ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ № 2(40) 2020

TRANSPORT INNOVATIONS

SCIENTIFIC & TECHNICAL JOURNAL № 2(40) 2020

ПОДДЕРЖКА ЭКСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ

ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОВ ПО ТЕРРИТОРИИ РФ

INNO-TRANS.RU

Интеллектуальные
транспортные
системы России

5[ый] юбилейный форум и выставка

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ РОССИИ

ЦИФРОВАЯ ЭРА ТРАНСПОРТА: ЧТО? ГДЕ? КОГДА?

8 964 522 09 86
8 495 766 51 65
info@itsrussiaforum.ru
www.itsrussiaforum.ru

07-08.10.2020

Москва

Юбилейный федеральный форум является для России ключевой площадкой, которая традиционно собирает заказчиков и поставщиков решений в сфере цифровых технологий на транспорте, предоставляет возможности для дискуссий, обмена опытом и консолидации усилий.

Стратегические ориентиры – цифровая трансформация транспортной отрасли, дальнейшие пути формирования региональных программ развития ИТС, выбор лучших технологических решений, представленных на российском рынке, интеграционные вопросы для эффективного управления транспортной инфраструктурой.

Как и в предыдущие годы, форум и выставка станут местом деловых переговоров и заключения соглашений для руководителей бизнеса, представителей федеральной и региональных властей.

6+

ЦИФРОВАЯ ЭРА ТРАНСПОРТА

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Правительство РФ утвердило Правила субсидирования железнодорожного транзита контейнерных грузов по территории Российской Федерации 2

Российский экспортный центр: единая система продвижения экспорта 3

Перспективные логистические проекты Оренбургской области
Интервью Губернатора Оренбургской области Д.В. Паслера 6

Логистическое сопровождение экспортных сделок в период пандемии и на ближнесрочную перспективу
А.Г. Кириллова, руководитель проекта по развитию экспортной логистики АО «РЭЦ», д. т. н. 10

Экспортная логистика мясной продукции 14

ИННОВАЦИОННЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

Сервисы АО «РЖД Логистика», способствующие развитию транзитных и экспортно-импортных железнодорожных перевозок
Интервью генерального директора АО «РЖД Логистика» Дмитрия Мурева 18

Инновационные рефрижераторные контейнеры теперь и в России!
Тимур Жолдасов, генеральный директор ООО «Рефагротранс» 22

Логистические решения компании STS Logistics по экспорту масложировой продукции
Владимир Дорохов, директор по региональному развитию STS Logistics 24

Логистические решения по экспорту сельхозпродукции 28

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Правовые основы для мультимодальных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском Регионе 32

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Имя изобретателя трамвая присвоено Невскому заводу электрического транспорта 31

Проект «ИНТЕРТРАН» 34

Hitachi и Bombardier совместно построят 23 высокоскоростных поезда для Испании 35

На железнодорожных пограничных переходах в США установят рентгеновские сканеры 36

ПОДПИСКА

НА НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА»

ДОСТУПНА В ЛЮБОМ ПОЧТОВОМ ОТДЕЛЕНИИ ПО КАТАЛОГУ «РОСПЕЧАТЬ»

ИНДЕКС—83330

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Редакционный совет:
Резер С.М.—*Председатель Редакционного совета, доктор технических наук, профессор, академик РАТ, заслуженный деятель науки и техники РФ*
Акулов М.П.
Белый О.В., *доктор технических наук, профессор*
Вакуленко 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)*
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)*
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*
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, (916) 187-09-13
www.inno-trans.ru
e-mail: info@inno-trans.ru

Свидетельство 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.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОВ ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Постановление № 1265, утверждающее *правила предоставления субсидий из федерального бюджета ОАО «РЖД» на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на транзитные перевозки по территории Российской Федерации железнодорожным транспортом общего пользования грузов в контейнерах,* было подписано Председателем Правительства Российской Федерации Михаилом Мишустиным 21 августа 2020 г.
Решение принято по поручению Президента России.

Субсидия предоставляется в рамках ведомственной целевой программы «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта» подпрограммы «Железнодорожный транспорт» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Предоставление субсидии направлено на увеличение объёма транзитных перевозок грузов в контейнерах.

Благодаря льготным тарифам, контейнерные транзитные перевозки по железнодорожным путям через территорию России станут дешевле.

Это позволит предложить зарубежным клиентам конкурентную цену, при этом сроки доставки грузов из Азии в Европу и в обратном направлении по сравнению с маршрутами deep sea значительно сократятся.

Новая мера коснётся транзитных маршрутов, соединяющих припортовые станции Тихоокеанского бассейна с Балтийским и Чёрным морями, а также с пунктами пропуска на границе с Финляндией, Республикой Беларусь, Польшей и Азербайджаном.

Размер компенсации по этим маршрутам составит:

– для транзитных перевозок грузов в контейнерах в направлении Восток – Запад:
38853 руб. для 20-футового контейнера;
58280 руб. для 30-футового контейнера;
77706 руб. для 40-футового контейнера;
– для транзитных перевозок грузов в контейнерах в направлении в направлении Запад – Восток:
25902 руб. для 20-футового контейнера;
38853 руб. для 30-футового контейнера;
51804 руб. для 40-футового контейнера.

Решение о предоставлении субсидий повысит спрос на услуги по транзиту грузов и окажет позитивное влияние на смежные отрасли экономики. Ожидается, что благодаря льготному тарифу в 2020 г. число перевезённых контейнеров достигнет 7,5 тыс. в двадцатифутовом эквиваленте.

http://government.ru/news/40269/

РОССИЙСКИЙ ЭКСПОРТНЫЙ ЦЕНТР: ЕДИНАЯ СИСТЕМА ПРОДВИЖЕНИЯ ЭКСПОРТА

СРЕДИ ВАЖНЫХ ЗАДАЧ РЭЦ: СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОДДЕРЖКИ ЭКСПОРТА; УВЕЛИЧЕНИЕ ДОСТУПА К УСЛУГАМ РЭЦ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭКСПОРТЁРОВ; РАЗВИТИЕ МЕХАНИЗМОВ ПРОДВИЖЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ КОМПАНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ РЫНКАХ; СНИЖЕНИЕ АДМИНИСТРАТИВНЫХ БАРЬЕРОВ ДЛЯ БИЗНЕСА; РАЗРАБОТКА НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЛЯ РОССИЙСКОГО НЕСЫРЬЕВОГО НЕЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО ЭКСПОРТА

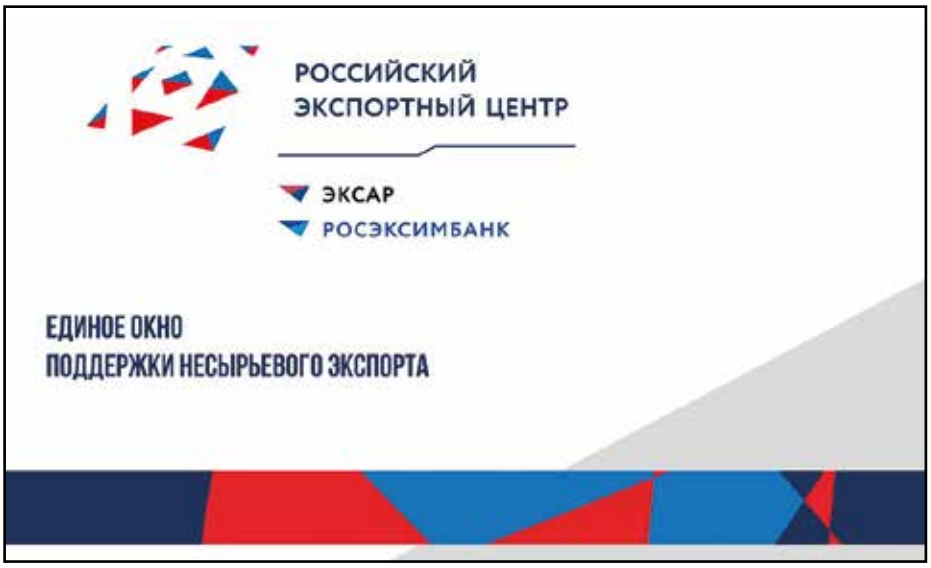
Деятельность группы РЭЦ (в неё входят страховое агентство ЭКСАР и РОСЭКСИМБАНК) основана на специализированной клиентской службе и комплексной сервисно-продуктовой линейке, предполагающей оказание нефинансовой и финансовой поддержки на всех этапах жизненного цикла экспортной деятельности. Большинство услуг бесплатны. Это не только поиск партнёров за рубежом, но и организация b2b-встреч, бизнес-миссий, продвижение товара на зарубежный рынок, аналитика и исследования для экспортёров, помощь в сертификации, патентовании, лицензировании, консультирование по таможенному администрированию, участию в международных проектах.

РЭЦ активно развивает единую систему продвижения экспорта. Среди важных задач—совершенствование системы поддержки экспорта, увеличение доступа к услугам РЭЦ региональных экспортёров, развитие механизмов продвижения отечественных компаний на международных рынках, снижение административных барьеров для бизнеса, разработка новых направлений для российского несырьевого неэнергетического экспорта (ННЭ).

Сейчас территориальные управления РЭЦ и Центры поддержки экспорта есть уже во всех регионах страны. А за рубежом, вместе с ВЭБ.РФ и российскими торгпредствами, созданы 17 Групп поддержки экспорта. Их число в ближайшие годы превысит 50.

Кроме того, в 2019 г. группа РЭЦ реализовывала целый ряд субсидиарных программ поддержки экспорта, на финансирование которых из федерального бюджета было выделено 33,4 млрд руб. В 2020 г. общий объём субсидий увеличится в 1,8 раза и составит 50,8 млрд руб.

В РЭЦ выстраивается цельная система для реализации существующих экспортных возможностей. Ведётся системная работа с потенциальными экспортёрами в части убеждения, что выходить на внешние рынки—это не просто реально, но и необходимо для них. Облегчить работу экспортёров сможет, например, информационная система «Одно окно», которую сейчас разрабатывает РЭЦ. Её запуск намечен на ноябрь. Сразу после ввода «Одного окна» в эксплуатацию пользователям будет доступно подтверждение нулевой ставки НДС, валютный контроль и таможенное декларирование, а также целый ряд других сервисов. И функционал будет постоянно расширяться. Сейчас система проходит тестирование. Мы приглашаем экспортёров принять в нём участие.



Команда РЭЦ максимально ориентирована на интересы клиентов, и главными её целями будет рост и диверсификация российского экспорта. Для РЭЦ неприемлемы бюрократические алгоритмы, а приоритеты в работе—простота, скорость и удобство для экспортёров.

Синергия от действий властей, институтов развития и предпринимательского сообщества позволит российскому несырьевому неэнергетическому экспорту в ближайшее время выйти на новый уровень. Бюджет РЭЦ как оператора господдержки предусматривает помощь экспортёрам и в части выставок, и по другим направлениям. Это касается как нефинансовых, так и финансовых продуктов, а также субсидий.

РЭЦ готов активно привлекать и новых клиентов, которые хотят воспользоваться системами поддержки РЭЦ. Некоторые наши инструменты набирают силу и популярность в кризис. Например, страховые продукты ЭКСАР, входящей в группу РЭЦ. Они закрывают как коммерческие, так и политические риски в размере до 90% от стоимости экспортного контракта. Также можно дать зарубежному покупателю отсрочку платежа, застраховав в ЭКСАР риск неоплаты по контракту.

Для РЭЦ важно поддерживать всех экспортёров, в частности, малых и средних предпринимателей. Они — самые уязвимые для кризисных явлений. Существенно важно, что РЭЦ входит в периметр группы ВЭБ, потому что она также активно участвует в борьбе с экономическими последствиями кризиса. 100 млрд рублей решено направить в наши крупнейшие системообразующие банки и входящий в группу «МСП Банк», для гарантийного покрытия кредитов малым и средним предприятиям. Эти кредиты будут выдаваться сроком на шесть месяцев с нулевой ставкой для выплат зарплаты сотрудникам. Сам ВЭБ предоставляет поручительства по этим кредитам, Минэкономразвития субсидирует ставку, ЦБ рефинансирует.

Параллельно в регионах действуют местные меры поддержки экспортёров. Единая сеть продвижения экспорта работает по всей стране. И входящие в неё центры поддержки экспорта, а также территориальные управления РЭЦ постоянно мониторят ситуацию и готовы в ручном режиме поддерживать экспортные бизнес-процессы.

В разгар пандемии в РЭЦ был запущен оперативный штаб. Его главная цель — онлайн-консультации и поддержка экспортёров. Штаб выявляет самые актуальные для наших компаний проблемы и готовит антикризисные предложения для правительства РФ. Пандемия действительно создала для бизнеса целый ряд дополнительных юридических проблем. Например, из-за ограничения поездок усложнилась подготовка экспортных сделок. Партнёры не могут собраться в одном месте, чтобы подписать контракт. А в работе почтовых и курьерских служб возникают сбои и задержки, что замедляет документооборот.

При этом, в условиях сложной эпидемиологической ситуации в режиме самоизоляции сотрудникам РЭЦ удалось не только выстроить свою работу, но и трансформировать её, отвечая вызовам сегодняшнего дня.

