markets of Russia, CIS countries, Europe and Asia. Assists in the creation of an integrated market structures and in entering to the new markets of transport services and products.

We invite you to cooperation!

129626, Россия, Москва, проспект Мира, 106,
+7(499) 706-80-42; +7(495) 682-27-35
office@log-biz.com
www.log-biz.com



ЭКСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА В РАМКАХ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ПАРТНЁРСТВА

Международная глобальная инициатива «Один пояс—один путь», впервые сформировавшаяся на встрече лидеров государств в Казахстане в сентябре 2013 г. и выдвинутая Председателем КНР Си Цзиньпином в рамках формирования Экономического пояса Шёлкового пути, предполагает совершенствование существующих и создание новых торговых путей, транспортных и экономических коридоров, связывающих более чем 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки, для улучшения торговых и экономических связей между ними и Китайской Народной Республикой.

Инициатива предполагает укрепление экономического взаимодействия на основе географической близости и экономической взаимодополняемости, что в итоге должно привести к устойчивому росту экономик стран-участниц на основе взаимной выгоды.

Для формирования «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП) было предложено пять необходимых мер:

- политическая координация;
- взаимосвязь инфраструктуры;
- либерализация торговли;
- свободное передвижение капитала;
- укрепление взаимопонимания между народами.

Основные маршруты ЭПШП будут проходить:

- из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы:
 - до Балтийского моря через Казахстан и РФ—**Северный коридор**;
 - в Германию и Голландию—через Белоруссию и Польшу—**Западный коридор**.
- из Китая (Шанхай, Ляньюньган) через Центральную Азию (Киргизию, Узбекистан, Туркменистан) и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю—**Центральный коридор**, который является самым сложным с точки зрения политической обстановки и от-

сутствия действующей инфраструктуры: чтобы соединить порты восточного Китая со странами Центральной Азии, Ираном, Турцией, Балканского полуострова и Франции, потребуется строительство дополнительного тоннеля под проливом Босфор в Стамбуле).

- из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, к Индийскому океану через Бангладеш, Индию, Пакистан—**Южный коридор**.

Предполагается также развивать «**Морской Шёлковый путь XXI века**»:

- из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и далее до Европы;
- из китайских портов через Южно-Китайское море—в южную акваторию Тихого океана.

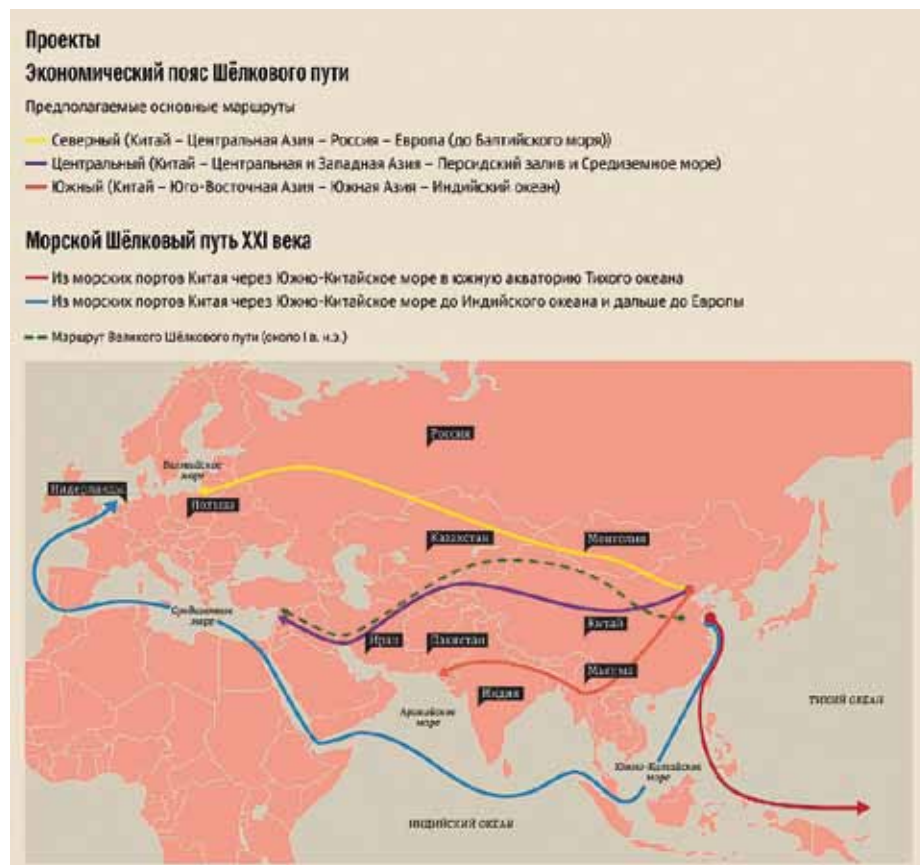
В указанных направлениях планируется сформировать международные

коридоры экономического сотрудничества: «Китай—Монголия—Россия», «Китай—Центральная Азия—Западная Азия», «Китай—Индокитай», «Китай—Пакистан» и «Бангладеш—Индия—Мьянма—Китай».

По оценкам экспертов, ЭПШП позволит значительно сократить сроки доставки грузов из Китая в Европу. В настоящее время доставка контейнерных грузов морским транспортом составляет 45–60 суток. В случае успешной реализации проекта ЭПШП грузы из Китая в Европу будут доставляться за 10 дней.

15 мая 2017 г. главы 30 стран мира приняли итоговое коммюнике первого международного экономического форума «Один пояс—один путь».

В настоящее время идёт подготовка ко Второму международному экономическому форуму «Один пояс—один путь», который состоится 25–27 апреля 2019 г. в Пекине.



Сопряжение проектов ЭПШП и ЕАЭС

В мае 2015 г. во время визита Си Цзиньпина в Россию было подписано Соглашение о сопряжении Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и «Экономического пояса Шёлкового пути». В соглашении было отмечено, что основной площадкой, где будут обсуждаться вопросы сопряжения, станет Шанхайская организация сотрудничества.

Готовность поддержать инициативу и присоединиться к ней выразили более 100 стран и международных организаций. Китай подписал соглашения о сотрудничестве с более чем 40 странами и международными организациями.

Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай»

МТМ «Европа–Западный Китай» является одним из ключевых проектов ЭПШП. Это трансконтинентальный автомобильный маршрут, воссоздающий исторический Шёлковый путь, который не одно тысячелетие связывал Европу и Китай.

Маршрут предлагает широкие возможности для евразийской интеграции и представляет собой конкурентную альтернативу существующим транспортным морским и железнодорожным маршрутам, связывающим Европу и Китай.

Общая протяжённость маршрута – порядка 8500 км, доставка по нему будет занимать около 10 суток, в то время как железнодорожный маршрут по Транссибирской магистрали составляет 11,5 тыс. км и занимает 14 суток, а морской путь через Суэцкий канал – 24 тыс. км (45 суток).

В настоящее время идёт разработка проекта строительства маршрута по территории Российской Федерации. Предполагаемая протяжённость по территории РФ – 2300 км. Строительство и эксплуатацию дороги предполагается осуществлять на основе концессионных соглашений, долгосрочных инвестиционных соглашений и операторских контрактов на эксплуатацию.

В рамках маршрута предполагается создать оптимальные условия для перевозки грузов по трём основным на-

«ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ» ПРЕДПОЛАГАЕТ СОЗДАНИЕ НОВЫХ ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТРАНСПОРТНЫХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ, СВЯЗЫВАЮЩИХ БОЛЕЕ 60 СТРАН

правлениям: Китай – Казахстан, Китай – Центральная Азия, Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа.

Участие китайских компаний в развитии экспортных международных перевозок и экспорта транспортных услуг по направлениям Китай–Россия, Китай–Европа

С самого начала реализации проекта «Один пояс – один путь» китайские компании вносят значительный вклад в его реализацию, осуществляя и координируя перевозки по международным маршрутам из Китая в Россию и Европу.

5 марта с. г. в Российском экспортном центре состоялась встреча с представителями компаний COSCO Group и Torgmoll по вопросам сотрудничества



Международный транспортный маршрут «Европа-Западный Китай»



Представители COSCO Group и Torgmoll на встрече в РЭЦ

ЭКСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

в сфере экспортной логистики и агро-логистики.

На встрече были обсуждены возможности использования логистического потенциала и логистических сервисов китайских контейнерных и логистических операторов на маршрутах экспортных коридоров Россия – Китай в рамках глобальной инициативы «Один пояс—один путь», а также сотрудничество и предложения РЭЦ в сфере электронной торговли и экспорта услуг.

Также представители китайской стороны озвучили инициативы по участию в совместном финансировании строительства и модернизации транспортно-логистических центров и оптово-распределительных центров и агрохабов в России для экспортных поставок продукции агропромышленного комплекса в Китай.

СОТРУДНИЧЕСТВО С КИТАЙСКИМИ КОНТЕЙНЕРНЫМИ И ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ОПЕРАТОРАМИ СПОСОБСТВУЕТ РАЗВИТИЮ ЭКСПОРТНЫХ ПОСТАВОК ПРОДУКЦИИ РОССИЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В КИТАЙ

Во встрече приняли участие представители ВЭБ и ВЭБ-Инфра.

Китайские коллеги прилагают максимум усилий для развития логистических, экономических и транспортных связей между предприятиями Европы, России и Китая, создавая совместные мультимодальные проекты, осуществляя помощь по таможенному декларированию и растаможиванию, координируя перевозку грузов по всему Евроазиатскому маршруту.

Компания Torgmoll— логистический оператор по организации контейнерного сервиса железнодорожным транспор-

КИТАЙСКИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ ВНОСЯТ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ВКЛАД В РЕАЛИЗАЦИЮ ГЛОБАЛЬНОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ»

том из Китая в Россию, страны СНГ, Европу и обратно. Это— группа компаний, имеющая разветвлённую сеть представительств в России (Москва, Красноярск, Новосибирск) и в Китае (Шанхай, Цзинань).

Груз, по прибытии в Забайкальск, перегружается и отправляется в течение 36 часов.

