

ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

№ 45 (2023)

TRANSPORT INNOVATIONS

SCIENTIFIC & TECHNICAL JOURNAL

№ 45 (2023)



ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРОГРАММЫ ПОДДЕРЖКИ ЭКСПОРТЁРОВ

НОВЫЕ КОНТУРЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЛОГИСТИКИ

**ПРОЕКТ «ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС»:
НОВЫЕ МАРШРУТЫ И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ СЕРВИСЫ**

XIV Международный экономический форум «Россия — Исламский мир: KazanForum» 2023

18-19 Мая, 2023

МВЦ «Казань Экспо»

Россия - Исламский
мир: доверие и
сотрудничество

18 мая 2023 года, в рамках XIV Международного экономического форума «Россия – Исламский мир: KazanForum 2023» состоится **Круглый стол Каспийского международного интеграционного клуба «Север–Юг» на тему: «МТК Север–Юг». Россия–Восток: логистика; импорт-экспорт»**

2023 год поставил перед транспортной отраслью новые вызовы, логистический рынок испытал невиданные в современной истории трансформации. Это дало новый импульс к развитию комплексных логистических сервисов на маршрутах МТК «Север–Юг» и расширило возможности торгового взаимодействия со странами Каспийского бассейна, Кавказа, Персидского залива, Индии.

Основное преимущество коридора «Север–Юг» — это скорость доставки по сравнению с традиционным морским коридором через Суэцкий канал. В настоящее время это экономически выгодный и целесообразный маршрут для перевозки и перевалки зерна, фруктов, химической и нефтехимической продукции, других товаров в обоих направлениях. Проект МТК «Север–Юг» предусматривает мультимодальное использование железных дорог, автомагистралей, морских путей, и позволяет существенно сократить время отправки грузов, уменьшив при этом стоимость перевозки.

По оценкам экспертов «Евразийского Банка Развития», к 2030 году объём контейнерных перевозок по маршрутам МТК «Север–Юг» может возрасти до 11,9 млн тонн (662 тыс. ДФЭ). Прогнозируется рост перевозок продовольственных товаров, металлов, древесины, машин, оборудования и прочих грузов.

Каспийский международный интеграционный клуб «Север–Юг», созданный под председательством Рамазана Гаджимурадовича Абдулатипова, является международной профессиональной отраслевой площадкой для обсуждения торговых, логистических и инвестиционных проектов в рамках МТК «Север–Юг».

Основная миссия Клуба — объединение ресурсов власти и бизнеса государств-членов международного проекта, а также стран-партнёров по диалогу, взаимное информирование и анализ подготовки инвестиционных и торговых соглашений.

Клуб ставит своей целью повышение финансовой и управленческой эффективности реализуемых международных инициатив, содействие в продвижении проектов, связанных с формированием транспортных и торговых потоков на пути Индия – Иран – Азербайджан – Россия – Европа, с использованием геополитического положения заинтересованных стран и регионов.

Заседание Круглого стола состоится 18 мая с 10.30 до 13.00

Основные темы для обсуждения:

- Интеграционная роль МТК «Север–Юг» в развитии экономики и экспортной логистики Большой Евразии. Роль России, Индии и Ирана в развитии МТК.
- Проект «Агроэкспресс» — специализированный сервис АО «РЖД Логистика» и АО «РЭЦ» по доставке отечественных продуктов питания в Казахстан, Узбекистан, Иран, Ближний Восток и Китай с помощью ускоренных контейнерных поездов.

- Перспективы и пути развития экономик России и Исламской республики Иран через торговые пути и потоки.
- Инвестиционный потенциал стран Большой Евразии и логистика МТК «Север–Юг». Исламские инвестиции в экономику и развитие логистики России.
- Россия – Иран: совместные проекты развития экономики, логистики и инвестиций.