Среди основных инструментов долгосрочного развития, весомую роль играют не только сами постановления Правительства РФ, но и та рекордная скорость, с которой их сейчас выносят на рассмотрение. Эти постановления и изменения касаются системного повышения конкурентоспособности российской продукции, которая в том числе ориентирована на экспортные проекты и создают инвестиционные предпосылки для того, чтобы вклад в российский экспорт в 2023 и 2024 гг. принёс свои плоды.

www.exportcenter.ru

ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА РЭЦ «ОДНО ОКНО», ПРИЗВАННАЯ ОБЛЕГЧИТЬ ЭКСПОРТЁРАМ ВЫХОД НА ВНЕШНИЕ РЫНКИ, НАМЕЧЕНА К ЗАПУСКУ В НОЯБРЕ 2020 Г. РЭЦ ПРИГЛАШАЕТ ВСЕХ ЭКСПОРТЁРОВ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ЕЁ ТЕСТИРОВАНИИ

МАЛБИ
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 ountries, 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!

+7(499) 706-80-42; +7(495) 682-27-35
office@log-biz.com
www.log-biz.com

Пульс Времени

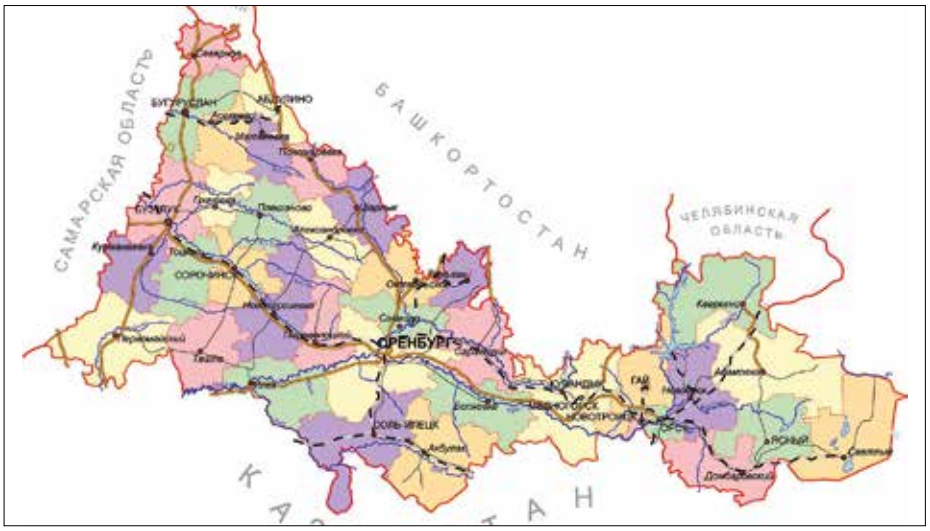
Издательский Дом

- **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

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ

Интервью Губернатора Оренбургской области Д. В. Паслера



Уважаемый Денис Владимирович, Оренбургская область—один из самых сильных и политически стабильных регионов России. Кроме того, она обладает выгодным географическим положением—на стыке Европы и Азии, что позволяет области включаться в международные транспортные маршруты и быть важным центром российских межрегиональных грузопотоков.

Расскажите, как Вы видите роли Оренбургской области в экономике страны? Каковы особенности регионального развития?

Действительно, выгодное географическое положение региона позволяет развивать транспортные маршруты, соединяющие страны Средней Азии с регионами Урала, Сибири и Центральной России.

Ещё одно значительное конкурентное преимущество Оренбургской области—наличие серьёзных *экспортных* возможностей: по территории области проходят железнодорожные и автомобильные маршруты сухопутных Евроазиатских международных транспортных коридоров «Запад – Восток», «Север – Юг» и «Европа – Западный Китай». Также, на территории области находится самый протяжённый участок российско-казахстанской границы в 1876 километров; на нём расположено 7 автомобильных, 2 железнодорожных и 3 воздушных пункта пропуска.

По объёму внешней торговли область сохраняет за собой шестое место среди 14 субъектов Приволжского федерального округа.

За 2019 г. внешнеторговый оборот Оренбургской области составил 2,3 млрд долларов США, при этом экспорт—2 млрд 49 млн долларов США, импорт—293 млн долларов США.

За последний год сильно изменилась географическая структура внешней торговли области. Если ранее торговля со странами СНГ занимала более половины всего товарооборота, то в 2019 г. сильно выросла доля стран дальнего зарубежья (до 62%): торговый оборот с ними достиг 1 млрд 455 млн долларов США, при этом экспорт—1 млрд 285 млн долларов США, а импорт—169 млн долларов США.

Во внешней торговле Оренбургской области весьма существенную роль играют страны Евразийского экономического союза. На долю стран ЕАЭС приходится 64% регионального торгового оборота со странами ближнего зарубежья.

В товарной структуре экспорта области в 2019 г. преобладали минеральные продукты (51,4%)[1], металлы и изделия из них (36,9%). В импорте—ведущее место занимали: машины, оборудование и транспортные средства (45%); продукция химической промышленности, каучук (20,2%); металлы и изделия из них (13%); продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (8,1%).

Торговыми партнерами Оренбургской области в 2019 г. стали 85 стран, при этом экспортные торговые операции осуществлялись с 76 странами, импортные—с 62 странами. Наиболее крупные из них:

– из дальнего зарубежья—Италия (13% объёма внешней торговли Оренбургской области), Соединенные Штаты Америки (12,6%), Латвия (5%), Китай (4,5%), Турция (3,5%), Венгрия (3,5%), Нидерланды (2,9%), Грузия (2,4%), Индия (1,8%), Германия (1,1%), Япония (1,1%), Испания (1%), Индонезия (0,9%).

– из ближнего зарубежья – Казахстан (10,1% объёма внешней торговли области), Беларусь (7,7%), Киргизия (6,5%), Узбекистан (5,5%), Таджикистан (4,6%), Азербайджан (2,3%), Украина (1%).

[1] *Здесь и далее—«от общего объёма», – прим. редактора*

Хочу отметить также значительный промышленный потенциал Оренбургской области, который выгодно выделяет её среди большинства субъектов РФ. Оренбуржье обладает богатыми природными ресурсами, развитым сельским хозяйством, динамично развивающимися финансово-кредитными и научно-техническими сферами. Всё это помогает области вносить существенный вклад в федеральный бюджет и экономическое развитие страны.

Как Правительство Оренбургской области реализует экономический и территориальный потенциал региона?

Учитывая высокий промышленный и транзитный потенциал региона, Правительство Оренбургской области планомерно реализует приоритетную задачу по развитию внешнеэкономической деятельности со странами ближнего и дальнего зарубежья. Немаловажным фактором становится также повышение инвестиционной привлекательности региона.

Для развития внутри- и межрегиональных, а также межгосударственных хозяйственных связей, для повышения качества жизни населения Оренбургской области, и в рамках реализации Стратегии социально-экономического развития области было принято решение о создании *современного транспортно-логистического комплекса* по оказанию полного спектра услуг: переработке, складированию, таможенной очистке грузов и контейнеров.

Развитие логистической инфраструктуры Оренбургской области будет осуществляться на основе единой концепции, которая предусматривает создание мультимодального логистического центра, предоставляющего услуги международного уровня. Его локализация планируется в создаваемой особой экономической зоне. Заявка о создании в Оренбургской области ОЭЗ в конце июня была направлена в министерство экономического развития РФ. Площадка в Соль-Илецке будет специализироваться на переработке экспортных и импортных потоков, которые связывают Россию и Казахстан. Сегодня Соль-Илецк—это особый транспортный узел, через который веками проходил Шёлковый путь. Город может аккумулировать ресурсы, которые есть у приграничных территорий.

СОЗДАНИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА В ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ ПОВЫСИТ УРОВЕНЬ ИНТЕГРАЦИИ РЕГИОНА В ГЛОБАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

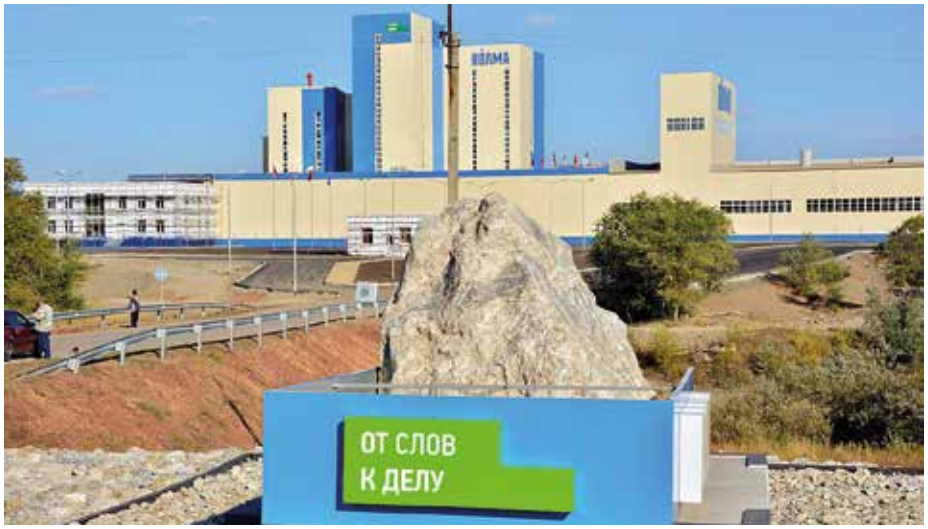
Логистический центр будет призван, в первую очередь, удовлетворять потребности предприятий Оренбургской области в эффективном товародвижении.

Комплекс будут включать транспортные терминалы с логистическими функциями в железнодорожных узлах, а также складские комплексы общего и специального назначения. Особый приоритет будет отдан транспортно-логистической инфраструктуре в зоне международных транспортных коридоров, проходящих по территории области.

В настоящее время в Оренбурге уже построены региональные распределительные центры торговой сети «Магнит» и «X5 Retail Group».

Согласованное развитие транспортно-логистической инфраструктуры регионального и местного значения обеспечит доступность для предприятий в области качественных транспортных и логистических услуг современного уровня, в первую очередь, обеспечит синергию с действующими инструментами развития, такими как территории опережающего развития—«Новотроицк» и «Ясный». В настоящее время в реестр резидентов ТОСЭР включены 15 компаний, некоторые из которых являются крупнейшими экспортёрами Оренбургской области: среди них—ООО «НСплав», освоивший производство электролитического хрома—нового для России продукта (в мире подобную продукцию выпускают только Китай и Япония); АО «Оренбургские минералы», которое запустило производство щебня, а также эмульсионных и взрывчатых веществ, и их компонентов в г. Ясный.

Производство ферросплавов в городе Новотроицк Оренбургской области



Гипсовый завод «Волма»

Не только в ТОСЭР, но также и по всей области за последние годы реализован ряд проектов, которые дали новый импульс развитию экономики региона. Среди них:

– маслоэкстракционный завод в г. Сорочинск;
– гипсовый завод «Волма» в посёлке Дубенский Беляевского района Оренбургской области;
– завод по производству абразивного порошка в г. Орске;
– солнечные электростанции, построенные ПАО «Т Плюс» и компанией «Хевел»;
– реконструкция производства буровых замков на машиностроительном заводе в г. Орске;
– модернизация завода ОАО «Орскнефтеоргсинтез», позволяющая выпускать топливную продукцию высоких экологических стандартов;
– производство ферросплавов в г. Оренбург, организованное ООО «НСплав»;
– построена гостиница под международным брендом Hilton Garden Inn в Оренбурге.

Какие инвестиционные проекты реализуются в настоящее время на территории Оренбургской области?

Инвестиционная активность играет ключевую роль в развитии экономики области. За последние несколько лет реализован ряд крупных инвестиционных проектов с участием иностранных партнёров:

– Совместное российско-итальянское убойное производство крупнорогатого скота с созданием полного цикла — от убоя КРС до переработки и реализации мясных полуфабрикатов; инициаторы проекта — «Кремонини групп» (Италия) совместно с ООО «Оренбив». Производство построено в Саракташском районе.

– Совместная российско-германская производственная линия по переработке молока на ООО «Оренбургский хладокомбинат» (совместно с немецкой компанией «TRUBATEC GmbH»); новая технологическая линия позволила начать выпуск под новым оренбургским брендом «Орен Милк»: молока питьевого жирностью 1,5% и 3,2%, кефира, йогурта, ряженки, варенца, сметаны, сливок, творога, и мягкого сыра «моцарелла».

– Совместная российско-американская производственная площадка ООО «Джон Дир Русь» в Оренбурге по выпуску почвообрабатывающего, посевного и опрыскивающего оборудования.

Создание мультимодального логистического центра в Оренбургской области, кроме развития инновационных технологий доставки товаров, что, безусловно, важно, повысит конкурентоспособность продукции, производимой на территории области, на российском и мировом рынках.

Использование скоростных транспортных систем, современных способов интермодальных и мультимодальных перевозок, новых логистических технологий по движению товаров значительно сократит сроки доставки и снизит транспортно-логистические издержки. Это повысит уровень интеграции Оренбуржья в глобальное экономическое пространство, и, в конечном итоге, приведёт к улучшению качества жизни населения области, позволит области эффективнее участвовать в экономической жизни государства.

Благодарим Вас, Денис Владимирович, за содержательный рассказ о возможностях Оренбургской области. Желаем успешного развития и реализации всех задуманных проектов!

Беседовала Наталья Фролова

Маслоэкстракционный завод в г. Сорочинск

Григорьевская солнечная электростанция в Оренбургской области

Hilton Garden Inn в Оренбурге

ЛОГИСТИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ ЭКСПОРТНЫХ СДЕЛОК В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ И НА БЛИЖНЕСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

А. Г. Кириллова, руководитель проекта по развитию экспортной логистики АО «РЭЦ», доктор технических наук

С учётом основных приоритетов государственной аграрной политики и федерального проекта «Экспорт продукции АПК», разработанных в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204, Группа РЭЦ активно развивает поддержку экспорта сельскохозяйственной и продовольственной продукции путём предоставления комплексных услуг экспортно-ориентированным компаниям. К этим услугам относятся, прежде всего, различные страховые и кредитно-гарантийные инструменты, предлагаемые экспортёрам от Группы Российского Экспортного Центра и Росэксимбанка.