«Торгомолл» сотрудничает с China Railway International Multimodal Transport со Ltd по железнодорожным рейсам Нанчанг, Цзинань, Нанкин, Ченду, Чанша, Шилун, Тяньцзинь, осуществляя железнодорожные грузоперевозки по маршрутам Китай – Россия, Россия— Китай. Ком-

российскими и европейскими партнёрами по развитию новых перспективных направлений.

China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO Group)— мировой лидер в секторе навалочных грузов, входит в число 10 крупнейших мировых контейнерных операторов и ежегодно перевозит порядка 180 млн тонн груза.

COSCO была основана 27 апреля 1961 г. как первый международный судоходный курьер в Китае, в 1993 г. компания превратилась в корпорацию с капиталом в 17 миллиардов долларов.

Компания владеет и управляет 800 торговыми судами общим дедвейтом 30 млн тонн.

В ближайшем будущем COSCO планирует использовать логистический потенциал и логистические сервисы компании на маршрутах экспортных коридоров Россия–Китай. Представителей компании также заинтересовали предложения РЭЦ в сфере электронной торговли и экспорта услуг. Компания планирует принять участие в инвестиционных проектах по развитию транспортной и логистической инфраструктуры на международных евроазиатских коридорах.

По итогам встречи стороны договорились развивать взаимовыгодное сотрудничество в рамках российско-китайского делового партнёрства и реализации глобальной инициативы «Один пояс—один путь».

пания осуществляет доставку цельных и сборных грузов, предоставляет складские услуги по хранению и страхованию.

Быстрый обмен информацией и следующие эффективные действия— это лишь два из возможных преимуществ, которые позволяют быстро решить все потребности клиента.

Компания «Торгомолл» предлагает не только транспортировку, а ещё и безопасные, удобные, эффективные, экономные варианты китайско-российских и китайско-европейских перевозок.

Представители компании постоянно ведут активную работу и обсуждение с



TransRussia

Самая крупная в России выставка
транспортно-логистических услуг
и технологий

15–17 апреля 2019

Москва, Крокус Экспо
Павильон 1

Негабаритные
перевозки



Авто-
мобильные
перевозки



Морские
перевозки



Все решения здесь

Авиа-
перевозки



Железно-
дорожные
перевозки



IT-решения



Получите электронный билет
transrussia.ru

Ваш промокод: **tr19pAISO**



ФЛЕКСИТАНК «ЕВРОПАК BLUE SKY» КАК ИНСТРУМЕНТ УВЕЛИЧЕНИЯ ЭКСПОРТА

Людвиг Тарханьян, генеральный директор ООО «Европак»



«Европак» предоставляет клиентам «бесшовную» логистику, организуя перевозки с использованием инновационных технологий. Мы создаём новые логистические схемы, что позволяет нашим клиентам торговать и развиваться, поставляя товары на новые для них рынки. Современные транспортные решения помогают преодолевать существующие логистические барьеры.

Мы доставляем наливные, насыпные и генеральные грузы «от двери до двери», обеспечивая наших клиентов качественным сервисом и лучшими условиями. Ежегодно мы отгружаем тысячи контейнеров через основные российские порты и являемся VIP-партнёром ведущих морских линий.

«Европак» — первая российская компания, применившая специальную упаковку для транспортировки наливных грузов — флекситанки, обеспечившую снижение затрат, ускорение и простоту доставки наливных грузов.

В своём майском Указе № 204 Президент России Владимир Путин поставил перед экспортёрами страны задачу удвоить к 2024 г. объём несырьевого неэнергетического экспорта. Безусловно, увеличение экспорта невозможно без участия российских логистических компаний. Людвиг Сергеевич, что предлагает компания «Европак» клиентам, которые хотят экспортировать свою продукцию?

В России существует большой внутренний рынок жидких продуктов, которые можно экспортировать, и которые при этом подходят для перевозки во флекситанках. Однако проблема заключается в том, что большая часть производства находится внутри страны, далеко от портов.

Например, в России налажено огромное производство различных видов рас-

тительных масел. Большие мощности и крупные производители расположены в Центральном, Южном, Приволжском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах.

На сегодняшний день наибольшей популярностью на экспортном рынке пользуются рапсовое, соевое и подсолнечное масла. В таких регионах как Алтайский Край, Иркутская, Омская, Новосибирская области налажено и постоянно расширяется производство рапсового, льняного, соевого, подсолнечного, и других масел.

БЛАГОДАРЯ «ФЛЕКСИТАНКАМ «ЕВРОПАК» РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПОЛУЧАЮТ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ЭКСПОРТА СВОЕЙ ПРОДУКЦИИ И КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА НА МЕЖДУНАРОДНЫХ РЫНКАХ



Поле рапса

Производство подсолнечного масла готовится к южным регионам, рапсовое и соевое масла в основном производят в Сибирском и Центральном ФО, который находится дальше всех от основных портов России.

Многие производства не работают на полную мощность, так как отсутствует рынок сбыта: внутренний рынок ограничен, а экспортный — практически закрыт в связи с логистическими барьерами.

Одним из основных потребителей растительных масел является Китай, однако перевозить масла ж/д цистернами из внутренних регионов страны до пор-

на ближайшей ж/д станции, откуда в составе ускоренного контейнерного поезда они идут во Владивосток, и далее — морскими линиями в Китай и другие страны.

Подобная технология также позволяет организовать отправку небольшими партиями.

Флекситанк уравнивает возможности производителей и позволяет им успешно конкурировать при отправке продукции на экспорт.

Популярность данного сервиса обусловлена и большой проделанной работой с нашей стороны. Наша компания имеет разрешение (МТУ) на перевозку любых наливных неопасных грузов во

Эти области имеют огромный экспортный потенциал, и технологии «Европак» позволяют этот потенциал реализовать в полной мере.

На сегодняшний день наша компания наращивает перевозку растительных масел из Омска, Барнаула, Новосибирска, Томска и Иркутска через порты Дальнего Востока.

При поддержке АО «Российский экспортный центр» в активной стадии обсуждения также находится вопрос организации перевозок наливных грузов во флекситанках «Европак» контейнерными поездами через сухопутные пограничные переходы на КНР: Забайкальск (РФ) – Маньчжурия (Китай); Наушки (РФ) – Замын-Уудэ (Монголия) – Эрлянь (Китай); Достык (Казахстан) – Алашанью (Китай).

В дальнейшем к этим схемам планируется подключить Воронежскую, Липецкую, Курскую, Белгородскую, Орловскую области, и другие регионы России.

Подобный сервис позволит сгладить логистические барьеры между двумя странами, сделать поставки наливных грузов не спотовыми, а регулярными и масштабными.

Совместно с компанией «Европак» Российский Экспортный Центр рассматривает меры поддержки производителей, направленные на увеличение поставок сельскохозяйственной и про-

РОСТ КОЛИЧЕСТВА ПЕРЕВЕЗЁННЫХ ГРУЗОВ

80%

ВО «ФЛЕКСИТАНКАХ «ЕВРОПАК» В 2018 Г. ПО СРАВНЕНИЮ С 2017 Г.

тов или сухопутных погранпереходов, как это в основном происходит сейчас, стоит очень дорого, что не позволяет производителям конкурировать с поставщиками из Украины и южных регионов России.

Контейнерные перевозки во «флекситанках «Европак» в этом случае — оптимальный по цене и качеству вариант. Благодаря «флекситанку «Европак» многие производители получили возможность использовать мультимодальную логистику — доставку масла «от двери до двери», которую осуществляет наша компания.

В 2017 г. нами был организован логистический сервис по доставке наливных грузов во флекситанках «Европак» с маслозаводов в Барнауле, Омске, Новосибирске, Иркутске и близлежащих регионов по железной дороге до порта Владивосток с дальнейшей отправкой на экспорт в порты Юго-Восточной Азии (в первую очередь в КНР). Данный сервис набирает обороты и пользуется популярностью, — количество маслозаводов и география отгрузок во флекситанках «Европак» растёт каждый месяц.

Порожние контейнеры с установленными в них флекситанками «Европак» на автоконтейнеровозах подаются под загрузку на заводы, далее партия гружёных контейнеров аккумулируется

во флекситанках «Европак» по всей сети ОАО «РЖД», организовано успешное взаимодействие с крупными контейнерными линиями и перевозки с помощью контейнерных поездов.

Наши эксперты подсчитали, что потенциал увеличения экспорта за счёт перевозок во «Флекситанках «Европак» только растительных масел из Алтайского Края, Новосибирской и Омской областей может составить в 2019 г. 100 млн долларов США, а в 2020 г. — более 300 млн долларов США.



Перевалка наливных грузов на припортовом терминале г. Новороссийска «Вагон-цистерна-контейнер с «флекситанком «Европак»»

ЭКСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

довольственной продукции на экспорт, на развитие и удешевление агрологистики, и в конечном итоге — на увеличение экспортного потенциала нашей страны.

Таким образом, благодаря инновационной технологии перевозок во флекситанках «Европак», а также с учётом компенсаций и субсидий, которые даются государством экспортёрам несырьевых неэнергетических ресурсов, российские производители получают новые конкурентные преимущества на международных рынках.

Дополнительно мы рассматриваем увеличение экспортного потенциала РФ за счёт перевозок во флекситанках таких грузов как патока (меласса), жирные кислоты, минеральные масла, неопасная химия, и ряда других продуктов.

Реализация этих планов позволит привлечь дополнительные грузопотоки на российскую железную дорогу и обеспечить увеличение объёмов экспорта, согласно Указа Президента РФ В. В. Путина № 204 от 7 мая 2018 г.

Людвиг Сергеевич, технология по перевозке наливных грузов во флекситанках была внедрена компанией «Европак» более 10 лет назад. Расскажите для новичков рынка, что она из себя представляет?

«Флекситанк Европак» — это полимерная эластичная упаковка, которая устанавливается в стандартный 20-ти футовый контейнер, и служит для перевозки различных видов наливных неопасных грузов химической и пищевой промышленности. Контейнер с загруженным флекситанком легко перегружается с автомобиля на железную дорогу или морское судно, без промежуточных перетарок, что обеспечивает максимально эффективный оборот контейнеров и существенно уменьшает стоимость транспортировки.

Флекситанк позволяет доставлять груз «от двери до двери», сохраняя качество и количество груза.