В дискуссиях Круглого стола планируют принять участие:

Рамазан Абдулатипов, постоянный представитель Российской Федерации при ОИС
Марат Хуснуллин, Заместитель председателя Правительства Российской Федерации
Рустам Минниханов, Президент Республики Татарстан
Казем Джалали, Чрезвычайный и полномочный посол Исламской Республики Иран в РФ
Вероника Никишина, Директор АО «Российский экспортный центр»
Бату Хасиков, Глава Республики Калмыкия
Дмитрий Мурев, Генеральный директор АО «РЖД Логистика»
Мохаммад Ростами Сафа, Председатель совета директоров промышленной группы SAFA (Иран)
Манмит Синг Чадда (Manmeet Singh Chadha) Председатель совета директоров компании Silver Muller Rubber Limited (Индия)
Полад Бюльбюлю оғлы, Чрезвычайный и полномочный посол Республики Азербайджан в РФ
Юсеф Хасан Халави, генеральный секретарь Исламской палаты торговли, промышленности и сельского хозяйства (ICCSIA)
Модератор Круглого стола — Генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика», доктор технических наук, профессор Алевтина Кириллова



ПРИГЛАШАЕМ ВАС ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В РАБОТЕ КРУГЛОГО СТОЛА!

По вопросам участия:

Екатерина Дронова / Katerina_d@bk.ru / +7(903) 222-05-09

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Государственные программы поддержки АПК в 2023 году	2
Программы поддержки экспортёров в городе Москве	
Т. В. Минеева, Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве	6

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Проект «Евразийский Агроэкспресс»: направление на Китай	
А. Г. Кириллова, генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика», д.т.н., общественный бизнес-омбудсмен Москвы по международной логистике, член Общественного Совета Ространснадзора	10
Новые горизонты проекта «Агроэкспресс» Россия-Азербайджан	
Н. Г. Гейдаров, генеральный директор компании Alliance Logistics	14
Порт Цзиньчжоу — старт для развития новых торговых маршрутов	
Цао Чэн, вице-президент Jinzhou Port Co. Ltd	16
«Евразийский Агроэкспресс» поедет по МТК «Север–Юг»	18

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Новая тележка «РМ Рейл»: грузоподъёмность—больше, воздействие на путь— меньше	
Ю. П. Бороненко, заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство» ПГУПС, д.т.н., профессор / Д. В. Даниленко, директор по инновационному развитию компании «РМ Рейл»	22

ИННОВАЦИИ ЛОГИСТИКИ

Куда поедет лес? Логистические вызовы лесопромышленной отрасли	
Р. А. Матвеева, директор Улан-Удэнской лесной компании	25
Новые контуры отечественной логистики	
Д. В. Шимловский, член совета директоров АО «СИТИ Групп»	28

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Ключевые цифровые кейсы мультимодальных логистических проектов	
Г. Л. Крутоног, вице-президент Международной Ассоциации логистического бизнеса, почётный железнодорожник РФ	34

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Путевой лист теперь можно оформить в электронном формате	21
Логистика химической промышленности	32

Редакционный совет:

Белозёров В.Л., доктор экономических наук
 Белый О.В., доктор технических наук, профессор
 Вакуленко С.П., кандидат 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)
 Каплан Э.Т.
 Кириллова А.Г., доктор технических наук, профессор
 Колесников В.И., доктор технических наук, профессор,
 академик РАН
 Крутоног Г.Л.
 Кузнецов А.П., доктор технических наук, профессор
 Куренков П.В., доктор экономических наук, профессор
 Лещов Г.Ю., кандидат экономических наук
 Лёвин Б.А., доктор технических наук, профессор
 Миротин Л.Б., доктор технических наук, профессор
 Прокофьева Т.А., доктор экономических наук, профессор
 Тюфаев А.М., кандидат экономических наук
 Щербakov В.В., доктор экономических наук, профессор

Редакционная коллегия:

Фролова Н.Ю. — выпускающий редактор
 Волкова С.А. — ответственный редактор
 Шорохова О.В. — научный 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

Учредитель:

ООО «Спецконтейнер»

При поддержке:

АНО «Евразийская Агрологистика»
 Международная Ассоциация логистического бизнеса
 Центр компетенций цифровой логистики
 Международный Деловой Клуб «Север–Юг»
 Логистический Консорциум «Транссистема»

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.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРОГРАММЫ ПОДДЕРЖКИ АПК В 2023 ГОДУ

В 2023 г. Правительство Российской Федерации продолжит реализацию государственных программ поддержки агропромышленного комплекса (АПК) с целью повышения эффективности сельскохозяйственного производства, укрепления экономической и социальной стабильности в стране.

Государственные программы поддержки АПК в 2023 г. ориентированы на оказание помощи всем категориям сельхозпроизводителей, включая крупных рыночных игроков, а также мелких и средних фермеров.