Помимо инструментов страховой и кредитно-гарантийной поддержки, экспортёрам АПК предложен широкий спектр мер нефинансовой поддержки, среди которых:

1) анализ внешних рынков (маркетинговые исследования зарубежных рынков, оценка экспортного потенциала и рисков ведения ВЭД, поиск партнёров за рубежом, анализ торговых барьеров и т. д.);

2) продвижение на внешние рынки (льготное участие в международных выставках и бизнес миссиях, размещение продукции АПК в демонстрационно-дегустационных павильонах за рубежом);

3) логистическое сопровождение, в том числе компенсация 50% затрат на транспортировку продукции АПК ж/д транспортом в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 15 сентября 2017 г. № 1104 и от 14 декабря 2019 г. № 1673.

Отмечу также, что в настоящее время сельхозпродукция и продукты питания из России становятся всё более востребованными в Китае, причём не только на севере, но и в центральных регионах. По итогам первых месяцев 2020 г. аграрная продукция из России заняла второе место в структуре нашего экспорта в Китай.

ПО ИТОГАМ 2020 ГОДА АГРАРНАЯ ПРОДУКЦИЯ ИЗ РОССИИ ЗАНЯЛА ВТОРОЕ МЕСТО В СТРУКТУРЕ НАШЕГО ЭКСПОРТА В КИТАЙ

При этом чрезвычайно важным является эффективное транспортное обеспечение, развитие инфраструктуры экспорта и расширение возможностей агрологистики. Совместно с ОАО «РЖД» и логистическими терминалами Ворсино и Селятино, РЭЦ в конце 2019 г. запустил проект Агроэкспресс по новым экспортным транспортным коридорам, обеспечивающий доставку экспортных грузов агропромышленного комплекса железнодорожными контейнерными поездами из Центрального Федерального Округа России в Китайскую Народную Республику.

В настоящее время АО «РЭЦ» накоплен значительный опыт в реализации проектов экспортной логистики по маршрутам Россия – Китай и Китай – Россия – ЕС (транзит как экспорт транспортных услуг). По итогам 2019 г. запущен ряд новых маршрутов с продукцией АПК, отправлены Агроэкспрессы по маршрутам Селятино – Владивосток, Селятино – Уссурийск с птицеводческой продукцией и

ТЛЦ «Селятино»

бакалеей, из СФО в порт Находка — с масложировой продукцией, Ворсино – Забайкальск — с мукой и зерновыми.

Совместно с китайскими коллегами, российскими экспортёрами и логистическими операторами, в условиях пандемии в текущем году, проведён цикл вебинаров РЭЦ по вопросам логистики АПК Россия – Китай по номенклатурам грузов: мясная продукция, мука, кондитерская продукция, масложировая продукция, молочная продукция, где обсуждались основные вопросы экспортной логистики и пути их решения.

Также в целях организации регулярной отправки экспортных поездов в рамках проведённых рабочих вебинаров с представителями провинций Сычуань (Чэнду), Чунцин, Циндао, Шанхай, Тяньцзинь прорабатывается синхронизация и балансировка встречного импортного потока из указанных провинций, контейнерные перевозки из которых в свою очередь субсидируются Китаем в рамках реализации государственной программы «Один пояс — один путь».

Доставка готовой пищевой продукции по железной дороге непосредственно во внутренний Китай, по сравнению с традиционным морским путём, позволяет значительно сократить срок доставки и ощутимо снизить совокупные транспортные расходы российских экспортёров, открыть новые рынки внутри Китая, получив значительное конкурентное преимущество перед европейскими и американскими экспортёрами, работающими только через китайские морские порты.

В мае 2020 г. была реализована отправка пилотной партии мяса курицы по новому экспортному ж/д коридору Россия – Казахстан – Китай (Чунцин) через пункт пропуска Хоргос. Такой маршрут позволяет сократить срок доставки до 16 дней, что в 2,5 раза быстрее по сравнению с морским путем. Для доставки экспортных грузов РЭЦ совместно с Минтрансом России проработал порядка 18 экспортных коридоров. Сейчас, в основном, мы работаем с Китаем, странами Юго-Восточной Азии и странами Ближнего Востока.

При этом отмечу, что вследствие ограничений ряда стран в связи с пандемией по проходу границ автотранспортом и длительных карантинов водителей, а также в связи с дефицитом морских контейнеров, сложились выгодные возможности для доставки грузов по железной дороге, так как сейчас это наиболее надёжный вид доставки. Стандартные услуги и графики морского транспорта были частично нарушены из-за снижения спроса, национальных ограничений и портового контроля, предотвращающего распространение covid-19, поэтому из-за карантинных ограничений и связанного с ними падения спроса маршрутная сеть и вместимость на сервисах морских линий была значительно урезана.

Соответственно, это вызвало рост тарифных ставок, что поспособствовало росту популярности железнодорожных сервисов. Вызванная пандемией волатильность ставок делает трансконтинентальные железнодорожные перевозки более привлекательными. При этом,

ДОСТАВКА ГОТОВОЙ ПИЩЕВОЙ ПРОДУКЦИИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НЕПОСРЕДСТВЕННО ВО ВНУТРЕННИЙ КИТАЙ, ПО СРАВНЕНИЮ С ТРАДИЦИОННЫМ МОРСКИМ ПУТЁМ, ПОЗВОЛЯЕТ СОКРАТИТЬ СРОК ДОСТАВКИ И СНИЗИТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ РАСХОДЫ РОССИЙСКИХ ЭКСПОРТЁРОВ

ТЛЦ «Ворсино»

ставки на железнодорожные перевозки стабильны, что также вызывает рост спроса на эти сервисы. Поэтому мы приглашаем экспортёров воспользоваться надёжными и стабильными железнодорожными сервисами, проработанными Российским экспортным центром совместно с нашими транспортными партнёрами и российскими железными дорогами, а мы обеспечим надёжность и безопасность доставки экспортных грузов на всех международных маршрутах.

Также с нашим участием реализован проект цифрового прослеживания холодовой цепи при железнодорожной перевозке скоропортящихся грузов с измерением температуры груза в пути следования через систему ГЛОНАСС, что видится актуальным для развития сотрудничества с китайской стороной при доставке экспорта.

В заключение отмечу, что в целях развития агрологистики на китайском направлении полагаем необходимым инициировать следующие вопросы для обсуждения с китайской стороной:

– В части пропуска российской птицеводческой продукции через ранее согласованные сухопутные пограничные ж/д переходы на российско-китайской границе: продолжить совместную работу с ГТУ КНР по включению в перечень аккредитованных пунктов пропуска для ввоза российской птицеводческой продукции пунктов пропуска Забайкальск–Манчжурия, Пограничный – Суйфэнхэ с выполнением контрольных процедур на станциях назначения Чэнду, Чунцин, Суджоу, и отправить в ближайшее время пилотную товарную партию через погранпереход Забайкальск.

– В части нивелирования барьеров при экспорте российской масложировой продукции: обсудить с китайской стороной вопросы по снижению временных затрат на проведение анализов качества и сбор документов, подтверждающих качество и безопасность ввозимых растительных масел, а также снятие избыточного контроля и дополнительных проверок на наличие ГМО на растительные масла российского происхождения.

– В процессе обсуждения с Китаем находятся и вопросы прохождения экспортной масложировой продукции в железнодорожных контейнерных поездах (во флекситанках) через сухопутные границы Россия-Китай – Забайкальск – Манчжурия и Гродеково – Суйфэньхэ (сейчас эти контейнеры могут ввозиться в Китай только через морские порты, что удлиняет сроки доставки).

– Также видится целесообразным синхронизировать встречные меры государственной поддержки экспорта, уже существующие в России и Китае, которые позволят выйти на сверхвыгодные условия взаимной торговли с прямыми расчётами в национальных валютах и полной фискальной прослеживаемостью.

Мы нацелены на максимизацию логистической поддержки экспортных поставок за счёт эффективной работы с нашими логистическими партнёрами и уверены, что достигнем запланированных результатов в части реализации выгодных комплексных транспортных решений для российских экспортёров.

Хоргос

ФЛЕКСИТАНКИ FT-TRANS: ГАРАНТИЯ НАДЕЖНОСТИ

перевозки наливных грузов «от двери до двери» в любую точку Мира

www.ft-trans.ru

европейское качество

собственное производство

ЭКСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА МЯСНОЙ ПРОДУКЦИИ

30 июля 2020 г. Российский экспортный центр, Национальный союз птицеводов и Международная ассоциация логистического бизнеса провели совместный вебинар на тему «Развитие экспорта мясной продукции из России в Китай. Меры поддержки экспортной логистики по экспортному коридору Россия—Китай в условиях ограничений, связанных с пандемией коронавируса». В вебинаре приняли участие представители предприятий мясной и птицеводческой отрасли, специалисты транспортных компаний, представители китайских импортёров и Российского экспортного центра. Участники обсудили необходимые меры поддержки логистического сопровождения экспортных поставок мясной продукции в Китай.

Среди участников вебинара: торговый представитель России в КНР *Сергей Инюшин,* генеральный директор Национального союза птицеводов *Сергей Лахтюхов,* директор по закупкам компании High Hope International Group Jiangsu Champion Holdings Ltd г-жа *Джойс Ю* (КНР), руководитель проекта по развитию экспортной логистики РЭЦ *Алевтина Кириллова,* руководитель проекта по поддержке экспорта АПК РЭЦ *Денис Казанников,* крупнейшие российские экспортёры мясной и птицеводческой продукции—Мираторг, ГАП Ресурс, Черкизово, ключевые операторы рынка транспортно-логистических услуг—РЖД Логистика, ГК «Дело», ТрансКонтейнер, РусКон, Рефсервис, Дальрефтранс (ГК Феско), которые и осуществляют все логистические сервисы для наших экспортёров.

Модератором вебинара выступила руководитель проекта по развитию экспортной логистики РЭЦ Алевтина Кириллова.

На мероприятии обсудили ассортимент экспортной российской мясной продукции, наиболее перспективные пункты поставок в Китае, комплексные логистические решения по перевозке маршрутных поездов «Агроэкспрессов», затронули проблемы торговых и административных барьеров и путей их ликвидации.

С приветственным словом к участникам вебинара обратился заместитель торгового представителя РФ в Китайской Народной республике Вячеслав Сердюков. В своём выступлении он рассказал, какие задачи решает в настоящее время Торгпредство и какие перспективы существуют до конца 2020 г.

«Основываясь на данных главного таможенного управления КНР, можно констатировать, что несмотря на кризис, импорт из России вырос на 12%. В связи с открытием китайского рынка по охлаждённой и замороженной говядине, в ближайшей перспективе можно ожидать рост поставок этой продукции на китайский рынок»,—отметил в своём выступлении господин Сердюков.

Большой перспективой для экспортных маршрутов обладают центральные регионы Китая, однако, в ближайшее время поставки возможны только в режиме *внутреннего таможенного транзита,* хотя российские погранпереходы и оборудованы всем необходимым для осуществления поставок мясной и птицеводческой продукции.

Так, 29 июля 2020 г. пилотная партия мясной продукции компании

Денис Казанников, руководитель проекта по поддержке экспорта агропромышленного комплекса, АО «Российский экспортный центр»: *В настоящее время Российский экспортный центр активно развивает потенциал экспортной агрологистики по маршрутам Россия – Китай. Проект запуска экспортных Агроэкпрессов является примером выстраивания двустороннего логистического канала поставок и снижения транспортных затрат экспортёров агропромышленного комплекса. Силами логистических партнёров РЭЦ создана мультимодальная транспортная и складская инфраструктура, достаточная для осуществления массовых экспортных отправок российских «холодных» грузов в Китай.*

РОССИЙСКИЕ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ ОБОРУДОВАНЫ ВСЕМ НЕОБХОДИМЫМ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПОСТАВОК МЯСНОЙ И ПТИЦЕВОДЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ ВО ВНУТРЕННИЙ КИТАЙ, ОДНАКО, В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОСТАВКИ ВОЗМОЖНЫ ТОЛЬКО В РЕЖИМЕ ВНУТРЕННЕГО ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА

ГАП Ресурс прибыла в режиме *внутреннего таможенного транзита* в г. Чунцин. В ближайшее время планируется поставка пилотной партии в г. Чэнду. Параллельно, из Манчжурии уже получено подтверждение о возможности пропуска грузов по железной дороге во внутренние города Китая в рамках внутреннего таможенного транзита.

РЭЦ совместно с Торгпредством РФ в КНР и РЖД Логистикой планирует создание «Дорожной карты», которая будет включать вопросы принятия экспортного груза на территории Китая, дальнейшее возможное партнёрство с китайскими компаниями, которые осуществляют логистические и контрольные операции; также очень важен вопрос формирования обратной загрузки, потому что наиболее выгодная схема—это когда логистические операторы едут гружёными в обе стороны,—тогда есть и все возможности для снижения экспортных ставок.

Для России железнодорожный транспорт—это преимущество перед другими странами-конкурентами, прежде всего перед США и Бразилией, у которых нет возможностей прямого доступа в центральные провинции, а, учитывая тот факт, что внутренняя логистика по территории Китая достаточно дорогая, то налицо и экономическое преимущество.

Однако существует довольно острая стратегическая проблема, связанная с дефицитом автономных рефконтейнеров. На сегодняшний день формирование полноценных поездов затруднительно не по причине отсутствия объёмов продукции, а по причине сложности предоставления сорока автономных рефконтейнеров одновременно.