Флекситанк «Европак» легко устанавливается в контейнер, — 2 человека тратят на это не более 20 минут; после выгрузки в пункте назначения флекси-



Рис. 1. Контейнер с Флекситанком «Европак Blue Sky»

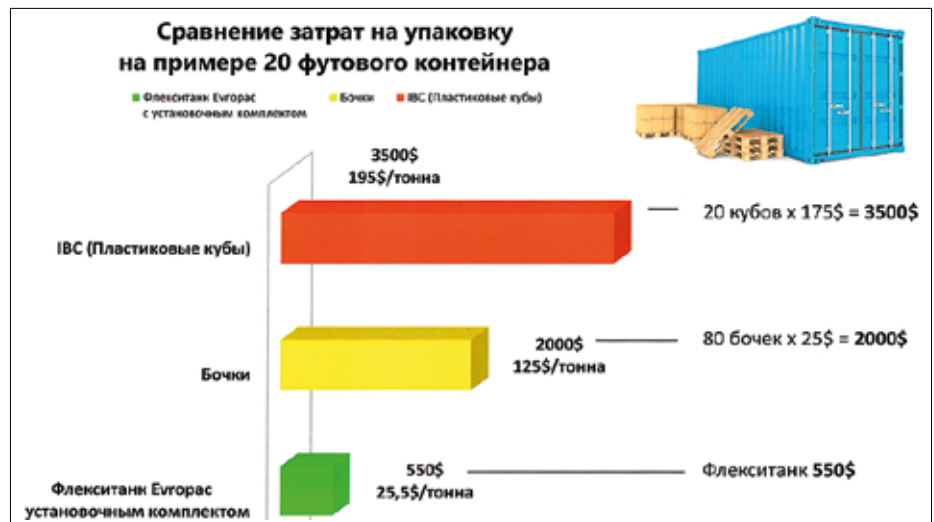


Рис. 2 Расчёты затрат на тару

60% РОСТ ОБЪЁМА ОТГРУЗОК РАСТИТЕЛЬНОГО МАСЛА ВО «ФЛЕКСИТАНКАХ «ЕВРОПАК»

танк легко сворачивается и сдаётся во вторичную переработку.

Флекситанк «Европак» — это одно-разовая упаковка, что исключает необходимость чистки контейнера после использования.

Людвиг Сергеевич, расскажите пожалуйста, что изменилось в технологии за последнее время?

В настоящее время Европак использует флекситанки нового поколения — «Европак Blu Sky», которые делаются по специальной технологии, имеющей ряд особенностей и преимуществ.

Основное из них, — применение арамидных нитей. По прочности на разрыв они не уступают стали и на порядок повышают прочность внешнего, полипропиленового, слоя флекситанка, который, кроме этого, имеет ещё 4 внутренних слоя полиэтилена (рис. 1).

Флекситанк Европак Blue Sky¹ оборудован 3-х дюймовым загрузочным и разгрузочным шаровым клапаном с двойной степенью защиты. Воздушный клапан позволяет стравливать из флекситанка лишний воздух. Заливается

¹ Далее везде — флекситанк «Европак», — прим. редактора

флекситанк «Европак», в зависимости от вязкости груза, за 30–40 минут.

Следующую выгоду дает использование флекситанка: (рис. 2).

Также Флекситанки «Европак» объединяют достоинства контейнерных перевозок и новые важные преимущества:

- всегда новая и герметичная упаковка — гарантия абсолютной чистоты продукта;
- отсутствие промежуточных перетарок — сохраняет качество и 100% объём продукта;
- отсутствие расходов на возврат порожнего подвижного состава;
- не нужна промывка тары;
- возможность поставки наливных грузов небольшими партиями, что, среди прочего, обеспечивает гарантию непрерывности производства;
- возможность временного хранения груза непосредственно в контейнере;
- отсутствие необходимости в резервуарном парке
- доставка груза «от двери до двери».

Все эти факторы снижают конечную себестоимость продукта и повышают его конкурентоспособность.

Флекситанки «Европак Blue Sky» дают возможность выйти на новые рынки в любой точке мира.

Какие же грузы разрешены к перевозке во флекситанках?

В феврале этого года компания «Европак» получила разрешение от ЦФТО РЖД на перевозку любых неопасных наливных грузов во флекситанках «Европак».

Нашими многолетними клиентами являются российские нефтяные компании «Лукойл», «Татнефть», «Газпромнефть», «Роснефть», а также крупнейшие производители и трейдеры сельскохозяйственных грузов — Cargill, Bunge, Содружество, НМЖК (Wilmar), Благо, ЭФКО, ED&F Man, и многие другие.

Компания «Европак» располагает офисами в Москве, Новороссийске, Астрахани, а также сетью представительств по всей России.

Мы являемся VIP-клиентами крупнейших морских контейнерных линий.

Отзывы клиентов

При выборе логистической компании мы, прежде всего, обращали внимание на её репутацию. Однако даже среди известных на рынке перевозчиков не всегда просто найти надёжного партнёра. Делая первые шаги, мы успели наработать негативный опыт, остановившись на наиболее привлекательных условиях одного из известных перевозчиков.

В итоге, как оказалось, предложенная цена не включала в себя ряд существенных статей затрат. Помимо дополнительных, не согласованных ранее расходов в России, в китайском порту мы переплатили на обработку контейнеров, продлеваемое хранение и оформление груза. Как выяснилось, перевозчик мог нас об этом предупредить и выбрать вариант с оптимальными для нас расходами, но не сделал этого и предпочёл дать минимальный «голый тариф».

На данный момент, имея гораздо более богатый опыт перевозок, в первую очередь мы рассматриваем соотношение качества сервиса и его цены, опыт работы компании, стремление минимизировать наши расходы и риски.

В поисках такого партнёра мы остановили свой выбор на компании «Европак», которая уже третий год является нашим надёжным поставщиком логистических услуг в европейской части России по наливным грузам во флекситанках и по перевозкам фасованной продукции.

Клиентоориентированность сотрудников компании «Европак» выражается не только в вежливом обращении и оперативной реакции, но и в стремлении оптимизировать расходы заказчика. Персонал компании заботится о нашем грузе как о своём собственном, предоставляя заранее графики движения судов, прогнозы, перспективы и главное — способы выхода из непредвиденных ситуаций.

Доступность общения по любому вопросу в любое время (24/7), наличие собственной базы в г. Новороссийск и постоянно поддерживаемого запаса флекситанков вселяет в нас уверенность в возможностях компании.

Не каждая компания в Новороссийском порту может в течение короткого срока накопить необходимое количество порожних контейнеров (а мы грузили 92 контейнера одной партией), предоставить своего специалиста по погрузке с выездом в другой город, осуществить затарку за несколько дней и отгрузить одним лотом на судне весь объём, — всё это говорит о высоком уровне профессионализма сотрудников Европак!

Представитель «XARBIN XINHE INDUSTRY»

Возможные грузы

Продукция пищевой промышленности	Продукция химической промышленности
Масла: соевое, льняное, горчичное, подсолнечное, оливковое, арахисовое, пальмовое, рапсовое, кукурузное Патока Меласса Виноматериалы Соковый концентрат Жирные кислоты Лецитин Глицерин Другая продукция пищевой промышленности	Масла: светлые минеральные, тёмные минеральные, базовые, моторные, трансформаторные, синтетические, гидравлические, промышленные, таловое, рапсовое техническое. Удобрения: жидкие комплексные, минеральные. Глицерин, антифриз, парафин, лигносульфанат, петролатум, гач дистиллятный, полиэфир, полиолы, диоктилфталат, гликоли, водорастворимые краски и эмульсии, в том числе акриловые. Другие неопасные грузы

ЭКСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

У нас всегда есть достаточное количество порожних контейнеров в портах, а в стоках по России всегда более 3000 флекситанков.

Наши специалисты готовы в любое время выехать в любую точку страны для решения любых сервисных вопросов.

Расскажите, пожалуйста, какие логистические схемы с использованием флекситанков предлагает компания «Европак» своим клиентам.

«Европак» предоставляет клиентам простую бесшовную логистику, мы стараемся максимально оптимизировать процесс доставки, что позволяет нашим клиентам развиваться, поставляя товар на новые для них рынки.

Инновационные логистические схемы с использованием флекситанков

открывает для предприятий, в особенности, пищевой и химической промышленности, новые возможности для развития бизнеса.

Европак, в зависимости от приоритета клиента и заданного маршрута, предлагает три базовые схемы перевозок.

В 2018 ГОДУ КОМПАНИЯ «ЕВРОПАК» ВЫШЛА НА ОБЪЁМ ПЕРЕВОЗКИ НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ 15 ТЫС. ТОНН В МЕСЯЦ. ЗА ТРИ МЕСЯЦА 2019 ГОДА ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ОБЪЁМ СОСТАВИЛ УЖЕ 22 ТЫС. ТОНН.

1. Приём груза с железнодорожных или автоцистерн, перелив во флекситанки на одном из наших припортовых терминалов в Новороссийске, Астрахани, Владивостоке, с дальнейшей отправкой в порт назначения.

По данной схеме мы ежегодно обрабатываем более 50 тыс. тонн минеральных масел компании «Лукойл», а также

более 40 тыс. тонн растительных масел ОАО «НМЖК» и других производителей.

2. Прямая подача контейнера с флекситанком под погрузку на завод, затем автомобильная доставка груза до порта отправления. Далее контейнер грузится на судно и следует в порт назначения.

По этой схеме мы работаем через порты Новороссийск, Калининград, Астрахань с компаниями ООО ТД «Содружество», ООО «Бунге СНГ», и другими.

3. Мультимодальная перевозка «от двери до двери». Схема включает в себя загрузку в автоконтейнер с флекситанком на заводе клиента, аккумуляирование контейнеров на ближайшей жд станции, затем отправка в составе ускоренных контейнерных поездов до порта.

Данная схема популярна среди маслозаводов сибирского и центрального ФО.

Все отгрузки сопровождаются полным комплексом экспедиторских услуг. В зарубежных портах по запросу клиента может быть организовано сопровождение и доставка контейнера на автомобильном транспорте до склада грузополучателя. Во всех крупных мировых портах у нас есть свои представители.

Какие ещё сервисы предлагает компания «Европак» своим клиентам?

Помимо транспортировки во флекситанках, наша компания специализируется на перевозках насыпных грузов во «вкладышах в контейнеры «Европак», а также на перевозке фасованных и генеральных грузов в 20-ти и 40-ка футовых контейнерах.