Российский АПК можно смело назвать самой защищённой отраслью народного хозяйства: государство стабильно направляет средства на поддержку сельхозпроизводителей, в том числе и полученные в виде экспортных пошлин.

В новом году на развитие АПК выделено более 475 млрд рублей, доход от экспортных пошлин ожидается в размере 30 млрд рублей.

На данный момент в России действуют три основные государственные программы, направленные на развитие агропромышленного комплекса.

1. Государственная программа развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, утверждённая постановлением Правительства от 14 июля 2012 г. № 717. Действующая редакция Программы была принята 8 февраля 2019 г.

Целью программы является улучшение состояния агропромышленного комплекса, развитие сельского хозяйства, обеспечение населения качественной, доступной и безопасной продукцией питания, а также повышение экспортного потенциала.

Для реализации этих целей Правительство предусмотрело значительное финансирование. В 2023 г. будет выделено 173,4 млрд рублей, из них

158 млрд рублей — на льготное кредитование. 81,9 млрд рублей получают федеральные проекты по развитию отраслей АПК и их технической модернизации; на поддержку экспорта предусмотрено 41,4 млрд рублей.

В рамках программы предусмотрены различные направления деятельности, в том числе:

Развитие производства. Для увеличения объёмов производства предусмотрено финансирование строительства новых сельскохозяйственных объектов, модернизация уже существующих, а также предоставление субсидий и льгот для аграриев.

Развитие инфраструктуры. Для улучшения инфраструктуры в сельской местности в рамках программы предусмотрено финансирование строительства и модернизации дорог, железнодорожных и автомобильных перевозок, энергетических объектов, коммуникаций.

Развитие технологий. Для повышения качества сельскохозяйственной продукции и улучшения технологических процессов предусмотрены средства на проведение научных исследований, внедрение и совершенствование современных технологий в сельском хозяйстве.

В рамках программы также проводятся мероприятия по регулированию рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, в том числе, контроль за ценовой политикой и мониторинг состояния рынка.

2. Государственная программа «Комплексное развитие сельских территорий», утверждённая Приказом Правительства РФ от 26 мая 2014 г. № 988, представляет собой масштабную и долгосрочную стратегию, направленную на обеспечение устойчивого развития и повышение качества жизни жителей сельских территорий.

Цели программы:

- Укрепление традиционных сельскохозяйственных отраслей и поддержание устойчивости аграрного сектора;
- Разработка новых инновационных технологий для сельского хозяйства.
- Создание новых рабочих мест на селе и поддержка предпринимательской активности в аграрном секторе;
- Развитие инфраструктуры в селах и сельских населенных пунктах;
- Повышение уровня жизни жителей села и создание благоприятных условий для проживания.





В рамках программы предусмотрено финансирование множества мероприятий:

- Строительство и реконструкция объектов социальной и коммунальной инфраструктуры;
- Развитие транспортной инфраструктуры сельской местности;
- Поддержка сельскохозяйственных производств и предпринимательства на селе, создание новых рабочих мест;
- Разработка новых инновационных технологий в сельском хозяйстве для повышения экономической эффективности и устойчивости отрасли;
- Развитие культуры и туризма через возрождение культурных традиций и развитие туристической инфраструктуры;

Реализация программы «Комплексное развитие сельских территорий» по всей территории Российской Федерации должно обеспечить рост и процветание сельских территорий в ближайшие годы.

На финансирование этой программы в 2023 г. выделяют 40,4 млрд руб., что на 4 млрд больше, чем годом ранее. Больше всего поддержки получит жилищное направление: сюда пойдут дополнительные доходы государства от уплаты вывозных таможенных пошлин на зерновые.

3. Государственная программа «Эффективное вовлечение в оборот земель сельскохозяйственного назначения и развития мелиоративного комплекса». Утверждена постановлением Правительства РФ от 14 мая 2021 г. № 731.

Программа создана для повышения эффективности использования земельного фонда сельскохозяйственного назначения и улучшения условий для сельскохозяйственного производства в России.

Основные цели программы:

- Увеличение площадей под сельскохозяйственные культуры;
- Улучшение качества земельных ресурсов и повышение урожайности;
- Развитие мелиоративного комплекса для повышения эффективности использования земель;
- Устранение земельных участков с нарушенной организацией землепользования;
- Повышение конкурентоспособности отечественного агропроизводства.