Также остро стоит вопрос по открытию погранпереходов для допуска мясной продукции. На сегодняшний день действующее законодательство Китая предполагает обязательную аккредитацию пунктов пропуска для провоза мясной продукции. Сюда входит целый комплекс требований, включающий нормативные акты, наличие соответствующего оборудования, специалистов, программного обеспечения и т. д. Аккредитацией пунктов пропуска занимается непосредственно Главное таможенное управление КНР, однако инициатива должна исходить от местных правительственных органов,—от Правительства провинции, либо населённого пункта.

Так как аккредитация погранпереходов занимает достаточно большое время, разработан формат *внутреннего таможенного транзита,* который позволяет ввозить продукцию и через неаккредитованные пункты пропуска, однако в этом случае оформление внутреннего таможенного транзита будет происходить только при соблюдении трех условий—первоначальный контейнер, первоначальный ветеринарный сертификат и целостность пломб.

Таким образом, на основании внутреннего таможенного транзита провоз мяса возможен через любой пункт пропуска, однако инициатива должна исходить от местного правительственного органа.

Готовая мясная продукция—колбасы и пр.—пока запрещена к ввозу на территорию КНР. Для готовой мясной продукции требуется отдельный допуск и отдельный протокол, сейчас этим активно занимается Россельхознадзор совместно с Торгпредством РФ в Китае, и Главное таможенное управление Китая.

Процедура допуска и пошаговая инструкция для экспортёров размещена на сайте Торгпредства http://www.russchinatrade.ru/ в разделе «Информация для экспортёров».

Сергей Лахтюхов, генеральный директор Национального союза птицеводов:

«Открытие Китая стало неким триггером для развития экспорта нашей продукции из мяса птицы. Только в апреле-мае этого года объём поставок был уже 15–16 тыс. тонн. Китай стал стратегическим направлением.

Две пилотные отправки (ГАП Ресурс и Черкизово) железнодорожным транспортом позволяют нам рассматриваем логистику с использованием этого вида транспорта как концептуальное направление следующего уровня в наших взаимоотношениях с КНР».

Джойс Ю, директор по закупкам компании High Hope International Group Jiangsu Champion Holdings Ltd.:

«Мясную продукцию очень трудно продвигать на китайском рынке, поэтому российским экспортёрам выгоднее иметь 10 крупных контактов, чем сотню мелких. Компания High Hope, основанная в 1973 г., входит в Топ 500 крупнейших импортёров КНР, имеет категорию А ассоциации брокерских организаций, и категорию 3А по оценке Торгово-промышленного и Национального банков Китая. Это серьёзный контрагент, который имеет большой опыт импорта мяса. У нас отработанная холодная цепочка, высокопрофессиональная команда, онлайн и оффлайн сервисы, мы сотрудничаем с сетями ресторанов. В настоящее время подписан контракт с Мираторг и скоро будет пилотная поставка».

Как отметила Алевтина Кириллова, с конца 2018 г., когда были подписаны первые протоколы на разрешение экспорта мяса курицы в Китай, Российским экспортным центром, совместно с Россельхознадзором, Минсельхозом России, в сотрудничестве с экспортёрами и логистическими компаниями была проведена большая совместная работа по подготовке логистических предложений, сервисов, и по формированию железнодорожных маршрутов. При формировании этих маршрутов предполагалось, что на них присутствуют ТЛЦ, оптово-распределительные центры или агрохабы, в которых на холодных складах, при необходимом температурном режиме, должна консолидироваться мясная и птицеводческая продукция, а также обеспечена её погрузка в рефконтейнеры.

Для балансировки обратной загрузки рефконтейнеров после экспорта отечественного мяса и птицы, Россельхознадзор готов разрешить импорт определённых номенклатур продукции АПК из Китая.

СУЩЕСТВУЕТ ДОВОЛЬНО ОСТРАЯ СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ПРОБЛЕМА, СВЯЗАННАЯ С ДЕФИЦИТОМ АВТОНОМНЫХ РЕФКОНТЕЙНЕРОВ

В рамках Восточного экономического форума в прошлом году было подписано генеральное соглашение о сотрудничестве между РЭЦ, терминалами Селятино, Ворсино, и РЖД Логистикой.

Основная проблема в организации этих перевозок — это отсутствие автономных рефконтейнеров, в том числе — и в регионах.

Тестовый пилотный проект по отправке замороженной курятины из России в Китай (Чунцин) был осуществлён в апреле этого года. Груз, принадлежащий компании ГАП «Ресурс» проследовал со станции Бекасово — далее через Елецк на Алтынколь – Хоргос. На всём пути следования был использован один и тот же автономный рефконтейнер отечественного производства с поддержанием температуры внутри контейнера в среднем -20°С. Контейнер дважды дозаправлялся — на станции Селятино перед отправкой и на терминале Хоргос. Транзитное время составило 19 дней. Такое время, безусловно, интересно экспортёру с точки зрения оборота средств и скорости доставки груза до конечного покупателя.

В ближнесрочной перспективе РЖД Логистика, совместно с РЭЦ, терминалом Селятино, и в сотрудничестве с Торгпредством РФ в Китае планирует отгружать поездные отправки с замороженной продукцией в автономных рефконтейнерах, тип которых полностью соответствует требованиям китайской стороны. С целью повышения конкурентоспособности компания планирует корректировать ставки, максимально приближая их значение к ставкам deep sea.

На сегодняшний день уже можно говорить, что этот маршрут работает, однако, как отметила Алевтина Кириллова, транспортная субсидия РЭЦ на этом маршруте составляет минимальное значение, так как расстояние до границы с Казахстаном невелико, а субсидируется только территория России.

В связи с этим она призвала экспортёров рассмотреть вариант поставок через Забайкальск, где тарифное плечо достаточно длинное и транспортная субсидия может быть максимальной. Эти деньги возвратятся к экспортёру для его дальнейшего промышленного развития.

Директор по развития ООО «Рускон», ГК «Дело» Дмитрий Кутутеладзе осветил

Андрей Голландцев, Председатель Правления «Славтранссервис» (терминал Селятино):

«Терминал Селятино, практически единственный оптово-распределительный центр с холодными складами в Московской области, где возможно консолидировать экспортную продукцию большими товарными партиями. Совместно с РЭЦ мы провели большую работу по формированию российско-китайских логистических сервисов: был проведён ряд вебинаров и переговоров с представителями провинции Чэнду, Чунцинь и Тзяньдзинь для формирования на территории КНР точек для приёма, консолидации и дальнейшего распыления на экспорт, а также — по консолидации импортных поставок в Россию. Совместно с АО «РЖД Логистика» были организованы маршруты из Селятино через Казахстан (Хоргос, Алтынколь) для прямых поставок в Чунцин. Сейчас на стадии согласования с китайскими операторами возможность переподключения с российской дизель-генерации на китайскую. Также наша компания активно работает по направлению на Забайкальск.

Призываю экспортёров активней использовать различные варианты по разным маршрутам».

Иван Мостяев, директор по логистике АО «РЖД Логистика»:

«По итогам сотрудничества с Российским экспортным центром, в прошлом году было подписано соглашение о развитии агроэкспрессов — экспортных ускоренных контейнерных поездов. В соответствии с планами правительства об увеличении экспортных перевозок, РЖДЛ развивает контейнерные маршруты в импорте, экспорте и транзите. Экспорт для нас является ключевым проектом, поэтому мы стремимся создавать новые логистические продукты, облегчающие жизнь как экспортёрам, так и нашим партнёрам — транспортным компаниям.

В рамках агроэкспресса мы уже отправили различные товарные группы такие как мука, соя, маргарин, и мороженная курятина. Также в рамках агроэкспрессов мы предлагаем сервис прицепок к ускоренным транзитным контейнерным поездам по станциям примыкания маршрута. Станции примыкания есть как в Московской области — Бекасово, так и по всем основным регионам России. В рамках этой инициативы стоит отметить перевозку в сухих контейнерах. На сегодня мы ведем диалог по замороженной продукции, её транспортировки в рефконтейнерах».

южное направление поставок, а именно — через порт Новороссийск.

Он отметил, что после открытия Китая для экспорта замороженной мясной продукции наблюдается взрывной рост отправок (на 210%). Основные регионы, экспортирующие через Новороссийск — это Краснодарский край, Московская область, Крым.

Схема доставки мясной продукции через порт Новороссийск, традиционно включает перевозку в конвенциональной фуре до Новороссийска, затем перетарку в припортовом терминале, вывод в порт, и погрузку на судно.

В этом году состоялась тестовая отправка короткого контейнерного поезда (20 сорокафутовых контейнера) из южного региона до порта Новороссийск. Эта отправка на коротком плече показала преимущества мультимодальной отправки (под единой пломбой без необходимости использовать припортовый терминал, с единым грузовым документом, большим, по сравнению с авто, тоннажом загрузки). Ещё один плюс короткого плеча — есть возможность отправлять рефконтейнеры в режиме термоса, не подключая к сети. Среди недостатков подобной схемы — необходимость единовременно отгружать довольно большую партию.

Алевтина Кириллова отметила важность южного направления, и рассказала о планах РЭЦ включить его в проекты по агропоездам.

Активное развитие получает коридор Север – Юг. Создана дирекция по развитию этого коридора при Министерстве транспорта, где выработана дорожная карта и комплекс мер, подписанные первым вице-премьером Андреем Белоусовым. В реализации проекта также участвуют РЭЦ, Минэк и Минсельхоз.

29 июля с.г. состоялось заседания рабочей группы РСПП по развитию коридора Север – Юг, где рассматривались возможности комплексных логистических сервисов совместно со странами-участницами коридора, а это — все пять стран, которые граничат на Каспийском море, те страны, которые подписали международное соглашение по коридору Север – Юг.

СЕРВИСЫ АО «РЖД ЛОГИСТИКА», СПОСОБСТВУЮЩИЕ РАЗВИТИЮ ТРАНЗИТНЫХ И ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Интервью генерального директора АО «РЖД Логистика» Дмитрия Мурева

Дмитрий, в своей бизнес стратегии ваша компания сделала один из главных акцентов на развитии контейнерного транзита и импортно-экспортных перевозок. Чем был обусловлен этот выбор?

Бизнес-стратегия «РЖД Логистики» не ограничивается развитием сектора контейнерных перевозок, но они действительно являются драйвером рынка транспортно-логистических услуг, о чём свидетельствует динамика роста их объёма. Если в прошлом году он был чуть более 5 млн ДФЭ, то планы на текущий год превышают 6 млн. Для достижения такого показателя есть все объективные предпосылки — это как технико-технологические возможности транспортно-логистических компаний, так и спрос грузоотправителей.

Объём контейнерных перевозок за первое полугодие 2020 г. вырос на треть по сравнению с прошлым годом. Поэтому мы активно развиваем полный спектр услуг по доставке контейнерных грузов в экспортно-импортном и транзитном сообщении. Это решение было продиктовано потребностями наших клиентов, мы внимательно отслеживаем, что происходит на рынке, и реагируем.

Мы предлагаем новые регулярные сервисы и расширяем список маршрутов доставки грузов для российских и зарубежных грузоотправителей. Сегодня карта наших маршрутов через пп. Забайкальск, Казахстан и Монголию охватывает все важнейшие провинции Китайской Народной Республики. Чтобы ускорить процесс расширения географии наших услуг и улучшить их качество, мы максимально используем возможности привлечения государственных субсидий как с российской, так и с китайской стороны.

Как я уже отметил, важно отслеживать рыночную ситуацию и оперативно реагировать, когда она меняется. Например, когда наметился тренд на рост транзитных перевозок несырьевой продукции, мы запустили сервис «Агроэкспресс».

РЖД ЛОГИСТИКА ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПОЛНЫЙ СПЕКТР УСЛУГ ПО ДОСТАВКЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОВ В ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНОМ И ТРАНЗИТНОМ СООБЩЕНИИ

С помощью ускоренных рефрижераторных контейнерных поездов отечественная продукция агропромышленного комплекса и пищевой промышленности регулярно отправляется с терминалов Ворсино (Калужская область) и Селятино (Московская область) в Чунцин и Сучжоу. Данный проект обеспечивает российским производителям возможность осуществлять одиночные отправки контейнеров в составе поезда, а транспортным предприятиям — возможность прицепки к составу поезда своих платформ с контейнерами в пунктах консолидации по пути следования.

Эта уникальная на российском рынке логистическая технология даёт производителям шанс для выхода на экспортный рынок даже с небольшими объёмами поставок. Мы создали гибкую систему, в которой есть место и для крупных компаний, и для малого и среднего бизнеса.

Резюмируя, главные преимущества «Агроэкспресса»: сокращение почти в 3 раза сроков доставки по сравнению с традиционным морским путём, регулярность отправок, снижение транспортных расходов российских экспортёров, ор-

Контейнерные маршруты «РЖД Логистики»

Пункты консолидации груза по пути агроэкспрессов с возможностью присоединения единичного контейнера

ганизация терминально-логистических сервисов для осуществления фитосанитарного и ветеринарного контроля.

Какие изменения в парке контейнерного оборудования и в целом подвижного состава будут определять облик железнодорожного транспорта в ближайшие годы?

В настоящее время происходит общее изменение структуры товарных потоков. В частности, растёт объём химических и пищевых грузов. Это привело к тому, что сектор использования полувагонов стал профицитным и трансформировался в рынок клиента. В ближайшей перспективе рынку будут нужны специализированные виды подвижного состава и контейнерного оборудования, поэтому наверняка их производство будет увеличиваться.