Мы организуем погрузку на заводе отправителя, либо перегрузку из автомобильного или железнодорожного транспорта на наших терминалах. Для перевозок мы используем собственный парк автоконтейнеровозов, который за последние несколько лет вырос в два раза. Мы также активно сотрудничаем



Схема 1. Приём авто- и жд цистерн Клиента на терминале, перевалка по прямому варианту



Схема 2. Автоподача контейнера с флекситанком на завод Клиента



Схема 3. Автоподача контейнера с флекситанком на завод Клиента с последующей ж/д отправкой в порт

Отзывы клиентов

ОАО «Бунге СНГ» пользуется услугами ООО «Европак» с декабря 2016 г. Перевозки во флекситанках Европак дали нам конкурентное преимущество на рынке и позволили расширить географию продаж. Европак осуществляет для нас полный комплекс услуг, доставляя грузы «от двери до двери». Квалификация специалистов компании находится на высоком уровне.

Всё это позволяет нам остановить свой выбор на компании «Европак» как на надёжном партнёре.

Представитель ОАО «Бунге СНГ»

с автопредприятиями по всей России, что позволяет нам максимально своевременно предоставлять транспорт под погрузку.

Более 5-ти лет компания «Европак» успешно развивает направление по работе с фасованными и другими генеральными грузами.

Мы предлагаем грузоотправителям сервисы по приёму, накоплению и хранению фасованной продукции, с последующей отправкой её на экспорт в контейнерах: зерновые в мешках, фасованные моторные масла, бутилирован-

ные растительные масла, каучуки, технический углерод, пиломатериалы, МДФ плита, и многие другие грузы.

Более двух лет компания «Европак» производит отгрузку на экспорт фасованных масел и других продуктов крупнейших нефтяных компаний, используя эффективную систему контроля и учёта складских запасов собственной раз-

работки. Это позволяет одновременно хранить на складах компании более 500 артикулов, сведя к нулю пересортицу при отгрузках.

Всё это позволяет создавать оптимальные условия для клиентов, экономить время, снижать расходы, и получать дополнительные возможности для развития бизнеса.

Предоставляя современный, удобный, доступный сервис, мы вносим свой позитивный вклад в решение задач, стоящих перед российскими экспортёрами.

Благодарим за содержательный рассказ о деятельности компании «Европак», желаем дальнейших успехов и развития!

Беседовала Наталья Фролова

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО «ФЛЕКСИТАНКАХ ЕВРОПАК BLUE SKY» — ОПТИМАЛЬНЫЙ ПО ЦЕНЕ И КАЧЕСТВУ ВАРИАНТ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ, СОВРЕМЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ РЕШЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЗАДАЧ



РОССИЙСКИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОПЕРАТОРЫ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В РОСТЕ ЭКСПОРТА

Александр Баскаков, директор Rail Cargo Logistics-RUS



Александр Петрович, компания Rail Cargo Logistics-RUS в 2018 году достигла впечатляющих объёмов перевозок в 34 000 TEU.

Расскажите, за счёт чего удалось достичь таких значимых показателей?

Кроме объективного факта роста контейнерных перевозок на российском рынке, а по оценкам экспертов в 2019 г. по направлению Китай – Россия – Европа их объём может преодолеть отметку в 500 тыс. TEU, большую роль сыграли и наши собственные усилия: мы активно работаем над повышением качества услуг, развиваем комплексные мультимодальные перевозки, включающие железнодорожный, автомобильный и морской сервисы, а также услугу «последней мили»; у нас надёжные партнёры – собственники подвижного состава, которые всегда готовы предоставить нам практически любой вид подвижного состава. К тому же мы постоянно открываем новые перспективные направления и работаем над расширением спектра услуг.

Отдельно хочу отметить, что мы концентрируемся прежде всего на качестве сервиса. Существует огромное количество «мелочей», о которых многие экспедиторы забывают. Простой пример – недавно у компании появился клиент, который достаточно давно поль-

ООО «Rail Cargo Logistics-RUS» – логистический оператор, работающий на российском рынке с 2003 г. Входит в Rail Cargo Group (дочерняя компания австрийских железных дорог – ÖBB). Компания оказывает полный спектр логистических услуг: ускоренную железнодорожную перевозку, перевалку грузов, доставку от «двери до двери» с обеспечением полной сохранности. В зависимости от потребностей клиентов Rail Cargo Logistics-RUS организует одиночные отправки, перевозки в составе группы вагонов или в составе поезда, в том числе контейнерного. Обладая профессиональным штатом сотрудников в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и Шанхае, сотрудничая с представительствами Rail Cargo Group в 16 странах Европы и с партнёрами по всему миру, компания готова предложить каждому клиенту индивидуальные логистические решения. Ежегодно Rail Cargo Logistics-RUS перевозит около 1 млн тонн грузов по железной дороге через территорию СНГ. Ежегодно компания перевозит около 1 миллиона тонн грузов по железной дороге через территорию СНГ.

зуется железнодорожным транспортом, но только от нас он узнал, что оказывается, можно получать ежедневный отчёт о местонахождении груза. Мы о таких подробностях не забываем и делаем всё, чтобы груз пришёл в срок, клиент был проинформирован, все документы оформлены в соответствии с нормативами.

За годы присутствия в России мы приобрели надёжных партнёров и широкий круг клиентов, каждому из которых можем предложить индивидуальное логистическое решение, будь то одиночная или групповая отправка вагонов и контейнеров в составе ускоренного поезда, перевалка в порту, или услуга «последней мили».

Какие ещё новые перспективные направления вы развиваете?

Большие перспективы есть у экспортных перевозок в Китай.

Китайские потребители хотят видеть на своем рынке экологически чистые продукты питания из России, лесоматериалы, химическую продукцию, оборудование, комбикорма.

Раньше подобные отправки было сделать достаточно проблематично из-за оторванности местных производителей от крупных логистических центров и дороговизны подобных перевозок, однако сейчас, при поддержке Российского экспортного центра, который компенсирует экспортёрам значительную часть

БОЛЬШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ЕСТЬ У ЭКСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КИТАЙ. БЛАГОДАРЯ СОТРУДНИЧЕСТВУ С РЭЦ СТАНОВИТСЯ ВОЗМОЖНЫМ ОРГАНИЗОВАТЬ ОТПРАВКИ НА ЭКСПОРТ НЕПОСРЕДСТВЕННО С МЕСТ ПРОИЗВОДСТВ

Мы организуем экспортные отправки из Москвы, Красноярска, Новосибирска, Иркутска; с китайской стороны наши контейнеры идут из Гуанчжоу, Сучжоу, Шэньяна, Линьи, Чунцина, Чэнду. По транзитным направлениям мы работаем через все три основных погранперехода: Забайкальск, Замын-Ууд и Достык.

транспортных затрат, и при содействии регионов, становится возможным организовать экспортные отправки непосредственно с мест производств.

Кроме того, расширяется география маршрутов и по территории самой Российской Федерации. В феврале этого года мы запустили первый контейнер-

ный поезд с подмосковного терминала Селятино в Иркутск. Эти отправки уже регулярные—один раз в неделю по средам, срок доставки—7 суток. Среди основных грузов—электроника, оборудование, товары народного потребления, столь необходимые в регионах.

Также совместно с АО «Русская контейнерная компания» были организованы отправки с терминала «Фрейт Вилладж Ворсино» (Калужская область) в Чэнду бумаги, оборудования и нескоропортящихся продуктов, которые идут транзитом через Монголию, с февраля этого года—также еженедельно. Сроки доставки составляют комфортные 12–14 суток.

Я считаю подобный сервис особенно важным ещё и по той причине, что он позволяет нивелировать дисбаланс грузопотоков, связанный с тем, что в европейском регионе скапливается значительное количество импортных порожних контейнеров. Обратная загрузка, как правило, значительно меньше, либо отсутствует совсем, и такие схемы позволяют максимально снижать издержки как грузоотправителей, так и собственников подвижного состава, одновременно решая вопросы снабжения регионов, а также завоза в них импорта.

Вы упомянули о сотрудничестве с Российским экспортным центром. Расскажите об этом подробнее.

РЭЦ был создан в 2018 г. специально для поддержки российских экспортёров и во исполнение указа Президента РФ об увеличении объёма несырьевого и неэнергетического экспорта.

Мы, как российский логистический оператор, конечно же заинтересованы в росте подобного экспорта.

Наше сотрудничество с РЭЦ продвигается очень плодотворно, с их поддержкой мы развиваем поставку несырьевой продукции из регионов России на экспорт.

Я призываю все российские предприятия, заинтересованные в экспорте своей продукции, рассмотреть возможности, которые предоставляет РЭЦ в виде компенсаций и субсидий как на транспортные расходы, так и на другие



Подписание соглашения о сотрудничестве между Rail Cargo Logistics-RUS, АО «Российский экспортный центр» и Транспортной Группой FESCO, г. Красноярск, 29 марта 2019 г.



Директор Rail Cargo Logistics-RUS Александр Баскаков (третий справа) и заместитель директора по продажам Rail Cargo Logistics-RUS Александр Сиверцев (крайний справа) с партнёрами РЭЦ на форуме «Дело за малым» в Краснодаре

виды деятельности экспортного предприятия.

Совсем недавно—29 марта—в рамках Красноярского экономического форума было подписано соглашение между Rail Cargo Logistics-RUS, АО «Российский экспортный центр» и Транспортной Группой FESCO о сотрудничестве в области развития экспортных перевозок грузов в контейнерах из регионов Сибири в Китай.

Вместе с нашими партнёрами из FESCO, используя имеющийся опыт и компетенции, мы намерены разработать технологии доставки несырьевых товаров российского производства регулярными контейнерными поездами из Новосибирска и Красноярска в Китай через железнодорожные сухопутные пограничные переходы и «Владивостокский морской торговый порт»

ЭКСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА



Запуск первого контейнерного поезда Москва-Иркутск

(входит в FESCO), и определить маршруты транспортировки. РЭЦ, со своей стороны, будет способствовать продвижению экспортных сервисов и привлечению грузоотправителей на них.