В рамках программы предусмотрено финансирование ряда мероприятий, направленных на развитие сельского хозяйства:

- Модернизация и реконструкция мелиоративных систем, в том числе внедрение современных технологий в мелиорации земель;

- Отселение населения из сельских домов на новые жилищные обеспечения и возврат этих угодий в сельскохозяйственный оборот;

- Предоставление субсидий и льгот для сельхозпроизводителей на закупку нового оборудования;

- Создание кадровых резервов для достижения эффективных результатов производства;

- Поддержка крупных сельхозпроизводителей и развитие социальной и коммунальной инфраструктуры в селе.

Господдержка этой программы в 2023 г. заметно вырастет и составит более 38 млрд рублей, что на 25 млрд рублей больше, чем в 2022 г.

Программа «Развитие животноводства», утверждённая Приказом Правительства РФ от 29 мая 2017 г. № 792, станет одной из ключевых в 2023 г.

Она ставит перед собой задачу повышения объёмов производства молока, мяса и яиц, обеспечение животноводов необходимыми ресурсами, повышение качества животноводческой продукции.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

В рамках программы планируется развитие механизации и автоматизации производственных процессов в животноводстве, что позволит снизить затраты на труд и повысить эффективность производства.

Финансирование в рамках программы:

- Поддержка малого и среднего животноводства через предоставление субсидий на приобретение животных и строительство животноводческих комплексов;
- Развитие инфраструктуры в животноводческой отрасли, включая создание и модернизацию животноводческих комплексов, инкубаторов и искусственного осеменения;
- Проведение научно-исследовательских работ в животноводческой отрасли с целью внедрения новых технологий;
- Открытие новых рынков для экспорта животноводческой продукции.

Реализация программы должна привести к увеличению производства качественной животноводческой продукции, улучшению благосостояния жителей и укреплению престижа России на рынке мировой экономики.



По поручению Президента РФ Правительство обновило «Стратегию развития агропромышленного и рыбохозяйственного комплексов на период до 2030 г.» с учётом усложнившейся геополитической ситуации. В обновлённой версии предполагается учесть актуальные вызовы и создать условия для расширения отрасли по основным направлениям. Обо-

Выделение средств теперь будет происходить на повышение технологической независимости и достижение полного самообеспечения. Финансироваться будет переход на отечественные средства производства и научные разработки.

Государственная поддержка проекта «Агроэкспресс»

Кроме поддержки самой отрасли АПК, государство, в рамках специальной программы, также возмещает до 25 % от затрат на транспортировку агропромышленной продукции на экспорт.

Уполномоченным государственным агентом по реализации этой программы является Российский экспортный центр.

От своевременной и качественной доставки сельхоз продукции во многом зависит продовольственная безопасность как нашей страны, так и всего евроазиатского пространства.

Совместный интеграционный проект государств-членов ЕАЭС, направленный на развитие внешней торговли и организацию международных железнодорожных и мультимодальных перевозок продукции АПК между государствами ЕАЭС и в третьи страны «Евразийский Агроэкспресс», был поддержан премьер-министрами пяти стран—Армении, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и России—на заседании Евразийского Межправительственного Совета в городе Астане 25 февраля 2022 г.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРОГРАММЫ ПОДДЕРЖКИ АПК В 2023 Г. ОРИЕНТИРОВАНЫ НА ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ВСЕМ КАТЕГОРИЯМ СЕЛЬХОЗПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ — КРУПНЫМ, МЕЛКИМ И СРЕДНИМ ФЕРМЕРАМ

Также будет продолжаться реализация программы «Развитие растениеводства», утверждённой Правительством Российской Федерации 15 мая 2019 г. Программа направлена на совершенствование технологий выращивания сельскохозяйственных культур, повышение качества посевного материала, снижение затрат и улучшение показателей урожайности.

Ключевые направления программы—селекционная работа с использованием новейших технологий, развитие экологически чистого земледелия, внедрение эффективных систем хранения и переработки урожая, развитие экспортного направления растениеводческой продукции.

В рамках программы также предусмотрено совершенствование механизмов государственной поддержки сельского хозяйства.

значена главная цель стратегии—устойчивый рост отрасли на 3 % в год, однако, чтобы её достигнуть, необходима существенная государственная поддержка.

Речь идёт о сумме порядка 900 млрд в год, которые будут направлены на обеспечение малоокупаемых секторов АПК.