Растёт спрос и на перевозки скоропортящихся грузов. Но дефицит рефрижераторных контейнеров является серьёзным препятствием для увеличения их объёмов. Чтобы обеспечить налаживание их производства на отечественных предприятиях и приобретение таких контейнеров операторами, необходима соответствующая господдержка.

Значительные объёмы списания цистерн в ближайшие годы дадут новый импульс к развитию перевозок в танк-контейнерах и флекси-танках. Мы планируем активно развивать данные сегменты. В ближайшее время будут начаты пилотные отправки грузов с использованием флекси-танков в Китай по новому сухопутному маршруту.

Оценивая ситуацию с подвижным составом в целом, можно сказать, что для увеличения средней скорости контейнерного транзита нужна новая линейка скоростных грузовых вагонов.

СЕРВИС «АГРОЭКСПРЕСС» ДАЁТ ВОЗМОЖНОСТЬ РОССИЙСКИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ОТПРАВЛЯТЬ ОДИНОЧНЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ В СОСТАВЕ МАРШРУТНОГО ПОЕЗДА

Например, вагоны со съёмными кузовами, промышленная эксплуатация которых уже начата в Европе, имеют перспективы использования и у нас при международных перевозках, в ходе которых часто возникают сложности, связанные с перегрузом на международных пунктах пропуска.

Сейчас активно обсуждается разработка нового типа крытого вагона — вагона-палетовоза с увеличенным объёмом кузова и раздвижными стенками. Использование подобного подвижного состава может снизить стоимость услуг по доставке груза до 30% по сравнению с автотранспортом и обеспечит возможность быстрой погрузки-выгрузки. Нам, как транспортно-логистической компании, стремящейся предложить клиенту максимально конкурентоспособные условия транспортировки груза, они очень интересны.

Мы активно развиваем также сервис сборных грузов, особенно востребованный клиентами из малого и среднего бизнеса. Появление нового типа сотового контейнера, благодаря которому каждый клиент сможет получить индивидуальное место для своего груза в контейнере, положительно скажется на работе с подобными грузоотправителями.

В настоящее время ведётся работа по созданию «цифрового грузового вагона». Используемая технология позволит автоматически контролировать техническое состояние многих параметров подвижного состава. Уверен, эта технология тоже будет востребована на рынке.

Дмитрий, вопрос тарифов один из определяющих для клиента в выборе логистического оператора. Какие меры субсидирования экспортных перевозок позволяют компании предлагать клиентам конкурентоспособные тарифы?

Действительно, тарифы, которые предлагает наша компания в части поставок грузов на экспорт напрямую конкурируют со ставками морского фрахта (deep sea). Это стало возможным благодаря двум обстоятельствам. Во-первых, существуют государственные субсидии, Российский экспортный центр компенсирует часть затрат по доставке несырьевых экспортных грузов. Максимальный размер субсидии может достигать 50% от общей суммы затрат на транспортировку груза, что в рублёвом эквиваленте составляет до 100 тыс. рублей на один 40-ка футовый контейнер. Во-вторых, субсидии выделяют также и китайские провинции, снижая стоимость железнодорожных контейнерных перевозок до уровня традиционного морского маршрута.

Очень важно, что воспользоваться этими преференциями могут не только крупные экспортёры, но и компании малого и среднего бизнеса: при присоединении своего груза к контейнерному

Ускоренные контейнерные сервисы Trans-Siberian LandBridge

поезду они получают все преимущества маршрутной отправки.

Существующие на настоящий момент в России и Китае меры государственной поддержки экспорта позволяют создать комфортные условия для взаимной торговли с использованием прямых расчётов в национальных валютах и полной фискальной прозрачностью.

Какие ещё проекты АО «РЖД Логистика» получили развитие за последнее время?

Важной новинкой в списке наших услуг стали «Грузовые шаттлы». Эта услуга была организована на базе уже действующего сервиса «Грузовой экспресс» компании «Российские железные дороги». Она рассчитана прежде всего на предприятия малого и среднего бизнеса и даёт возможность бронировать места для груза в сборном грузовом поезде. Первые же отправки грузов в рамках новой услуги показали, что сроки комбинированной доставки (на автотранспорте и по железной дороге) вполне могут конкурировать с перевозкой исключительно по автодороге. В июне текущего года «РЖД Логистика» консолидировала грузы нескольких грузоотправителей в разных типах подвижного состава и на «первой миле» доставила их с нескольких станций Московского региона до станции Перово. Оттуда на специальном поезде («грузовой экспресс») они были доставлены на станцию Инская в Новосибирской области, откуда были отправлены в Барнаул.

Отдельная грузовая группа была отцеплена на станции Входная Западно-Сибирской железной дороги и доставлена в Омск. Общее время транспортировки без переработки в пути следования с учётом «первой и последней мили» составило 5,5 суток, что в 2 раза быстрее стандартного срока.

Также хотелось бы отметить мультимодальный транзитный сервис *Trans-Siberian LandBridge,* представляющий собой ускоренную контейнерную доставку различной номенклатуры грузов, в том числе автокомплектующих и техники, из портов стран АТР через Владивостокский морской торговый порт и Транссибирскую железнодорожную магистраль до конечного пункта назначения в Европе.

ТАРИФЫ, КОТОРЫЕ ПРЕДЛАГАЕТ НАША КОМПАНИЯ В ЧАСТИ ПОСТАВОК ГРУЗОВ НА ЭКСПОРТ НАПРЯМУЮ КОНКУРИРУЮТ СО СТАВКАМИ МОРСКОГО ФРАХТА (DEEP SEA)

Общее транзитное время в пути составляет, в среднем, 19–22 дня, что быстрее, по сравнению с deep sea маршрутами, в два раза. Этот сервис также может быть использован для отправки контейнеров в обратном направлении из Европы в страны АТР.

В 2020 г. мы расширили номенклатуру товаров, перевозимых из стран АТР в Европу, добавив к ней опасные грузы.

Какие ещё международные проекты сходят в сферу интересов РЖД Логистики?

Для перевозок грузов мы активно используем международный транспортный коридор (МТК) «Восток-Запад», его доля в общем объёме составляет 30%. Но это не единственный стратегический транспортный маршрут, который мы развиваем и обслуживаем.

Не меньшее значение, по нашим оценкам, в перспективе будет играть МТК «Север – Юг» — мультимодальный ускоренный маршрут, соединяющий Россию, Азербайджан, Иран и Индию. В прошлом году нами был запущен контейнерный сервис по доставке грузов из Ирана в Россию и в Беларусь.

Конкурентным преимуществом этого сервиса стало значительное сокращение сроков доставки по сравнении традиционным маршрутом deep-sea, что имеет критическое значение для грузов, чувствительных к срокам доставки.

Новые перспективы для развития МТК «Север – Юг» открылись в 2020 г. после подписания АО «РЖД Логистика» и корпорацией CONCOR[1] соглашения, в рамках которого мы договорились о распределении функций в рамках совместной работы.

В соответствии с данным соглашением, «РЖД Логистика», в частности, обеспечивает организацию перегруза в точках мультимодальных стыков и контейнерные перевозки по железной дороге, а корпорация CONCOR предоставляет контейнеры и другое оборудование, обеспечивает морской фрахт и организует логистику по территории Индии.

Наша компания предлагает также ускоренный контейнерный сервис по доставке генеральных неопасных грузов по маршруту Москва – Ханой – Москва в прямом железнодорожном сообщении между Россией и Вьетнамом. Транзитное время составляет 24 дня, что вдвое

[1] *Крупнейший оператор железнодорожных контейнерных перевозок в Индии*

быстрее, чем традиционные маршруты deep sea.

Есть у нас и специализированные сервисы для зарубежных и российских клиентов. Например, *индивидуальный комплексный сервис «под ключ» по перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов,* включающий разработку оптимальных схем доставки, разработку схем крепления, предоставление специализированного подвижного состава, организацию «окон» в расписании для беспрепятственного движения груза.

Какие планы у РЖД Логистика по переходу на цифровые технологии?

Цифровизация для нас — это главный инструмент повышения доступности наших услуг для потенциальных клиентов, привлечения дополнительных грузов. Недавно мы запустили в опытную эксплуатацию CRM-систему. Система органично была вписана в IT-ландшафт компании, а также настроено взаимодействие с телефонией.

Следующим шагом будет расширение управленческих настроек, а также интеграция с ERP-системой, рядом внешних IT-систем, например, тендерными площадками, цифровыми сервисами партнеров, call центром. Это позволит в будущем выйти на следующий уровень взаимодействия с клиентами — взаимную интеграцию каналов коммуникаций в омниканальную сеть. У компании появится возможность постоянно поддерживать прямой контакт, отслеживать запросы потребителей, эффективно прогнозируя рыночный спрос на её услуги. Наша задача — построить непрерывную коммуникацию с клиентом.

Мы рассчитываем, что система «РЖД Логистики» станет частью CRM-системы холдинга, разработка которой стартовала в этом году в ОАО «РЖД».

В ближайшей перспективе у «РЖД Логистики» задача перевести в цифру не только бизнес-процессы, но продолжить развитие онлайн-сервисов в области логистического обслуживания в сегменте B2B. Серьёзная работа в этих направлениях уже ведётся.

Благодарим Вас, Дмитрий, за беседу!

Редакция благодарит за помощь в подготовке интервью пресс-службу АО «РЖД Логистика» www.rzdlog.ru

ИННОВАЦИОННЫЕ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ ТЕПЕРЬ И В РОССИИ!

Тимур Жолдасов, генеральный директор ООО «Рефагротранс»

Сегодня наш разговор — с генеральным директором транспортной компании ООО «Рефагротранс» Тимуром Жолдасовым. Он рассказал, с какими трудностями сталкиваются сегодня владельцы температурных грузов и какие технологии способны минимизировать риски и затраты на рефперевозки, а также почему новые автономные контейнеры станут хорошей альтернативой автомобильным перевозкам.

Тимур, сначала хотелось бы узнать, что сейчас в целом происходит с рынком перевозок грузов, требующих температурного режима? В первую очередь интересуют экспорт и импорт, ну и, конечно, перевозки внутри страны.

Для того, чтобы понять, насколько сложная ситуация сложилась на рынке перевозок температурных грузов, мы много общались с владельцами самих грузов. Я позволю себе от их имени коротко обрисовать *основные вызовы.* В связи с эпидемией короновируса, одной из главных проблем для грузовладельцев и, конечно, для транспортных компаний стало увеличение срока доставки и, соответственно, риска порчи груза. Главная причина — это очереди на таможенно-пропускных пунктах и перебои с наличием подвижного состава. Так, на китайско-российской границе ситуация для скоропортящихся грузов была и без того сложной, поскольку автомобильным перевозчикам приходится перегружать чувствительный к температурным перепадам товар, что нередко ведёт к порче груза и к убыткам.

Что касается внутрироссийских перевозок скоропорта, то здесь наблюдается возросшая потребность в мелких отправках, что требует нового подхода в части использования подвижного состава для обеспечения конкурентной стоимости и качества перевозки.

До сегодняшнего дня у российских экспортёров и импортёров было всего два варианта доставки грузов: либо по морю (что долго, поэтому не все грузы можно отправить), либо автомобилями, где есть риск нарушения температурного режима при перегрузке на границе из машины в машину или в рефвагон, а также риск срыва срока доставки из-за очередей на границе, что в итоге влечёт за собой повышение стоимости услуг.

ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ НА ГРАНИЦЕ ИЗ МАШИНЫ В МАШИНУ, ИЛИ В РЕФВАГОН, ЕСТЬ РИСК НАРУШЕНИЯ ТЕМПЕРАТУРНОГО РЕЖИМА, ЧТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПОРЧЕ ГРУЗА

В сложившихся непростых обстоятельствах грузовладельцам как никогда необходим стабильный и надёжный сервис, без лишних рисков. Поэтому мы приняли решение о покупке новых инновационных, полностью автономных, дизель-электрических рефрижераторных контейнеров, которые позволят оказывать регулярный сервис по ускоренной доставке грузов без нарушения холодовой цепи и потери времени на границе.

Чем отличаются ваши дизель-электрические рефконтейнеры от прочих?

Начнем с того, что таких 40-футовых контейнеров на российском рынке практически нет, они активно используются за рубежом. Например, Китай отправляет в таких контейнерах продукты питания и оборудование в Европу. Европейские страны также наращивают использова-

ние дизель-электрических контейнеров из-за их мобильности. С гордостью скажу, что теперь и у российских грузовладельцев есть возможность отправлять и получать свои «чувствительные» грузы быстрее и без ценовых колебаний.

Основная отличительная особенность наших контейнеров — это новая холодильная установка, работающая от электричества и от дизельного топлива. Установка способна поддерживать диапазон температур от -25 до +25°С до 20 дней. Наличие топливного бака обеспечивает рефконтейнеру полную автономность, позволяя осуществлять мультимодальную перевозку с участием железнодорожного, морского и автомобильного транспорта, без очередей на границе и необходимости в перегрузке груза, как это вынуждены делать автомобильные перевозчики.

Независимость контейнера от внешних источников питания позволяет существенно сократить сроки доставки и гарантирует сохранность качества перевозимого товара.

ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ РЕФКОНТЕЙНЕРЫ СПОСОБНЫ ПОДДЕРЖИВАТЬ ТЕМПЕРАТУРНЫЙ РЕЖИМ ОТ -25 ДО +25°С ДО 20 ДНЕЙ. ОНИ НЕЗАВИСИМЫ ОТ ВНЕШНИХ ИСТОЧНИКОВ И ПОЗВОЛЯЮТ СУЩЕСТВЕННО СОКРАТИТЬ СРОКИ ДОСТАВКИ

По каким маршрутам можно отправлять груз в ваших контейнерах?