Одна из важнейших задач сегодня для роста экономики нашей страны в целом и транспортно-логистической отрасли — это развитие экспортного потенциала России. Я уверен, что совместными усилиями с нашими партнёрами из FESCO и РЭЦ мы сможем добиться повышения объёмов российского экспорта и снизить дисбаланс грузопотоков импорт-экспорт. В рамках новых сервисов и соглашений мы планируем расширять номенклатуру несырьевой продукции, отправляемой на экспорт из Сибири в Китай¹.

Недавно в Вене также был подписан меморандум о сотрудничестве в области информационных технологий между Rail Cargo Austria AG и ООО «Цифровая логистика». Расскажите подробнее, в чём будет заключаться сотрудничество?

Сотрудничество предполагает создание системы продаж транзитных и экспортно-импортных перевозок в режиме онлайн, в том числе с использованием Электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» — проекта холдинга «РЖД», провайдером которой выступает ООО «Цифровая логистика».

¹ В настоящее время основной объём экспорта составляют пиломатериалы — прим. редактора

Меморандум поможет обеспечить поэтапный переход к цифровым технологиям в организации международных грузовых железнодорожных перевозок в транзитном и экспортно-импортном сообщениях.

На первом этапе работы предстоит разработать единую цифровую транспортно-логистическую платформу для ведения бизнеса по организации перевозочного процесса и развития транзитного потенциала трансграничных железнодорожных перевозок грузов. Такая платформа должна обеспечить электронный обмен данными в части планирования и согласования перевозок, расчёты и мониторинг исполнения заказов.

Какие планы на будущее?

Мы планируем продолжать курс на развитие экспортных, импортных и транзитных перевозок и расширение географии маршрутов. Хотим активизировать также и наше европейское направление, чему, безусловно, будет способствовать обширное присутствие группы Rail Cargo в Европе.

В 2019 г. ожидается рост отправок продовольственных и сельскохозяйственных грузов, которые требуют кон-

тейнеризации, а также новых решений в подвижном составе и логистике.

Расширяется и номенклатура наливных грузов на экспорт: это соковый концентрат, виноматериалы, патока, неопасная химия, пищевые и моторные масла. Для их транспортировки очень перспективными являются флекситанки, которые мы намерены использовать.

Будет расширяться и география контейнерных отправок: сейчас основной объём импорта, минуя Москву, идет напрямую в Новосибирск, Екатеринбург, Челябинск, Нижний Новгород и другие города, поэтому логично из этих же точек организовывать экспортные отправки в Китай.

Кроме того, мы продолжим предоставление услуг перевозки железнодорожным, автомобильным транспортом и морским сообщением в зависимости от потребностей клиентов.

Александр, благодарим за интервью! Желаем компании Rail Cargo Logistics-RUS успешного развития.

Беседовала Наталья Фролова

Редакция выражает благодарность пресс-службе компании Rail Cargo Logistics-RUS

за помощь в подготовке материала

СОВМЕСТНО С НАШИМИ ПАРТНЕРАМИ ИЗ FESCO, ПРИ ПОДДЕРЖКЕ РЭЦ, МЫ НАМЕРЕНЫ РАЗРАБОТАТЬ ТЕХНОЛОГИИ ДОСТАВКИ НЕСЫРЬЕВЫХ ТОВАРОВ РЕГУЛЯРНЫМИ КОНТЕЙНЕРНЫМИ ПОЕЗДАМИ ИЗ СИБИРИ В КИТАЙ



SKYSERVICE
RUSSIA, MOSCOW 2019



МОСКВА
ГОСТИНЫЙ ДВОР
24-25/04/2019

Возрастное ограничение 18+

IV

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ФОРУМ**

- ВРУЧЕНИЕ ПРЕМИЙ
- ДЕЛОВЫЕ ПЕРЕГОВОРЫ
- ТРЕНИНГИ И МАСТЕР-КЛАССЫ
- ВЫСТАВКА

* на правах рекламы

Организатор форума



Титульный партнер



БОЛЬШЕ ИНФОРМАЦИИ НА САЙТЕ
www.sky-service.com

ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ КОМПАНИИ «ЕВРОПАК» ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ

Перевозка насыпных грузов в универсальных крупнотоннажных контейнерах — одна из инноваций «Европак», которые компания применяет в своей деятельности.

Для этого применяется «вкладыш в контейнер Европак», который позволяет перевозить груз со 100% защитой от загрязнений, эффективно используя при этом весь объём контейнера.

Инсталляция вкладыша занимает 10–15 минут, а запатентованная система строп исключает навал груза на двери и стенки контейнера (патент РФ № 96849).

ОРГАНИЗАЦИЯ АГРОЛОГИСТИКИ ВО «ВКЛАДЫШАХ В КОНТЕЙНЕР «ЕВРОПАК» ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ИНСТРУМЕНТОВ УСТРАНЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ БАРЬЕРОВ, СТОЯЩИХ ПЕРЕД ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ

Компания «Европак» успешно провела испытания вкладыша на сети РЖД.

Организация агрологистики для перевозки зерно-бобовых, масляничных культур и других видов сельскохозяйственной продукции является отдельным направлением, по которому работает компания «Европак» в целях увеличения экспорта российских производителей в соответствии с Указом президента РФ от 7 мая 2018 г.

«Европак» предлагает полный сервис по перевалке в порту Новороссийск зерно-бобовых и масляничных грузов из вагонов-хопперов и автомашин как по прямому варианту, так и с промежуточным накоплением в зернохранилищах. Также «Европак» осуществляет перевалку насыпных минеральных удобрений, муки, сахара и других сыпучих и навалочных грузов.

Ориентировочное время загрузки в контейнер с использованием пневмоперегрузателя составляет 40 минут. При этом используется весь полезный объём контейнера, что позволяет загружать в него до 28 тонн груза нетто.

Во «вкладышах в контейнер «Европак» можно перевозить как пищевые, так и непищевые продукты:

- зерно-бобовые культуры;
- жмых, шрот; минеральные удобрения; древесные гранулы; полимеры, ПВХ, ПЭ, ПП;
- сера; цемент; бетонные добавки; технический углерод; каустическая сода; катализаторы; красители; нафталин, и другое.

Преимуществом перевозок во вкладышах «Европак» является ряд факторов, влияющих на конечную стоимость продукта:

- Защита груза от пыли, влаги, и других неблагоприятных факторов, а также сам контейнер от загрязнения.
- Доставка контейнера от двери до двери, исключая дорогостоящие промежуточные перетарки. Снижение затрат на упаковку продукции снижает себестоимость груза, к тому же при контейнерной перевозке тариф на одну тонну груза ниже, чем при перевозке в специализированном подвижном составе.

Возможность использования сервиса контейнерных морских линий, VIP-клиентом которых является «Европак», и возможность отгрузки небольшими партиями от 16–28 тонн даёт перспективы выхода на новые рынки и расширение географии поставок.

«Европак» также активно развивает перевозку во вкладышах в контейнер зерновых культур по железной дороге, что является одним из инструментов устранения логистических барьеров, которые сейчас стоят перед экспортёрами и зерновиками, а именно: отсутствие вагонов-хопперов в достаточном количестве, отсутствие достаточной



инфраструктуры в портах — силосов, терминалов, мощностей для обработки растущего с каждым годом объёма производства зерна в России, для последующей отправки его на экспорт, а также дороговизна традиционных методов доставки и логистических схем.

«Вкладыш в контейнер «Европак» позволяет доставлять зерно навалом по схеме «от двери до двери» с использованием мультимодальной логистики, в том числе и из труднодоступных регионов России как через порты России, так и через сухопутные погранпереходы.

«Европак» оказывает своим клиентам-зерновикам полный спектр услуг, начиная от предоставления вкладыша в контейнер собственно производства, инсталляции его в контейнер, фумигации, оформления необходимых фито сертификатов, сертификата происхождения, а также осуществляет полный комплекс логистических услуг по доставке груза автомобильным, железнодорожным транспортом до портов, и далее сервисом

морских контейнерных линий на экспорт до зарубежных портов назначения.

Это — ещё один из инструментов для увеличения экспортного потенциала России, так как огромные запасы зерна есть в Алтайском регионе, Западно-Сибирском округе, в Центральном Федеральном округе, вывоз из которых на экспорт крайне затруднителен.

«ВКЛАДЫШ В КОНТЕЙНЕР «ЕВРОПАК» ДАЁТ РОССИЙСКИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА, ПОЗВОЛЯЯ ИМ ЭКСПОРТИРОВАТЬ СВОЮ ПРОДУКЦИЮ

«Вкладыш в контейнер «Европак» даёт конкурентные преимущества экспортёрам и российским производителям, позволяя им производить и зарабатывать.

Практика показывает, что некоторые заводы-производители, испытывающие логистические барьеры, вынуждены занижать стоимость своей продукции, чтобы её реализовать, так как предложения по сбыту очень ограничены в связи со

сложной логистикой, а мощности элеваторов и резервуаров под хранилища груза не бесконечны, — производители вынуждены снижать стоимость продукции, чтобы реализовать её на экспорт.

Расчёты показывают, что мультимодальная перевозка зерна во «вкладышах в контейнер «Европак», например, во Вьетнам через Дальний Восток, даёт

экономия в \$ 20 на тонну по сравнению с традиционной схемой доставки вагонами-хопперами до порта и перевалкой на судно-балкер.

Инновационные технологии «Европак» позволяют производителям продавать свой продукт по нормальной цене и получать больше прибыли, увеличивая тем самым экспортный потенциал России и прибыльность нашего государства. ■



Загрузка контейнера на зерновом терминале

ВЫСТАВОЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ — КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР УСПЕШНОГО ВЫХОДА НА ВНЕШНИЕ РЫНКИ

Елена Малюгина, руководитель направления выставочной логистики DHL Global Forwarding



Процесс выхода на новые рынки, поиск партнёров и развитие сотрудничества, продвижение своей продукции за рубежом невозможны без достойного представления её на международных отраслевых выставках.

Выставки—это уникальная возможность представить свои товары и услуги, принять участие в конференциях, используя дискуссионную площадку для поиска и установления новых контактов.

В настоящее время для содействия развитию российского экспорта созда-

ны государственные институты и фонды, которые оказывают поддержку, в том числе и в области выставочной деятельности, тем предприятиям-экспортёрам, продукция которых конкурентоспособна на международных рынках.