Господдержка высоко доходных секторов, таких как: производство зерновых и масличных культур, птицеводство и свиноводство,—будет сведена к минимуму.

На сегодняшний день Российская Федерация полностью обеспечивает себя зерном, растительным маслом, сахаром, мясом и рыбой. Государственной поддержки по-прежнему требует молочная отрасль, выращивание картофеля, овощей, ягод и фруктов, включая виноградарство, где по ряду позиций, в частности, в сфере селекции, ситуация остается катастрофической.

За минувший год «Агроэкспресс», из проекта по одиночным пилотным отправлениям замороженной продукции в Китай и Узбекистан, превратился в действительно масштабный и международный проект, прирос новыми маршрутами, включая МТК «Север–Юг».

Важным решением было принятие Евразийским Межправительственным советом 3 февраля 2023 г. Распоряжения «О включении в совместный интеграционный проект «Евразийский Агроэкспресс» перевозок, осуществляемых по МТК «Север–Юг» в направлении Туркменистана, Исламской Республики Иран, Объединённых Арабских Эмиратов и Республики Индия».

Принятое решение связано с тем, что пилотные отправки в рамках проекта «Евразийский Агроэкспресс» показали привлекательность и эффективность поставок сельхозпродукции по коридору «Север–Юг» и дальнейшую перспективность развития Проекта на новых рынках.

«В связи с переориентацией ряда транспортных маршрутов, востребованность коридора «Север–Юг» существенно возросла. Произведённые в рамках проекта пилотные отправки в Иран и Индию подтвердили привлекательность направления. Наши страны здесь обладают большим потенциалом для расширения своего транзитного и экспортного потенциала», — рассказал министр по торговле ЕЭК Андрей Слепнёв.

При этом он особо отметил превышение плановых показателей «Евразийского агроэкспресса» за первый год его работы.

Всего в рамках проекта в 2022 г. было перевезено 525,5 тыс. тонн, в том числе 282,9 тыс. тонн рефрижераторных грузов.

Номенклатура товаров включала в себя мясо курицы и говядины, сухое молоко, масложировую, плодоовощную и зернобобовую продукцию.

Ключевой оператор Проекта АО «РЖД Логистика» запустило регулярный контейнерный поезд по восточной ветке международного транспортного коридора «Север–Юг».

Контейнерный поезд отправляется Московской железной дороги по выделенной нитке графика, следует транзитом через Казахстан до ст. Сарахс в Туркмении, где контейнеры перегружаются на колею 1435 мм. Далее груз идёт по территории Ирана до порта Бендер-Аббас. По прибытии в порт контейнеры перегружаются на судно и следуют морем в пункты назначения.

Этот маршрут уже стал регулярным, с периодичностью отправок раз в месяц. В ближайших планах «РЖД Логистики» — увеличение частоты отправок контейнерных поездов по этому направлению.

Дополнительным фактором развития Проекта «Евразийский Агроэкспресс» является программа строительства сети агрохабов и оптово-распределительных

центров, где консолидируется продукция сельхозпроизводителей для поставок на экспорт, а также внутрирегионального распределения импортной продукции.

«Ключевой посыл этого масштабного проекта — расположение точек локаций агрохабов вблизи грузовых терминалов железных дорог, чтобы избежать издержек на «первую» и «последнюю» мили, и чтобы консолидировать продукцию для отправок ускоренными контейнерными поездами, которые курсируют по регулярному расписанию в рамках сформированных экспортно-импортных логистических каналов.

В рамках Проекта подходит к завершению проектирование агрохабов в Уфе и Казани. В дальнейших планах — Ставрополь, Санкт-Петербург, Новосибирск и, проекты в странах Евразийского экономического союза и странах-наблюдателях ЕАЭС», — рассказала генеральный директор управляющей дирекции Проекта АНО «Евразийская Агрологистика» Алевтина Кириллова.

В дальнейших планах по масштабированию Проекта — выработка и продвижение инициатив по развитию евразийских транспортных коридоров и товаропроводящей инфраструктуры, включая запуск единой сети оптово-распределительных и транспортно-логистических центров, разработка и развитие единой цифровой экосистемы агрологистических сервисов для участников Проекта. ■



ПРОГРАММЫ ПОДДЕРЖКИ ЭКСПОРТЁРОВ В ГОРОДЕ МОСКВЕ

Т. В. Минеева, Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве



Уважаемая Татьяна Вадимовна, Институт уполномоченных в городе Москве проводит большую работу по поддержке предпринимателей. Какие сейчас действуют программы для тех московских бизнесменов, которые хотят экспортировать свою продукцию?