Автономность контейнеров даёт нам возможность вставать в любые ускоренные контейнерные поезда (УКП) как по импортно-экспортным перевозкам, так и по внутрироссийским. Что касается китайского импорта, то отправки возможно осуществлять практически из любой провинции Китая в зависимости от концентрации грузовой базы и сезонности. Основные отгрузки в составе УКП осуществляются еженедельно из Циндао, Дзинань, Янтай через погранпереходы Замын-Уудэ, Достык–Алашенькоу, Забайкальск. Время в пути составляет 16–18 дней.

По экспорту из России — аналогичная ситуация. Для внутрироссийских перевозок мы существенно уменьшили время доставки грузов по принципу «door to door» благодаря тому, что мы не зависим от расписания и формирования сцепов. Количество действующих поездов и частота их отправок даёт нам возможность отправляться практически в день загрузки контейнера.

Сможете ли вы конкурировать с автомобилистами по стоимости услуг?

Наша задача — предоставить грузовладельцам качественный сервис по оптимальной стоимости. Скорость мы обеспечиваем благодаря автономности контейнера. Регулярные отправки осуществляются в составе УКП, при этом у нас нет необходимости в дизель-генераторном вагоне и сопровождающей его бригаде, а это ведёт к снижению себестоимости перевозки. Кроме этого, для удобства грузовладельцев в наших контейнерах установлено современное оборудование, позволяющее отслеживать местонахождение контейнера в реальном времени и контролировать параметры температуры внутри контейнера. Поэтому задачи конкурировать у нас нет. Мы просто будем продолжать делать качественно свою работу. В ближайшие наши планы входит совместная работа с компанией АО «РЖД Логистика» по железнодорожным отправкам российской продукции на экспорт в Китай в рамках программы «Агроэкспресс» при поддержке Российского экспортного центра.

ПРОГРАММА «АГРОЭКСПРЕСС» ПО ЭКСПОРТУ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ В КИТАЙ ПОДРАЗУМЕВАЕТ МАСШТАБНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОНОМНЫХ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРНЫХ РЕФКОНТЕЙНЕРОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ И КОМПАНИИ «РЕФАГРОТРАНС»

Благодарим Вас, Тимур, за интервью. Желаем компании «Рефагротранс» успешного развития в выбранном направлении!

РЕФАГРОТРАНС
Москва, 107076,
Колодезный пер. 3/ 26
Тел.: +7(495) 974-10-00
e-mail: tz@refagro.ru

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ КОМПАНИИ STS LOGISTICS ПО ЭКСПОРТУ МАСЛОЖИРОВОЙ ПРОДУКЦИИ

Владимир Дорохов, директор по региональному развитию STS Logistics

Компания STS Logistics работает и активно развивается на рынке более 20 лет. За это время было открыто 29 офисов в России, СНГ и дальнем зарубежье. Компания оказывает полный спектр логистических услуг: это—перевозки всеми видами транспорта—железнодорожным, автомобильным, морским, речным и авиационным; складские услуги, организация перевозок тяжеловесных и негабаритных грузов; проектная логистика; услуги таможенного представителя. На сегодня в компании трудится около 1000 человек.

Офисы STS Logistics расположены в большинстве городов вдоль Транссиба, а также во всех основных портах: во Владивостоке, в Находке, в Восточном, Хабаровске, Новосибирске, Санкт-Петербурге, Новороссийске.

Компания постоянно внедряет и осваивает новые логистические решения и технологии, представленные на современном рынке. Так, в последнее время, перевозка наливных неопасных грузов во флеситанках уверенно занимает всё большую долю рынка. Владимир, расскажите, в чём же преимущество таких перевозок, особенно в экспортном направлении?

Огромную роль в поставках масложировой продукции играет логистика. Она влияет на стоимость транспортировки, а также на качество конечной продукции для потребителя.

Экспорт масложировой продукции, особенно в Китай и другие страны Юго-Восточной Азии, неуклонно растёт. С 2016 г., когда в КНР была отправлена первая партия российского масла, объёмы экспорта выросли более чем в 4 раза. На рост перевозок не повлияла даже сложная эпидемиологическая ситуация. В чём же преимущества флекситанков для такого рода отправок?

Хочу напомнить, что флекситанк—это многослойная, герметичная, очень эластичная одноразовая ёмкость для перевозки наливных неопасных грузов. Внешняя часть флекситанка изготавливается из ламинированного тканого полипропилена с высоким показателем износостойкости. Внутренняя оболочка состоит из нескольких слоёв, в том числе и пищевого полипропилена, поэтому перевозка пищевых продуктов во флекситанках абсолютно безопасна (фото 1).

Стандартные флекситанки грузятся в 20-ти футовые контейнеры, входит в них около 25 тыс. литров, вес при этом составляет 21,5–22 тонны.

Скорость загрузки одного флекситанка зависит от вязкости жидкости и мощности насоса, и может занимать от 20 до 40 минут (фото 1).

Видов наливных грузов, которые можно перевозить во флекситанках, довольно большой перечень, но это должны быть жидкости без класса опасности по MSDS:

- Пищевые масложировые жидкости (животные и растительные масла, рыбий жир, пальмовое и соевое масло и т. п.);
- Пищевые продукты и добавки (концентраты сиропов и соков, молоко, глюкоза, соусы, вино, яичный белок, сорбит, патока меласса и др.);
- Присадки и добавки для химической и строительной отрасли (синтетический латекс, глицерин, гликоль, эмульсии, ланолин и др.);

Фото 1

- Моющие средства;
- Водорастворимые чернила и краски;
- Фармацевтические ингредиенты;
- Технические и трансформаторные масла;
- Жидкий горячий битум;
- Жидкие минеральные удобрения.

В чём же преимущества флекситанков в перевозке этой номенклатуры грузов перед другими логистическими возможностями?

Во-первых, флекситанки помогают контейнеризировать те виды грузов, которые раньше в контейнерах не перевозили, что даёт им большое преимущество в мультимодальных логистических схемах. За счёт этого флекситанки всё более уверенно занимают значительную долю рынка, вытесняя способы перевозки в цистернах, бочках и танк-контейнерах.

Второе, перевозка во флекситанках менее трудозатратна и очень выгодна для экспортёров, которые не могут себе позволить организовать перевозку крупными судовыми партиями, и даёт им возможность выйти на рынок с небольшими контейнерными партиями. Во флекситанках можно организовать перевозку от двери до двери, осуществив загрузку непосредственно на месте производства, и доставив товар конечному потребители без потерь и загрязнений.

В-третьих, при перевозке во флекситанках отсутствует необходимость фасовать товар, его можно перевозить наливом, используя при этом весь контейнерный объём, что невозможно, например, при транспортировке бочками. К тому же, герметичная конструкция флекситанка защищает жидкость от загрязнений, что очень важно при перевозке пищевых продуктов и многих видов технических масел.

ЗА СЧЁТ ОТСУТСТВИЯ ПЕРЕЛИВОВ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ПОТЕРИ ПРОДУКТА СОКРАЩАЮТСЯ В 10 РАЗ!

Не требуется дорогостоящая промывка ёмкости после перевозки, так как флекситанк—это одноразовая упаковка, которая после использования вторично перерабатывается, нет проблем с утилизацией. К тому же отсутствует необходимость возврата порожней тары.

Перевозка во флекситанках даёт возможность перевезти товара почти на 40% больше, чем в 200 литровых бочках, и на 50% больше, чем в бутилированной таре.

Стоимость логистики существенно ниже, чем при перевозках, например, в танк-контейнерах, которые требуют возврата и соответствующей промывки.

Все эти факторы удешевляют и упрощают логистические схемы перевозки, что и отражается в растущей популярности флекситанков.

10 июня 2020 г. Российским экспортным центром, совместно с коллегами из Китайской Народной Республики, экспортёрами и логистическими компаниями был организован международный вебинар на тему экспорта масложировой продукции из России в Китай, Индию, страны Юго-Восточной и Центральной Азии, Ближнего Востока. Присутствующие на вебинаре китайские коллеги из крупной компании Wilmar, импортирующей российские масла в Китай, выразили свою озабоченность тем, что при перевозках продукции во флекситанках часто случаются протечки и крупные потери товара. Как бы вы прокомментировали подобные случаи? С чем они, на ваш взгляд, связаны? И что делает компания STS Logistics, чтобы избежать подобных инцидентов?

Для начала хочу отметить, что флекситанк—это необычно эластичная упаковка; она растягивается в 7 раз, так что растянуть на разрыв её крайне сложно. Причины повреждений ёмкостей, которые иногда наблюдаются, заключаются немного в другом.

Для того, чтобы флекситанк не рвался, необходимо соблюдать технологию погрузки. Очень важен подбор контейнеров. Так, например, при отгрузке с завода, когда местный производитель самостоятельно подбирает контейнер, чаще всего он берёт то, что предложат из ближайшего депо. И чаще всего, это будет старый, многократно использованный контейнер, имеющий внутри какие-то повреждения—острые углы, торчащие «заусенцы». Прежде чем грузить флекситанк в такой контейнер, его необходимо предварительно подготовить: проложить специальным материалом все выступы,

убрать все неровности, чего производитель, как правило, не делает.

Второй момент, который повышает риски перетирания флекситанка и утечки продукта, это длительное движение по железной дороге именно в некачественном контейнере, что как раз и способствует перетиранию флекситанка.

Если у производителя нет возможности погрузить флекситанк на производстве в качественный контейнер, то я бы рекомендовал сократить железнодорожное плечо в перевозке, и доставить продукт в порт, например, в цистернах, и там уже перелить его во флекситанки, и погрузить их в хорошие контейнеры, качество которых гарантирует наша компания (фото 2).

Эта схема подходит тем производителям, у которых есть собственные цистерны или танк-контейнеры. Такой сервис у нас работает во всех портах, где есть наши офисы: в Новороссийске, Владивостоке, Находке и Санкт-Петербурге.

Также мы можем организовать сервис по отправке пустого качественного контейнера со вкладышем на место производства для самостоятельной загрузки флекситанка.

По отправке наливных грузов во флекситанках, кроме Китая, на сегодняшний день у нас уже сложились ещё несколько перспективных направлений.

Фото 2

В ЗАВЕРШЕНИЕ ХОЧУ НАПОМНИТЬ УВАЖАЕМЫМ ЭКСПОРТЁРАМ О ВОЗМОЖНОСТИ ПОЛУЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СУБСИДИИ ДО 50% ЗАТРАТ НА ПЕРЕВОЗКУ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ, КОТОРАЯ ВХОДИТ В ЦЕЛЕВОЙ СПИСОК ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ЭКСПОРТА

Это — Ирак, Иран, Танзания, Эфиопия, Индия.

Наша компания всегда готова рассчитать для вас и предоставить самую оптимальную логистическую схему с учётом стоимости и времени, а также организовать полный сервис по доставке вашего продукта от двери до двери.

http://stslog.com
+7 (495) 775 02 02; +7 (800) 555 02 02

Blue Bell Shipping L.L.C.

SMALL ENOUGH TO CARE, BIG ENOUGH TO PERFORM

EXCELLENCE IN SHIPPING & LOGISTICS

ADDRESS

305, Zabeel Business Center,
P.O.Box 24078, Dubai, UAE

www.bluebellshipping.com

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ПО ЭКСПОРТУ СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИИ

Национальный проект по экспорту сельскохозяйственной продукции

Президент страны В. В. Путин в майском указе 2018 г. поставил перед предприятиям сельскохозяйственного комплекса чёткую цель: к 2024 г. увеличить экспорт сельхозпродукции более чем в два раза,—до 45 млрд долларов.

На сегодняшний день агропромышленный комплекс России демонстрирует высокий экспортный потенциал. Более 40% в структуре экспорта занимает зерно. Второе место занимает масложировая продукция[1].

В задачах новой экспортной политики особое внимание уделяется увеличению производства продукции с высокой добавленной стоимостью.

Ключевое значение для осуществления Национального проекта по экспорту сельскохозяйственной продукции имеет реализация планов по развитию железнодорожной и портовой инфраструктуры.

Модернизация существующей инфраструктуры, в первую очередь,—портовых терминалов, является одним из приоритетных направлений. Во многих регионах, например, в Ленинградской, Ростовской, Архангельской областях, Краснодарском Крае уже реализуются проекты по строительству ТЛЦ и портовых терминалов. Так, в порту Новороссийск в 2018 г. введён в эксплуатацию специализированный глубоководный терминал, ориентированный на экспорт подсолнечного масла.

Среди мер государственной поддержки экспортёров сельхозпродукции также: субсидирование перевозок сельхозпродукции железнодорожным, автомобильным и водным транспортом по территории Российской Федерации; кредитование предприятий АПК, ориентированных на экспорт, на льготных условиях (Постановление Правительства РФ № 512). Для снижения стоимости транспортировки продукции на экспорт «РЖД» выразило готовность рассмотреть вопрос о снижении на 50% тарифа на перевозку рефрижераторных контейнеров.

Безусловно, задача достижения целевых показателей по экспорту сельхозпродукции требует комплексного подхода и вовлечённости всех заинтересованных сторон.

Большой потенциал экспорта масложировой продукции

В области производства масложировой продукции сфера экспортных поставок играет ключевую роль, так как внутренний потребительский рынок практически полностью насыщен.

Свои первые поставки на экспорт Нижегородский масложировой комбинат (НМЖК) начал осуществлять 15 лет назад. В 2016 г. комбинат осуществил первую поставку подсолнечного масла в Китай, что открыло для российских производителей рынок Китая, дополнительно к уже устоявшимся потребителям российского масла—Египту и Турции.