Однако практика показывает, что многим потенциальным экспортёрам, особенно предприятиям малого и среднего бизнеса, зачастую, непонятен сам процесс выхода на международные рынки и возможности представления своей продукции.

Здесь хотелось бы обратить внимание экспортёров на деятельность Российского экспортного центра, государственного института, созданного специально с целью поддержки несырьевого экспорта и предоставляющего российским экспортёрам широкий спектр нефинансовых и финансовых

С этими и многими другими вопросами сталкиваются потенциальные участники зарубежных выставок. Ключевую роль в решении подобных задач играет надёжный, проверенный партнёр, способный организовать доставку груза и продумать все тонкости выставочной логистики. Компания DHL Global Forwarding (DGF), входящая в группу компаний Deutsche Post DHL, осуществляет перевозки грузов различных отраслей всеми видами транспорта, а также предлагает своим клиентам комплексные решения по доставке выставочных грузов по всему миру.

Благодаря развитой сети представительств, компания имеет возможность осуществлять своевременную доставку грузов любой сложности на выставочные мероприятия разнообразной тематики.

КОМПАНИЯ DHL GLOBAL FORWARDING ПРЕДЛАГАЕТ КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО ДОСТАВКЕ ВЫСТАВОЧНЫХ ГРУЗОВ ПО ВСЕМУ МИРУ И ОКАЗЫВАЕТ ПОЛНОЕ СОДЕЙСТВИЕ ПО ПОЛУЧЕНИЮ КАРНЕТА АТА В ТПП РФ

средств поддержки, среди которых и компенсация части затрат на участие национальных компаний в выставочно-ярмарочных мероприятиях за рубежом.

Однако, даже при прохождении всех согласований на получение подобных компенсаций, перед экспортёром встаёт не менее важная задача—организация выставочной площадки за рубежом. Ведь достойное представление компании на отраслевой зарубежной выставке значит гораздо больше тысячи слов и обещаний.

Как правильно оформить стенд? Как быстро, качественно и без потерь вывезти на выставку образцы оборудования и материалов? Как организовать логистику по возврату продукции после окончания мероприятия?

В компании работают специалисты, которые знают все детали и тонкости выставочной логистики, понимают важность и сложность организации подобных перевозок.

Особенностью выставочной логистики является организация таможенного оформления грузов, поскольку именно экспортёр будет отвечать как за экспорт груза из России, так и за организацию импортного таможенного оформления в стране назначения и обратный вывоз. Специалисты DGF обладают экспертными знаниями в области временного вывоза и возврата грузов, и прорабатывают логистические решения непосредственно с организаторами выставок за рубежом. Профессионалам DGF хорошо известны индивидуальные особенности





выставок, в зависимости от страны, в которой они проводятся; сложности операций, обусловленные ограничениями площадок; специфики грузов, которые должны быть доставлены точно в срок.

К решению этих и многих других задач в DGF готовы уже на момент поступления запроса от клиента. Груз принимают на складе компании, описывают, взвешивают, фотографируют, при необходимости изготавливают специальную тару. Все эти операции необходимы для завершения таможенных формальностей как в России, так и в стране назначения.

В ряде стран действует международное соглашение о применении КАРНЕТА АТА¹ с целью упрощения процедуры таможенного декларирования. Компания DGF оказывает полное содействие в процессе получения этого документа в Торгово-Промышленной Палате Российской Федерации.

DGF занимается логистикой выставок с 2004 г., более 10 лет компания являлась официальным экспедитором на крупнейших выставочных площад-

¹ **CARNET ATA** — это международный документ, заменяющий таможенную декларацию, позволяющий организовать беспрошльное, ускоренное и упрощённое оформление временного ввоза за границу товаров для выставок, а также образцов товаров и оборудования (за исключением транспортных средств, если транспортное средство не является товаром), — прим. редактора

ках в России — Крокус и Экспоцентр. Специалисты DGF обладают опытом организации и участия в работах непосредственно на площадке: подборе и подаче погрузо-разгрузочной техники, контроле погрузки и выгрузки, обработке тары, содействии при монтаже и демонтаже.

Практика показывает, что Россия готова выходить на внешние рынки в совершенно разных секторах. К примеру, регулярно поступают заказы на вывоз пищевой продукции на выставки в Китай, ОАЭ и США.

DHL Global Forwarding помогает российским экспортёрам рассказывать о своих инновациях в других странах, до-

ставляя их грузы на выставочные площадки всего мира. Различные условия ввоза грузов делают каждую новую поставку уникальной, при этом DGF неукоснительно выполняет все требования и условия той или иной страны, в которой проходит мероприятие, берёт на себя вопросы координации, контроля и выполнения требований законодательства.

В лице DHL Global Forwarding каждая российская компания, желающая представить свою продукцию на зарубежной выставке, найдёт проверенного и надёжного партнёра с безупречной репутацией, подтверждённой годами профессиональной деятельности. ■



КОНТРЕЙЛЕР: БЫСТРО, ЭКОНОМНО, ЭКОЛОГИЧНО И БЕЗОПАСНО

Контрейлерные перевозки на сегодняшний день—один из самых инновационных и востребованных трендов в развитии грузоперевозок.

Они представляют собой комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки грузовых прицепов как с помощью автомобильных тягачей, так и на специальных железнодорожных платформах.

Эта инновационная технология сочетает в себе преимущества как автомобильного транспорта—перевозка door-to-door, так и железнодорожного—доставка по жёсткому графику с соблюдением сроков.

Кроме того, контрейлерная перевозка является одним из самых экологичных и безопасных видов перемещения грузов.

В Европе, США и Канаде контрейлерные перевозки существуют уже более полувека. Наибольшего успеха этот сервис достиг в европейских странах: на некоторых маршрутах контрейлеры занимают до 60% от общего объёма перевозок автомобильным транспортом; всего же в Европе средний годовой грузооборот контрейлерных перевозок составляет около 6 млн т-км.

Евросоюз постоянно работает над внедрением и расширением объёма контрейлерных перевозок, что связано, прежде всего, с заботой об экологии и безопасности грузоперевозок. В связи с этим принимаются такие законодательные инициативы, как например: ограничение движения грузового автотранспорта в субботние, воскресные и праздничные дни; ограничения по нагрузке на ось.

Существуют также государственные программы поддержки контрейлерных перевозчиков, особенно на начальном этапе деятельности: субсидируется развитие технологий и исследований в области контрейлерных перевозок, производство контрейлерных платформ, строительство и модернизация контрейлерных терминалов.

В России в последнее время всё больше внимания уделяется аспектам экологии, безопасности и сокращению сроков доставки. И здесь единственно верным решением, на мой взгляд, стал бы запуск контрейлерных перевозок по примеру зарубежных стран, что позволило бы не только решить все вышеуказанные задачи, но и реализовать в России инновационные и импортозамещающие проекты в области машиностроения, а также значительно увеличить транзитный потенциал нашей страны.

Преимущества контрейлерных технологий

Их можно разделить на три категории:

- для государства—это прежде всего важные вопросы сохранения экологии. По статистике, на долю автомобильного транспорта приходится до 90% выбросов, загрязняющих окружающую среду, и до 50% негативного шумового воздействия, также автотранспорт вносит значительный разрушающий вклад в изменение климата. Именно большегрузный автотранспорт «лидирует» по выбросам загрязняющих веществ, превышающих выбросы от легковых автомобилей в 5 раз.

Контрейлеры же—это более высокий экологический стандарт перевозок, которые в полной мере соответствуют принципам экологической безопасности, так как уровень загрязнения воздуха железнодорожным транспортом во много раз меньше по сравнению с автомобильным.

Также контрейлеры будут способствовать существенному сокращению

издержек на восстановление автомобильных дорог, которые получают основной процент повреждений именно от грузового автотранспорта.¹

В результате, бюджетные средства, которые сейчас расходуются на восстановление дорог, можно будет направить на строительство новых. А это порядка \$6 млрд только по Москве и Московской области! В масштабах же всей страны получается очень внушительная цифра.

Чрезвычайно важно также и то, что перевод грузовых автоперевозок в контрейлерные существенно снизит травматизм и высокую смертность на дорогах.

Кроме того, контрейлерные перевозки полностью согласуются с тезисами президента В. В. Путина по развитию национальной транспортной стратегии, в частности, по реализации транзитного потенциала страны и увеличению скорости перемещения грузов на дальние дис-

танции. Они, к примеру, позволят решить проблему разной ширины колеи, которая возникает при железнодорожных перевозках грузов из Китая в Европу транзитом через Россию, а также позволят повысить скорость доставки груза.

- для Российских железных дорог в контрейлерных перевозках заложена возможность переключить большую долю грузовых автоперевозок на железную дорогу и предотвратить утечку грузовой базы и клиентов.

- для частного бизнеса в контрейлерных перевозках также прослеживаются большие преимущества: сокращение времени доставки грузов, сокращение стоимости доставки, исключение затрат на перегрузку товара из полуприцепа в вагон или контейнер на стыке автомобильного и железнодорожного транспорта при сохранении тарифа на уровне контейнерных отправок, снижение износа и уменьшение количества аварийных собственных автотранспортных средств.

По оценкам наших экспертов, перевозка полуприцепов на контрейлер-

¹ По статистике, ущерб дорогам от одного грузовика сопоставим с повреждениями, которые могут нанести 20 тыс. легковых автомобилей



ной платформе снижает себестоимость транспортировки груза на 10–15% по сравнению с перевозкой по автотрассе, и, в зависимости от маршрута, значительно сокращает время доставки.

Перспективы контрейлеров в России

В настоящее время вопросы организации контрейлерных перевозок активно обсуждаются со всеми причастными ведомствам — РЖД и Министерством транспорта РФ. На заключительной стадии

ПЕРЕВОЗКА ПОЛУПРИЦЕПОВ НА КОНТРЕЙЛЕРНОЙ ПЛАТФОРМЕ СНИЖАЕТ СЕБЕСТОИМОСТЬ ТРАНСПОРТИРОВКИ НА 10–15% ПО СРАВНЕНИЮ С ПЕРЕВОЗКОЙ ПО АВТОТРАССЕ И ЗНАЧИТЕЛЬНО СОКРАЩАЕТ ВРЕМЯ ДОСТАВКИ

принятия находится целый ряд законопроектов: ФЗ «О смешанных (комбинированных) перевозках», ФЗ «О транзите», закона «О контрейлерных перевозках» для стран СНГ.