Команда Уполномоченного по защите прав предпринимателей в городе Москве ведёт большую работу по поддержке представителей бизнеса столицы.

На уровне Правительства Москвы действует много программ для экспортёров: предусмотрены субсидии и гранты; консультации и бесплатные мероприятия по теме экспорта.

Подробнее об этих программах можно узнать на сайте Московской школы экспортёра moscow-export.com.

При поддержке Московского экспортного центра (МЭЦ), московские предприниматели могут организовать онлайн-продажи на зарубежных маркетплейсах.

Актуальный список онлайн-площадок размещён на сайте moscow-export.com в разделе «Онлайн-экспорт».

Так, например, экспортёры пищевой продукции, при поддержке МЭЦ, могут продавать свои товары на китайской платформе WeChat, являющейся одновременно социальной сетью, маркетплейсом и платёжной системой.

На основе платформы WeChat Московский экспортный центр финансирует размещение и поддержку товаров московских брендов в магазине «Сделано в Москве», оказывает консультации по вопросам сертификации, регистрации товарного знака, транспортировки, а также рекламного продвижения.

Программа поддержки рассчитана на локальных производителей муки и масла, бакалеи, напитков, консервации и кондитерских изделий.

Условиями участия в программе являются регистрация ООО и ИП в городе Москве, со сроком регистрации не менее полугодия. Компания не должна иметь задолженностей и не находиться в стадии реорганизации, ликвидации или банкротства.

Если ваша компания соответствует этим простым требованиям, то она сможет продавать свою продукцию на площадке Российского павильона в крупнейшем китайском городе Чэнду, при поддержке города.

ДЛЯ МОСКОВСКИХ ЭКСПОРТЁРОВ ПРЕДУСМОТРЕНЫ СУБСИДИИ И КОМПЕНСАЦИЯ НЕКОТОРЫХ СТАТЕЙ РАСХОДОВ. НА ОСНОВАНИИ ЭКСПОРТНОГО КОНТРАКТА МОЖНО ПОДАТЬ ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ ГРАНТА. МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫПЛАТА — 10 МЛН РУБЛЕЙ

Московский экспортный центр, который реализует программу размещения в Chengdu International Trade City, финансирует листинг товаров, сертификацию, логистику, регистрацию авторского права и таможенное оформление.

После прохождения необходимых процедур, продукция отобранных компаний отгружается в Китай и появляется сразу в нескольких местах: на полках в Russian Commodities Pavillion; в выставочном B2B-павильоне; отдельном B2C-магазине, а также в онлайн-приложении WeChat.

Команда Уполномоченного по поддержке предпринимателей города Мос-

квы также сотрудничает с торговыми представительствами России в других странах. Они оказывают поддержку московским компаниям-экспортёрам по вопросам ведения бизнеса — как в формате консультаций, так и в виде участия в бесплатных мероприятиях по теме экспорта.

Российским предпринимателям финансируют размещение и продвижение на зарубежных онлайн платформах, где они могут запустить поставки своей продукции в страны СНГ, Азии, Ближнего Востока и другие регионы.

Программа МЭЦ также рассчитана и на производителей косметической продукции. В проекте могут участвовать компании, не применяющие в производстве продукции компоненты животного происхождения, для хранения которой не требуется отрицательная температура. Кроме того, товар должен иметь срок годности не менее 9 месяцев. Принять участие в отборе могут ООО и ИП столицы, зарегистрированные не менее

полугодия назад, без задолженностей, не находящиеся в стадии реорганизации, ликвидации или банкротства.

Важная часть процесса экспортной торговли — получение сертификата на товар. Этот документ подтверждает происхождение продукции из страны, на территории которой она была произведена полностью или получила значимую переработку, либо подтверждает ввоз товара из страны-импортёра, не входящей в список запрещённых. Сертификат о происхождении товара поможет экспортёрам снизить размер таможенных пошлин, а в некоторых случаях и полностью освободить от их уплаты.



Chengdu International Trade City (© Фото: информационное управление района ЦзинНю, Чэнду)

Кроме того, наличие сертификата о происхождении товара часто предусмотрено экспортным контрактом или национальными правилами РФ на ввоз товара. Сертификат выдаётся Российской торгово-промышленной палатой (ТПП РФ).