В первом полугодии 2019 г. экспорт подсолнечного масли из России, по данным Института конъюнктуры аграрного рынка (ИКАР), вырос на треть. Выросли и поставки в Индию, которая рассматривается в качестве одного из ключевых торговых партнёров России на ближайшие пять лет.

ПО СЛОВАМ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ГК «НМЖК» НИКОЛАЯ НЕСТЕРОВА, СЕГОДНЯ КОМПАНИЯ ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА НАТУРАЛЬНОСТЬ И КАЧЕСТВО, КОТОРЫХ УДАЁТСЯ ДОСТИЧЬ БЛАГОДАРЯ ВЕРТИКАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА

Российская масложировая продукция, и прежде всего подсолнечное масло, всегда высоко ценилась в мире. В Китае, например, подсолнечное масло производства НМЖК ценится как экологический продукт премиум класса.

Сегодня Группа компаний «НМЖК» планирует расширять географию поставок в сторону перспективных рынков Китая, Индии, Ближнего Востока и Средней Азии. Для выхода на зарубежные рынки

[1] *По данным Минсельхоза России,—прим. редактора*

у Компании есть все необходимые международные сертификаты — FSSC, GMP и AIB, а также «Зелёный листок» — свидетельство экологичности продукции.

Нижегородский масложировой комбинат — одно из старейших предприятий страны. Он ведёт свою историю с 1893 г., когда был открыт «Химический завод Высоцкого и Гоца», выпускавший гарное масло. В советское время предприятие много раз менялось, осваивая новые виды производства — сначала майонезов, затем эмульгаторов для хлебопекарной и кондитерской отрасли.

приятия сырьём. В 2015 г. был введён в эксплуатацию Сорочинский маслоэкстракционный завод в Оренбургской области мощностью 400 тысяч тонн маслосемян в год. Новое предприятие работает в связке с Сорочинским элеватором, также принадлежащим группе компаний «НМЖК».

Открытие Сорочинского МЭЗ стало большим прорывом для ГК «НМЖК» в целом и позволило значительно увеличить объём продаж продукции на экспорт, который сейчас является одним из стратегических направлений развития.

КЛЮЧЕВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА ПО ЭКСПОРТУ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ИМЕЕТ РЕАЛИЗАЦИЯ ПЛАНОВ ПО РАЗВИТИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ И ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

С начала 2000-х годов началось выстраивание вертикально интегрированного холдинга: к комбинату присоединились Шуйский маслоэкстракционный завод и Екатериновский элеватор. Это позволило улучшить обеспечение пред-

Сегодня в состав НМЖК входят: масложировой комбинат в Нижнем Новгороде; два маслоэкстракционных завода — в Урюпинске (Волгоградская область) и Сорочинске (Оренбургская область), восемь элеваторов в Волгоградской, Самарской, Оренбургской, Саратовской областях и в Республике Башкортостан.

На Сорочинском и Урюпинском маслоэкстракционных заводах ежегодно производится на экспорт до 250 000 тонн подсолнечного масла, 110 000 тонн шрота, более 30 000 тонн паллетированной лузги. Проекты развития ГК «НМЖК» предусматривают дальнейшее увеличение мощностей по переработке маслосемян и наращивание объёмов экспортных отгрузок.

Экспортная логистика

Уже сейчас производственные мощности НМЖК позволяют грузить и отправлять на экспорт полностью укомплектованные маршрутные поезда, однако этим масштабным проектам препятствует нехватка железнодорожной инфраструктуры.

С обработкой произведённых объёмов не справляются ни станция Сорочинская Южно-Уральской желез-

Сорочинский маслоэкстракционный завод, Оренбургская область

ной дороги, ни Урюпино Приволжской железной дороги. Так, перегрузка станции Сорочинская в настоящее время в 4 раза превышает её возможности.

Устранить основные сдерживающие факторы для ритмичной отгрузки готовой продукции, а также организации экспортных маршрутных отправок со станций Сорочинская и Урюпино помогли бы следующие шаги:

– строительство и ввод в эксплуатацию дополнительных железнодорожных путей на станциях длиной в 830 метров для размещения 70 вагонов-цистерн на каждой из станций;

– обеспечение станций двумя маневровыми тепловозами с круглосуточным режимом работы и необходимым количеством вывозных локомотивов, которые будут обеспечивать своевременную подачу и уборку вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, а также подвод порожних и вывоз гружёных вагонов на- и со станций назначения;

– увеличение весовых норм поездов, отправляемых со станций до весовых норм, соответствующих весовым нормам для маршрутных отправок. В настоящий момент весовая норма для станции Сорочинская составляет 5100 т, а для станции Урюпино — 660 т, что не позволяет формировать на этих станциях полноценные маршрутные отправки весом до 6000 тонн.

– обеспечение станции локомотивной тягой, обеспечивающей вывоз маршрутных отправок такого тоннажа;

– пересмотр нормативов ОАО «РЖД» по установлению веса маршрутной отправки, которые в данный момент не позволяют корректировать размер маршрута в большую либо меньшую сторону.

Николай Нестеров,
председатель Совета директоров ГК «НМЖК»:

«Нижегородский масложировой комбинат ставит перед собой амбициозную задачу: увеличить объём экспорта до 1 млн тонн в соответствии с программой национального проекта «Экспорт продукции АПК», в рамках которого экспорт масложировой продукции к 2024 г. должен вырасти в 2,5 раза в долларовом выражении».

ЦИФРЫ

В 18 стран *продает НМЖК реализует свою продукцию в 18 стран мира. Это — подсолнечное масло, майонезы и соусы, маргарин и мыло.*

Более 300 тысяч тонн *подсолнечного масла НМЖК поставляет на зарубежные рынки.*

НМЖК занимает 1-е место *по поставкам подсолнечного масла в Китай среди российских производителей.*

Стоит также обеспечить круглосуточную работу станции Урюпино с нахождением на ней штатного осмотрщика вагонов.

Все предприятия НМЖК удалены от портовой инфраструктуры. Для перевозки морским путём, подсолнечное масло, шрот, пшеницу, кукурузу и другую сельхозпродукцию сначала отправляют по железной дороге, а затем уже перегружают на судно.

Также и портовая инфраструктура далеко не везде отвечает потребностям компании с растущими продажами сельхозпродукции на экспорт.

К примеру, в прошлом году НМЖК впервые в России начала загружать танкеры вместимостью более 30 тысяч тонн с прямой загрузкой в порту Новороссийск. Однако в порту отсутствует достаточное количество ёмкостей для хранения, что создаёт дополнительные логистические трудности, финансовые потери. Чтобы загрузить судно такого объёма, необходимо обеспечить одновременную доставку в порт более 500 железнодорожных цистерн с маслом, обеспечить их бесперебойную подачу в порт.

В настоящее время, благодаря совместным усилиям НМЖК и ПАО «НМТП», в порту введены в эксплуатацию три ёмкости для хранения растительного масла, однако пока этого недостаточно и много работы впереди.

Развитие железнодорожной и портовой инфраструктуры, наряду с субсидированием затрат на логистику и другими формами господдержки экспортёров, является одним из необходимых условий для полноценного развития экспорта продукции АПК и выполнения майских указов президента.

ИМЯ ИЗОБРЕТАТЕЛЯ ТРАМВАЯ ПРИСВОЕНО НЕВСКОМУ ЗАВОДУ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

Ровно 140 лет назад Фёдор Пироцкий представил публике результат своих изысканий: 3 сентября (22 августа—по старому стилю) 1880 г. по Петербургу проехал первый в мире электрический трамвай. Надо ли говорить, какое влияние оказало изобретение российского инженера на жизнь миллиардов людей. Но вот сам он заслуженного признания не получил. Теперь его именем назван петербургский завод—самое современное в Европе производство электрического транспорта.
«Мы отдаём дань уважения Фёдору Пироцкому, блестящему инженеру и изобретателю, мы отдаём должное российской инженерной школе. Как инновационная производственная компания мы очень хорошо понимаем ценность труда инженера»,—говорит Феликс Винокур, президент «ПК Транспортные системы».

Трамвай—изобретение российское. Именно Пироцкий взял вагон, построенный для перевозки пассажиров, и оснастил его электродвигателем. Однако первые регулярные рейсы нового тогда вида транспорта начались в Берлине, через год после петербургских опытов Пироцкого. Ближайшие коллеги русского изобретателя—братья Сименсы—были не только хорошими инженерами, но и успешными предпринимателями. Они использовали результаты опытов и идеи Фёдора Пироцкого. Русский инженер-артиллерист первым решил проблему передачи электроэнергии на расстояние и предложил трамвай в современном его виде.

Сегодня Невский завод электрического транспорта имени Пироцкого не только поставляет современные трамваи и троллейбусы в российские города, но и борется за международный рынок. Основная продукция, которую «ПК Транспортные системы» собирает на берегах Невы,—трамвай «Витязь-М». Построено уже более 400 вагонов для Москвы и Петербурга.

Для своих экспериментов Фёдор Пироцкий использовал коночный вагон длиной 6,5 метров и вместимостью около 40 человек. Длина современного трамвая «Витязь-М»—27 метров, одновременно он может увезти до 265 человек, из них 60 поедут сидя. Водитель трамвая Пироцкого находился на открытой площадке, а для управления вагоном требовалась немалая физическая сила. В «Витязе-М» для вагоновожатого оборудована комфортабельная кабина с кондиционером, управлять таким поездом легко и удобно. Климат внутри коночного вагона зависел исключительно от погоды за окном. В «Витязях-М» установлено два кондиционера в пассажирском салоне, за температурой следит система климат-контроля. Чтобы попасть в трамвай Пироцкого, пассажирам нужно было преодолеть несколько крутых ступеней. Все трамваи «ПК Транспортные системы» имеют низкий пол, без ступеней, что удобно пассажирам с колясками и в принципе ускоряет посадку-высадку.

В основе конструкции такого вагона—уникальные, не имеющие аналогов за рубежом, решения отечественных инженеров. Эти разработки защищены патентами. Применение новых устройств оригинальной конструкции позволило создать целую линейку низкопольных вагонов разной длины.

Сегодня построенные на Невском заводе имени Пироцкого вагоны работают в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Перми, Ростове, Улан-Удэ, Ульяновске и латвийском Даугавпилсе. Сочетание оригинальных технических решений с высокими требованиями к комфорту и безопасности техники позволяет продукции Невского завода электрического транспорта имени Пироцкого обоснованно претендовать на долю на европейском рынке.

http://pk-ts.org/

ИЗОБРЕТАТЕЛЕМ ТРАМВАЯ СЧИТАЕТСЯ РОССИЙСКИЙ ИНЖЕНЕР ФЁДОР ПИРОЦКИЙ, КОТОРЫЙ ПЕРВЫМ РЕШИЛ ПРОБЛЕМУ ПЕРЕДАЧИ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ НА РАССТОЯНИЕ

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЛЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ

UNITED NATIONS ESCAP
Economic and Social Commission for Asia and the Pacific

26–27 августа 2020 г. в режиме видеоконференции состоялось заседание группы экспертов по правовым основам для мультимодальных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Со стороны Российской Федерации в заседании приняли участие представители Министерства транспорта, Международной Ассоциации логистического бизнеса (МАЛБИ), представители науки и бизнес-сообщества.

Важность транспорта в области устойчивого развития на период до 2030 г. широко обсуждается на заседаниях транспортных конференций ООН. Вклад транспортного сектора в целом в достижение целей устойчивого развития широко признаётся как на глобальном, так и на региональном уровнях.

Государства-члены экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) одобрили региональную дорожную карту в Области Устойчивого Развития на период до 2030 г. в регионе, что зафиксировано в резолюции 73/9 ЭСКАТО, принятой 19 мая 2017 г.

Третья сессия Конференции министров транспорта, состоявшаяся в 2016 г. в Москве, определила трансportные связи в качестве ключевого приоритета для Азиатско-Тихоокеанского региона в достижении целей устойчивого развития и приняла региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связности в АТР (этап I, 2017–2021 гг.).

Региональная программа действий обеспечивает многочисленные опорные точки для целостного подхода в достижении устойчивого развития транспорта в регионе. В нём содержится призыв к комплексному подходу в обеспечении транспортной связности, который имеет ряд последствий, главным из которых является необходимость более

ОПРЕДЕЛЁННОСТЬ В ПРАВОВОЙ БАЗЕ, БЕЗУСЛОВНО, ПРИНЕСЁТ ПОЛЬЗУ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ И СОКРАТИТ ЗАТРАТЫ

глубокой интеграции различных видов транспорта для достижения более высокого уровня эффективности и устойчивости системы путём использования соответствующих сильных сторон каждого вида транспорта.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе интермодальная интеграция и упрощение процедур перевозок не развиваются в соответствии с растущим спросом на перевозки, — этот разрыв является одной из основных причин высоких трансportных издержек, задержек и внешних эффектов в транспортных операциях.

На заседании экспертов были обсуждены вопросы действующих законодательных и нормативных актов, связанных с мультимодальными перевозками. Эксперты МАЛБИ выступили с докладом о недостатках правового регулирования и отсутствии единой правовой базы для совершения мультимодальных операций, включая наличие множественных национальных и региональных правовых актов, и внесли предложения по проработке правовых основ, затрагивающих мультимодальные перевозки в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Отсутствие чёткого понимания многоуровневых сложностей мультимодальных перевозок, усугубляемое отсутствием согласованных правовых норм и нормативной базы, охватывающих операции по мультимодальным перевозкам «от двери до двери», приводит к их ограниченному развитию. Это не позволяет транспортным операторам использовать потенциал более экологически чистых видов транспорта, таких как железные дороги и внутренний водный транспорт.