Ожидается принятие различных вариаций комбинированных скидок и льгот, применимых к тарифам на отдельные на-

правления от Калининграда до Дальнего Востока, и которые могли бы послужить мощным драйвером роста контрейлерных перевозок и показателей РЖД.

Данная инициатива позволит реализовать давние амбициозные стратегические планы РЖД по организации контрейлерных перевозок и созданию



Перевозка автомобильного полуприцепа на контрейлерной платформе ПФКО



Погрузка контейнера

соответствующей инфраструктуры на территории нашей страны.

До настоящего времени в России контейнерные перевозки в массовом порядке не применялись. Были испытаны лишь несколько опытных образцов платформ, после чего проекты закрылись.

Российская компания «Первый федеральный контейнерный оператор» недавно провела тестовую погрузку автомобильного полуприцепа платформу собственного производства. Погрузка была организована совместно с одним из крупнейших в России автомобильным перевозчиком.

Контейнерные платформы, разработанные компанией ПФКО способны перевозить любые виды прицепов (тентованные, рефрижераторные и пр.) длиной до 14,2 м, а также крупнотоннажные контейнеры.

Основным преимуществом технологии ПФКО является размещение стандартных автомобильных полуприцепов на платформе с соблюдением основного габарита погрузки. Это исключает издержки негабаритной перевозки и позволяет осуществлять погрузку и выгрузку полуприцепов на контейнерных терминалах, используя существующую

инфраструктуру и стандартные средства погрузки/выгрузки с применением специальных грузозахватных средств.

Для транспортной отрасли России — это, безусловно, инновационное решение.

Уже в этом году ПФКО начинает серийное производство платформ собственной разработки на базе одного из заводовизготовителей. В этом году компания собирается разместить заказ на первую партию в 300 платформ и в течение нескольких лет нарастить парк до 3–3,5 тыс. вагонов.

Подвижной состав планируется к использованию не только во внутрироссийских перевозках, но и экспортно-импортных, а также транзитных. Внутренние перевозки пока намечаются по маршрутам Москва – Екатеринбург и Москва – Новосибирск, и в обратном направлении. На следующем этапе продвижения предполагается, что сервис захватит труднодоступные регионы страны и Дальний Восток.

Контейнерные перевозки не только согласуются с транспортной стратегией РФ, но и отвечают вызовам международного рынка перевозок из Китая в рамках развития Шёлкового пути. Поэтому стратегической целью для нашей компании

является в том числе и обеспечение транзитного потока Китай – Европа через территорию РФ. В рамках этого тренда уже сегодня ощущается потребность в открытии контейнерных маршрутов из Калининграда, Забайкальска, Гродеково, а также с приграничных станций Монголии и Казахстана с Китаем.

В настоящее время компания «ПФКО» ведёт успешные переговоры с крупнейшими российскими и зарубежными автоперевозчиками о перспективном взаимодействии в части контейнерных перевозок. Кроме того, идёт работа по определению оптимальных маршрутов передвижения и переговоры со всеми потенциальными структурами — участниками данных перевозок, в том числе по ряду ключевых терминалов подписываются либо уже заключены договоры на обслуживание.

Конечно, для наиболее оптимальной реализации потенциала контейнерных перевозок в стране необходима как государственная поддержка данного направления, так и поддержка всех структур РЖД в организации процесса. Мы надеемся на конструктивное сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами.

Редакция благодарит за помощь в создании материала пресс-службу группы компаний «Первый федеральный контейнерный оператор»

В ТЕЧЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ ЛЕТ ПФКО ПЛАНИРУЕТ НАРАСТИТЬ ПАРК КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЛАТФОРМ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ДО 3,5 ТЫС. ЕДИНИЦ

МОСКВА, КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»

22-23 МАЯ 2019



expo.oborot.ru

ECCM

—EXPO'19—

КРУПНЕЙШАЯ В ЕВРОПЕ ВЫСТАВКА
ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВЛИ

АРКТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ РОССИИ И РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Развитие Арктики—это, в первую очередь, развитие её транспортной инфраструктуры. Северный морской транспортный коридор (СМТК) охватывает все арктические зоны России. В настоящее время разрабатываются различные программы по развитию транспортной инфраструктуры СМТК.

Начало проекту Северного морского пути было положено в 1932 г. с целью регулярного сообщения от Белого моря до Берингова пролива. В рамках проекта были созданы паромства, полярная авиация, сеть гидрометеостанций; построены города-порты Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения. Протяжённость СМП от Карских ворот до бухты Провидения составляет 5,6 тыс. км, а от Санкт-Петербурга до Владивостока—14 тыс. км, что на 9 тыс. км меньше, чем через Суэцкий канал (более 23 тыс. км). Без применения ледокольного флота навигация возможна 2–4 месяца в год.

На сегодняшний день Северный морской путь—это кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком. Проходит он по Баренцеву и Карскому морям, морю Лаптевых, Восточно-Сибирскому и Чукот-



скому морям, и заходит в Тихий океан через Берингов пролив.

Северный морской путь обслуживает порты Арктики и крупных сибирских рек—Оби, Енисея и Лены, через которые осуществляется ввоз топлива, оборудования, продовольствия, вывоз леса и природных ископаемых.

Российский бизнес активно осваивает прилегающие к Северному Ледовитому Океану регионы. Освоение этих территорий невозможно без развития транспортной сети, включающей в себя развитие речных портов на всех крупных реках Сибири, впадающих в Северный

Ледовитый Океан, строительство новых железных дорог, таких как «Белкомур»¹ и Северный широтный ход. Также речь должна идти и о дальнейшем развитии Севморпути.

Международное сотрудничество в этом регионе не особо развито, однако Китай строит свой ледокольный флот, и уже произвёл проводку судов севернее, чем проходит российский ледокольный коридор, показав тем самым, что может обходиться в этом вопросе без России, и что китайцы уже сейчас готовы не пользоваться российской инфраструктурой.

У России и Китая разные позиции в отношении правового режима использования Северного Ледовитого Океана. Китай заинтересован в максимальной либерализации этого правового режима и в максимально свободном доступе туда неарктических держав. Китай присматривается к возможности использовать более северный маршрут, чтобы обойти российские территориальные воды и российскую экономическую зону, но этот маршрут будет актуален только в том случае, если там пойдет активное таяние льдов.

¹ *Белкомур* — БЕлое море — КОми — Урал — планируемая стратегическая железнодорожная магистраль, которая напрямую соединит регионы Сибири и Урала со стратегическими предприятиями Северо-Западного федерального округа РФ.



Китайский ледокол

Россия же придерживается точки зрения, что пальму первенства в освоении Северного Ледовитого Океана должны иметь арктические государства, как в плане транспортной инфраструктуры, так и в отношении добычи природных ресурсов — от нефтесырья до рыбы.

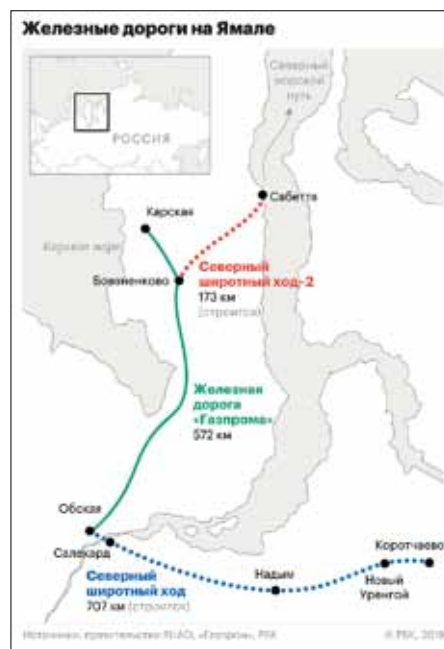
Развитие транзитного потенциала

Транзитный потенциал СМП по перемещению грузов из Юго-Восточной Азии в страны Европы в последнее время всё более активно обсуждается. Потенциал там, безусловно, есть, но вряд ли он будет быстро реализован. Экономика и уже выстроенная логистика сегодня играют на стороне южных потоков транспортировки. Необходимо разви-

го транспорта и специально созданной компанией в октябре 2018 г.

25 февраля 2019 г. состоялось заседание рабочей группы по развитию Северного морского пути под председательством вице-премьера Максима Акимова. На заседании был рассмотрен проект строительства самой северной дороги в России — Северного широтного хода-2 — участка Бованенково-Сабетта на Ямале, протяжённостью в 170 км.

Правительству Ямало-Ненецкого автономного округа было дано поручение детально проработать проект и внести предложения по источникам финансирования. К подготовке предложений также привлечены Минтранс, РЖД и Газпром, которому принадлежит Бованенковское месторождение.



Изначально порт Сабетта задумывался только для нужд проектов НОВАТЭКа, но «Газпром» планирует начать добычу конденсата на Бованенково, пик которой придется на 2030–2032 гг., однако большие объемы добычи прогнозируются в перспективе не более 4-х лет, потом добыча пойдет на спад, поэтому многие эксперты выражают сомнение в рентабельности переориентации порта для приема этих объемов конденсата в долгосрочной перспективе.

Перспективы

Рентабельность Севморпути, так или иначе, связана с нефтепродуктами. Даже если речь пока не идет о добыче нефти на шельфе, танкеры с «чёрным золотом» — неизбежное зло, хотя бы в качестве обеспечения дозаправки транзитных судов. И здесь остро встает вопрос сохранения природной среды Арктики — уникальной и хрупкой. Конечно же, это дополнительные риски, особенно если речь идет о транспортировке таких грузов, как нефть и нефтепродукты. Чем всё это может обернуться в случае катастрофы, мы все видели в 2010 г., когда нефть залила пляжи Мексиканского залива. Устранить последствия крупного разлива на море просто невозможно. В Мексиканском заливе удалось собрать лишь 3% вытекшей нефти, притом, что на эти работы компания потратила \$14 млрд.

СМТК ДОЛЖЕН СТАТЬ ТРАНЗИТНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ АРТЕРИЕЙ ДЛЯ ВСЕГО МИРА

вать инфраструктуру СМП и сопутствующие услуги, — в этом случае, по мере удешевления транзита, направление станет более востребованным со стороны международных партнёров.