В то же время существует большой потенциал для продвижения вперёд в этой области за счёт дальнейшей гармонизации и укрепления регионального сотрудничества.

Рабочая группа по сухим портам, созданная в рамках одноименного межправительственного соглашения, обеспечивает межправительственную платформу для содействия развитию мультимодальных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

На своём 3-м заседании, состоявшемся в ноябре 2019 г., рабочая группа подчеркнула, что разработка современных правовых рамок для международных мультимодальных транспортных операций будет иметь важное значение для эффективного функционирования сухих портов и интермодальных транспортных коридоров в регионе и за его пределами.

Поскольку мультимодальные перевозки получили признание в качестве неотъемлемого компонента системного подхода ведения бизнеса во всё более конкурентной и взаимозависимой среде глобальной экономики, наличие технологий и более совершенные информационные системы также обеспечивают расширенную способность координировать услуги между режимами перевозок, и между терминалами.

Другими словами, современные тенденции указывают на новые возможности для того, чтобы мультимодальные перевозки стали ключевыми и стали движущей силой устойчивого развития, позволяющей каждому режиму перевозок играть роль в соответствии с его конкретными сильными сторонами, в дополнение к другим.

Применяя интегрированные транспортные решения, посредством мультимодальных перевозок, существующие мощности и инфраструктуру можно использовать более эффективно, обслуживать больше грузопотоков адекватно требованиям глобальных цепочек поставок и способствовать лучшему балансу между режимами доставки грузов.

Однако нынешняя правовая база не отражает произошедших изменений с точки зрения транспортных моделей, технологий и рынков. Вместо этого она

состоит из нескольких международных конвенций, предназначенных для регулирования унимодальных перевозок, различных региональных/субрегиональных соглашений, национальных законов и стандартных срочных контрактов. Следовательно, применимые правила ответственности, а также степень и объём ответственности перевозчика сильно варьируются в зависимости от конкретного случая, и являются довольно непредсказуемыми.

Хотя на протяжении многих лет предпринималось несколько попыток составления свода правил, регулирующих ответственность, возникающую в связи со смешанными перевозками, ни одна из них не привела к возникновению единообразия на международном уровне.

Фрагментарная и сложная правовая база создаёт неопределённость, которая в свою очередь создаёт транзакционные издержки, поскольку приводит к юридическим и доказательственным расследованиям, дорогостоящим судебным разбирательствам и растущим расходам на страхование. Для развивающихся стран, а также для клиентов малых и средних транспортных компаний, в частности, это вызывает немалую озабоченность. Без предсказуемой правовой базы для малого и среднего бизнеса значительно затрудняется справедливый доступ к рынкам и участие в международной торговле.

На глобальном уровне основными поставщиками мультимодальных транспортных услуг являются в основном экспедиторы, которые зачастую сами не владеют и не эксплуатируют какие-либо транспортные средства, а организуют их перевозку для выполнения отдельных модальных этапов перевозок традиционными унимодальными перевозчиками.

Кроме того, крупные линейные судоходные компании всё больше расширяют свои услуги по предоставлению door-to-door перевозок, привлекая других перевозчиков для выполнения различных модальных этапов мультимодальной перевозки.

В отсутствии общих рамок это неизбежно влечёт за собой ряд других проблем, связанных с субподрядом, и трудности, связанные с выявлением этапов и видов транспорта, на которых происходит утрата, повреждение или задержка доставки, и, следовательно, определение режима ответственности.

Помимо традиционных правовых вопросов, отсутствует единообразие в определении вида транспортных операций: термины «интермодальные перевозки», «мультимодальные перевозки» и «комбинированные перевозки» часто используется взаимозаменяемо и даже произвольно.

И хотя выбор вида транспорта поставщиками грузовых услуг и заказчиками продолжает основываться, в первую очередь, на стоимости и качестве услуг, определённость в правовой базе, безусловно, принесёт пользу мультимодальным перевозкам и сократит затраты.

ПРОЕКТ «ИНТЕРТРАН»

Проект «ИНТЕРТРАН» инициирован ОАО «РЖД» в рамках участия в Азиатско-Тихоокеанской региональной ассамблее Международного союза железных дорог (АТРА МСЖД) при поддержке Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН).

Проект направлен на развитие мультимодальных перевозок Азиатско-Тихоокеанского региона и повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Проект предусматривает эффективное цифровое взаимодействие между железной дорогой, морскими портами и контролирующими органами, создаёт стимулы для повышения уровня контейнеризации внутренних и внешнеторговых грузопотоков.

ОАО «РЖД», совместно с партнёрами, планирует распространить эту универсальную информационную технологию мультимодальных перевозок на все международные транспортные коридоры. Цифровая система предназначена для развития интермодальных перевозок на евроазиатском пространстве, сокращения бумажного документооборота, ускоренния взаимодействия между всеми участниками перевозочного процесса. В настоящее время данные перевозки на регулярной основе осуществляются из Японии, Китая и Южной Кореи.

В июле 2020 г. в рамках проекта «ИНТЕРТРАН» было оформлено более 2,5 тыс. электронных накладных (74% от общего числа) на перевозку импортного груза в контейнерах из стран АТР по 79 направлениям, включая Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск.

Всего с начала года оформлено более 11,4 тыс. электронных документов. Их среднемесячное количество выросло в 7 раз по сравнению с 2019 г.

За счёт сервиса «ИНТЕРТРАН» время на оформление транзитной декларации и грузовых документов сокращено более чем на двое суток, а общее время от прибытия импортного контейнера в порт до отправления с железнодорожной станции уменьшилось на четверо суток. Новая технология основывается на существующей нормативно-правовой базе и включает в себя безбумажное оформление до 30 операций. В настоящее время участниками проекта являются все контейнерные терминалы и порты Дальнего Востока.

Первый поезд в рамках проекта «ИНТЕРТРА» отправился из Владивостокского торгового порта. Транзитный груз, отправленный по маршруту Йокогама – Владивосток – Москва, оформлен с помощью нового электронного сервиса

С помощью нового информационно-логистического сервиса можно сопровождать перевозку контейнера любого экспедитора или оператора электронными данными на всём пути следования, обеспечить необходимой электронной информацией не только заинтересованных лиц, но и государственные контролирующие органы. Кроме того, внедрение мобильных рабочих мест для работников железнодорожной станции позволяет оптимизировать оформление технологических операций.

https://cargo.rzd.ru/

HITACHI И BOMBARDIER СОВМЕСТНО ПОСТРОЯТ 23 ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПОЕЗДА ДЛЯ ИСПАНИИ

Hitachi Rail и Bombardier Transportation подписали с итальянским национальным пассажирским оператором Trenitalia контракт на поставку 23 высокоскоростных поездов Frecciarossa 1000, которые будут курсировать по испанской сети ВСМ. Эксплуатировать поезда будет новый оператор высокоскоростных пассажирских перевозок ILSA — совместное предприятие Trenitalia и компании Operador Ferroviario de Levante SL, которая является дочерней структурой испанской региональной авиакомпании Air Nostrum.

Стоимость контракта составляет около 800 млн евро, при этом на долю Hitachi Rail приходится примерно 60%, на долю Bombardier Transportation — 40%. Электропоезда Frecciarossa 1000 построены на платформе V300ZEFIRO и с 2015 г. эксплуатируются на высокоскоростных линиях в Италии. Каждый поезд длиной 200 м вмещает 460 пассажиров и развивает скорость до 360 км/ч.

(компьютерная графика, источник: Hitachi Rail)

Оператор ILSA намерен в 2022 г. приступить к выполнению перевозок на высокоскоростных линиях Мадрид – Барселона, Мадрид – Валенсия/Аликанте и Мадрид – Севилья/Малага. Кроме ILSA, нитки графика на сети высокоскоростных линий Испании получит национальный пассажирский оператор Renfe Viajeros и компания Rielsfera — дочернее предприятие Национального общества железных дорог Франции (SNCF).

По условиям поглощения Bombardier Transportation компанией Alstom технологии платформы V300ZEFIRO, использованные в поезде Frecciarossa 1000 должны быть переданы компании Hitachi Rail.

http://www.zdmira.com/news/

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕХОДАХ В США УСТАНОВЯТ РЕНТГЕНОВСКИЕ СКАНЕРЫ

Таможенные и пограничные органы США заключили с британской компанией Smiths Detection рамочный контракт на поставку рентгеновских сканеров для использования на железнодорожных погранпереходах с Канадой и Мексикой с целью предотвращения провоза опасных и запрещённых грузов.

Инспекционно-досмотровые комплексы с высокой энергией рентгеновского излучения (HCVT) проверяют содержимое контейнеров при движении поезда со скоростью 15 км/ч. Комплекс обрабатывает 300 контейнеров, установленных в один или два яруса, в течение 10 мин.

Сканеры можно интегрировать с внутренними таможенными системами электронного документооборота и подключать к другим сканерам для дистанционного анализа и обмена информацией со смежными службами и охранными агентствами.

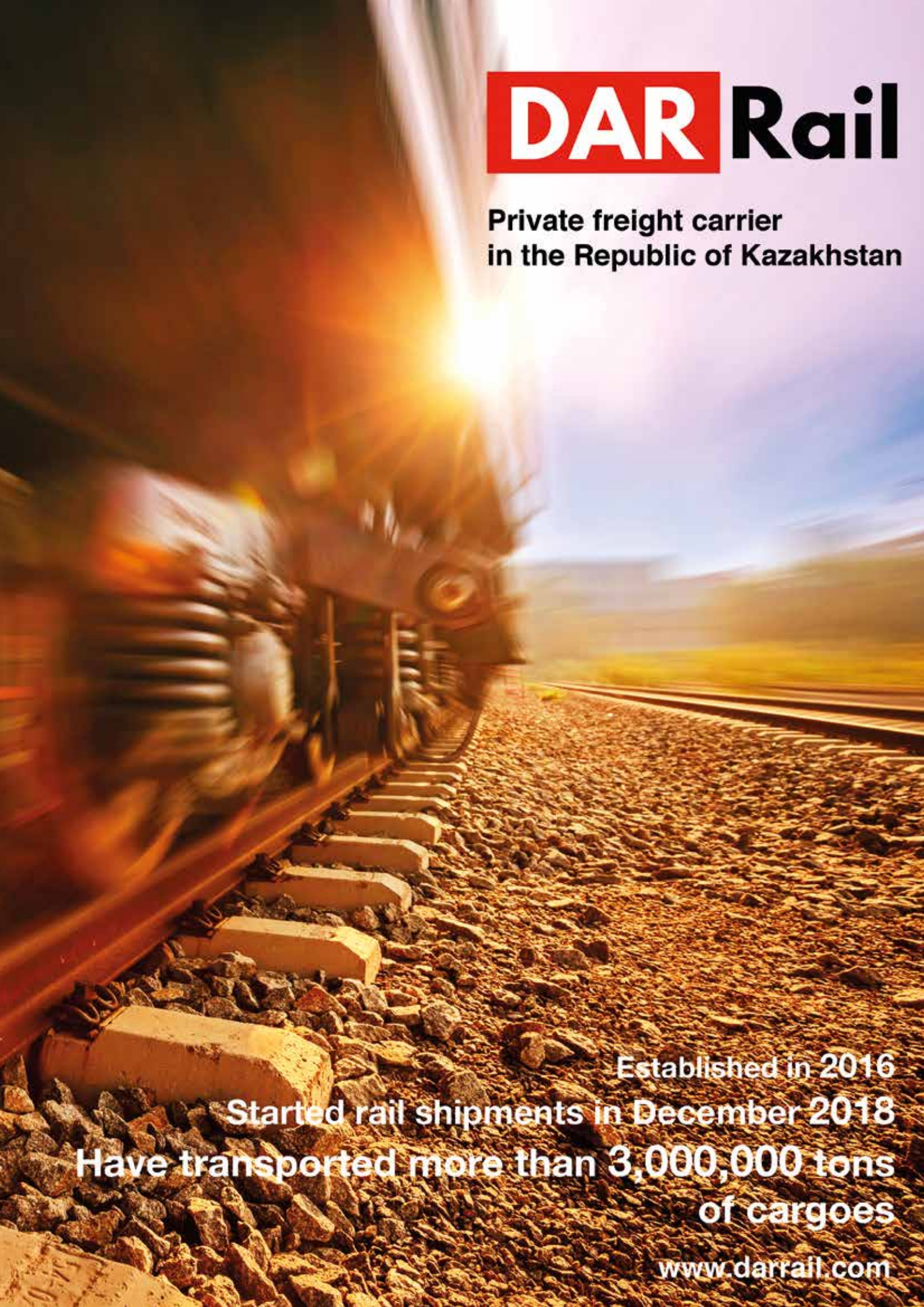
Генератор мощностью 6 МэВ обеспечивает проникновение рентгеновского излучения через слои стали толщиной 30 см. Фирменное программное обеспечение DaiSy предоставляет операторам доступ к различным кастомизированным инструментам обработки изображений для эффективной их интерпретации и определения рода груза. Операционная платформа CargoVision может быть дополнена вспомогательными функциями, в частности, автоматическим распознаванием кода контейнера.

Комплекс обслуживает бригада в составе контролёра и трёх операторов.

Первую партию оборудования стоимостью 13,5 млн долл. США планируется поставить заказчику в 2021 г. Сумма заказов в течение следующих 5 лет может составить 379 млн долл. США с опцией организации технического обслуживания в течение 10 лет.

Ранее подобные сканеры компания Smiths Detection уже поставляла для погранпереходов в Азербайджане.

http://www.zdmira.com/


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

ПОДПИСКА

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