Но всё это не получит развития, пока не будет создана инфраструктура, способная обеспечивать проводку внутренних российских грузов. Важно наладить интермодальные перевозки на всем протяжении СМТК: от Мурманска до Камчатки.

Сам по себе Северный морской транспортный коридор не сможет действовать эффективно, пока не будут развиты интермодальные меридианные перевозки по рекам, и не будет развито железнодорожное сообщение, включая Северный широтный ход и железнодорожную сеть в восточном направлении.

Северный широтный ход

Северный широтный (СШХ) ход призван сократить плечо доставки грузов в районы Западной Сибири и придать новый импульс развитию российской Арктики и Северного морского пути.

Концессионное соглашение по проекту СШХ было подписано между Федеральным агентством железнодорожно-

Участок Бованенково – Сабетта должен стать продолжением Северного широтного хода² и позволит сделать Сабетту самым восточным портом Северного морского пути с подведённой железной дорогой.

Северный порт Сабетта был построен компанией НОВАТЭК для экспорта сжиженного природного газа (СПГ) со своих заводов. В перспективе предполагаемый объем грузов достигнет 50 млн тонн в год. По участку Бованенково – Сабетта планируется поставлять наливные грузы, включая газовый конденсат с Бованенково, которое «Газпром» вывел на полную мощность (115 млрд м³ газа в год) в конце 2018 г.

В настоящий момент с месторождения в Бованенково Газпром поставляет свою продукцию по газопроводу в Единую газотранспортную систему, однако с развитием порта Сабетта возможна переориентация на вывоз сжиженного газа.

Компания НОВАТЭК поддержала строительство СШХ-2 и не имеет возражений против использования инфраструктуры порта Сабетта.

² Северный широтный ход (СШХ) предполагает строительство моста через Обь с железнодорожными подходами, железнодорожной линии Обская–Салехард–Надым, и моста через реку Надым; общая протяжённость — более 700 км.



Сегодня танкерами на СМП перевозят порядка 10 млн тонн нефти ежегодно. В перспективе, в ближайшие 10–15 лет, этот объём вырастет до 15–20 млн тонн. Здесь многое зависит от введения в действие нефтяного терминала Таналау, затем на очереди проект Печора СПГ—это сжиженный природный газ, но, возможно, и конденсат будет, это также расширение Новопортовского месторождения на Ямале и надежды на открытие Долгинского месторождения, около Приразломной. По большей части речь идёт о проектах на Ямале и Таймыре.

Ледовый покров в течение нескольких месяцев остаётся, несмотря на активное таяние льдов. Это затрудняет перевалку. Речь идёт о том, что нужно будет формировать караваны, нанимая, в том числе, атомные ледоколы и это всё усложняет логистику. Фрахт одного атомного ледокола стоит около \$100 тыс. в сутки. Если по погодным условиям или в силу какой-то логистической нестыковки происходит задержка, то выигрыш, который при нормальных условиях составляет две недели, может теряться.

Задача, которую можно решить уже сегодня, выглядит так. Северный Ледовитый Океан разделён на две части. Первая—это исключительные экономические зоны приарктических государств, включая Россию, и вторая—это нейтральные воды за пределами исклю-

чительных зон. Так вот сейчас как раз ведутся переговоры о том, что делать с этой центральной частью океана, где нет ни национальной, ни международной

юрисдикции. Есть две основные позиции. Первая: поделить континентальный шельф и сделать тут какую-то юрисдикцию, по крайней мере, над шельфом. Вторая позиция—та, которую занимают

общественные организации: сделать там охраняемую зону, заповедник. По аналогии с Антарктидой, Арктика стала бы территорией с ограничениями по эксплуатации, в частности, с запрещением транспортировки опасных грузов.

Экологически мы решаем проблему наиболее уязвимых, удалённых и труднодоступных для спасателей акваторий Северного Ледовитого Океана, это раз. И второе—это более интенсивная загрузка Севморпути в российской арктической зоне. Потому что путь через Северный полюс процентов на 20 короче, чем СМП.

России следует развивать СМТК, вкладывать средства в инфраструктуру, причём, как государственные, так и средства частных инвесторов.

Однако СМТК не следует рассматривать как некий коридор для экспорта товаров. Сначала он будет обслуживать внутреннюю коммуникацию—это первая стадия. Вторая стадия—СМТК должен стать транзитной транспортной

РОССИИ СЛЕДУЕТ РАЗВИВАТЬ СМТК, ВКЛАДЫВАТЬ СРЕДСТВА В ИНФРАСТРУКТУРУ, ПРИЧЁМ, КАК ГОСУДАРСТВЕННЫЕ, ТАК И СРЕДСТВА ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИТОРОВ

артерией для всего мира. Это не вопрос экспорта российской продукции через СМТК, это вопрос транзита иностранных грузов через коридор и обслуживание этого транзита.



Организатор: **VOSTOCK CAPITAL**

XIV Ежегодная техническая конференция и выставка

Oil TERMINAL 2019

28–29 ноября, Санкт-Петербург

Нефтебазы и нефтяные терминалы:
от современного проектирования
до эффективной эксплуатации

Среди докладчиков и почетных гостей 2018:



Юрий Яковлев

Руководитель управления,
Балтийско-Арктическое
морское управление
Росприроднадзора



Василь Гайнуллин

Главный инженер,
Татнефтепродукт



Дмитрий Рыжков

Начальник топливного
отдела,
Нефтебаза им А.А.Хмура,
ГРУППА КОМПАНИЙ
«ТРАССА»



Сергей Шишов

Начальник нефтебазы,
«ЛУКОЙЛ-
Югнефтепродукт»



Андрей Михеев

Вице-президент,
ПТК-Терминал



Владимир Калентьев

Руководитель,
ПМТУ Росстандарта

- Познакомьтесь с **300+ лидерами отрасли**, в том числе более чем с **70 руководителями** международных и российских нефтегазовых, трейдинговых и транспортных компаний, нефтяных терминалов и нефтебаз, ведущих морских портов
- Получите **информацию о текущих и перспективных проектах** в области проектирования, строительства и реконструкции нефтебаз и нефтяных терминалов
- Встретьтесь с **главными инженерами, технологами, метрологами** таких компаний, как «Транснефть», «КазТрансОйл», «Татнефть», «Сургутнефтегаз», «РН-Туапсенефтепродукт», и многих других

Партнеры и спонсоры:

Генеральный партнер 2018:



Золотой спонсор 2018:



Бронзовый спонсор 2018:



Серебряные спонсоры 2018:



Спонсор сессии Экологической и промышленной безопасности:



+44 (207) 394-30-90 (Лондон)
+7 (495) 109 9 509 (Москва)
events@vostockcapital.com

WWW.OILTERMINAL.ORG



Электроника Транспорт 2019

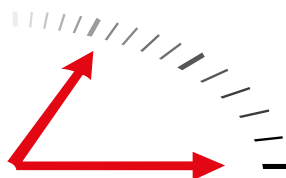
13-я специализированная выставка электроники и информационных технологий для пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры

14-16 МАЯ / МОСКВА / КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»










WWW.E-TRANSPORT.RU

ПУЛЬС ВРЕМЕНИ



Издательский Дом

-  Научно-технические журналы «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА», «ТАРИФЫ и ИНВЕСТИЦИИ»
-  Актуальная информация о событиях и перспективах развития отраслей промышленности, транспорта, логистики, добычи углеводородов
-  Информационно-справочная поддержка и регулярный мониторинг событий политико-экономической жизни и развития экономики России и зарубежных стран
-  Информационное содействие привлечению инвестиций и развитию инноваций
-  Организация отраслевых форумов, конференций, симпозиумов, научно-образовательных мероприятий
-  Информационная поддержка российского и иностранного бизнеса на национальном и международном уровне 

Москва, пр-т Мира, 106
тел: +7(499) 706-80-42; e-mail: info@pulse-time.ru



DAR Rail

**Private freight carrier
in the Republic of Kazakhstan**

Established in 2016
Started rail shipments in December 2018
**Have transported more than 3,000,000 tons
of cargoes**

www.darrail.com



ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»

Россия, 129326, Москва, проспект Мира, д. 106

тел/факс (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15

www.spezcont.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- ✓ Комплексный транспортный сервис
- ✓ Выгодные тарифы
- ✓ Инновационные технологии перевозок
- ✓ Прямой договор с ЦФТО ОАО «РЖД»
- ✓ Договора с железными дорогами СНГ и Балтии
- ✓ Автомобильные перевозки
- ✓ Контрейлерные перевозки
- ✓ Интермодальные перевозки
- ✓ Трансконтинентальные перевозки
- ✓ Таможенно-брокерское обслуживание
- ✓ Перевозки опасных грузов

Специализированные контейнеры всех моделей по заявке Заказчика в необходимом количестве:

танк-контейнеры • рефконтейнеры • контейнеры опен-топ
контейнеры флэт-рэк • контейнеры флекси-танк • балк-контейнеры

НАША ЛОГИСТИКА — ВАШ УСПЕХ!



ПОДПИСКА—2019

НА НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА»
ДОСТУПНА В ЛЮБОМ ПОЧТОВОМ ОТДЕЛЕНИИ ПО КАТАЛОГУ «РОСПЕЧАТЬ»
ИНДЕКС—83330

Стоимость подписки:

6 мес.—1800 руб., 12 мес.—3600 руб. (Россия)

6 мес.—2200 руб., 12 мес.—4400 руб. (СНГ)

6 мес.—100 евро, 12 мес.—200 евро (дальнее зарубежье)

Периодичность выхода журнала «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» — ежеквартально

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ:

Размещение рекламных модулей:
Формат А4 страница—80 000 руб.
Формат А4 половина—45 000 руб.
Формат А4 четверть—30 000 руб.
Формат А4 восьмая—16 000 руб.
Обложка—95 000 руб./полоса
Разворот—150 000 рублей

Расценки на размещение рекламных статей зависят от количества знаков и сложности вёрстки, но не менее 50 000 руб. за полосу.

КОНТАКТЫ РЕДАКЦИИ:

129326, Москва, проспект Мира, 106
тел: +7 (499) 706-80-42, (916) 187-09-13
e-mail: info@inno-trans.ru
www.inno-trans.ru