Теперь оформление этого документа существенно упрощено: его можно получить на платформе «Мой экспорт».

Предпринимателей всегда интересуют конкретные цифры. Расскажите, в каком объёме и какие расходы компенсируются экспортёрам на уровне Москвы.

Для московских предпринимателей, стремящихся экспортировать свою продукцию, предусмотрены субсидии, гранты и компенсация некоторых статей расходов.

Давайте остановимся на цифрах чуть подробнее. Субсидии в размере до 3 млн рублей, но не более 20% от стоимости партии товара, предоставляются на транспортировку продукции в дружественные страны; на адаптацию товаров и услуг к зарубежным рынкам — разработку дизайна и интерфейса IT-продукции, дублирование аудиовизуальной продукции.

Компенсируются также расходы на сертификацию продукции, реализованной за 2019–2021 гг. в дружественные страны; на пошлины за оформление

Грант представляет собой кешбэк в размере 10% от суммы экспортного контракта. Максимальная выплата — 10 млн рублей, при этом она не будет

ТОРГОВЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ В ДРУГИХ СТРАНАХ ОКАЗЫВАЮТ ПОДДЕРЖКУ МОСКОВСКИМ ЭКСПОРТЁРАМ ПО ВОПРОСАМ ВЕДЕНИЯ БИЗНЕСА В ФОРМАТЕ КОНСУЛЬТАЦИЙ И УЧАСТИЯ В БЕСПЛАТНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ ПО ТЕМЕ ЭКСПОРТА

документов, подтверждающих соответствие продукции; на работы по подаче заявок на патент и получение охранных документов, — до 3 млн рублей, но не более 50% от экспортной выручки.

За сертификацию систем менеджмента, производства или систем качества, а также за оформление документов или перевод на иностранный язык можно получить компенсацию до 500 тысяч рублей, но не более 50% от экспортной выручки при реализации продукции в дружественные страны в 2019–2021 гг.

На основании экспортных контрактов московские компании-экспортёры также могут подать заявку на получение гранта.

превышать 50% от суммы налогов, уплаченных в бюджет Москвы. Суммы экспортных контрактов, по которым можно подать заявку на получение гранта, должны начинаться от шести миллионов рублей.

Выйти на внешние рынки экспортёрам поможет и наш новый Акселератор Global Gate. Эксперты по развитию международного бизнеса помогают городским компаниям-экспортёрами выстроить стратегию вывода своей продукции на новые рынки и реализовать новые цепочки поставок.

Для участия в акселераторе нужно оставить заявку на сайте Московского экспортного центра <https://moscow-export.com/> в разделе «Акселерационные программы». 85% стоимости

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ



участия компенсируется грантом от Правительства Москвы.

Есть также и совершенно бесплатные программы. На сегодняшний день, московским компаниям предлагают участвовать в бесплатной программе для выхода на рынки стран БРИКС.

Самые активные участники «Open BRICS» представляют свои проекты потенциальным инвесторам из Бразилии, Индии, Китая и ЮАР.

К участию приглашаются технологические компании, желающие развивать бизнес на новых рынках и получившие выручку в последнем отчётном периоде.

Заявки принимаются на сайте Агентства инноваций Москвы до 10 сентября (www.innoagency.ru). Результаты отбора объявят 20 сентября 2023 г.

Вот такой пакет интересных мер поддержки столичным предпринимателям, желающим экспортировать продукцию, обещает столица. А вот насколько они реализуются, сработает ли каждый «винтик» системы без сбоев, соответствует ли всё заявленное действительности и будут ли сложности,—по этим и другим вопросам представители бизнеса всегда могут обратиться к Уполномоченному по защите прав предпринимателей в городе Москве.

Сейчас активно развивается проект «Евразийский Агроэкспресс», направ-

ленный на обеспечение продовольственной безопасности стран-участниц Евразийского экономического союза. Проект предполагает ускоренную доставку агропродукции контейнерными поездами и мультимодальным способом. Есть ли среди мер поддержки предпринимателей специальные программы в агросекторе? Расскажите, пожалуйста, о них.

Конечно, такие программы существуют. Из федерального бюджета на поддержку предприятий аграрного сектора в 2023 г. выделено около 500 млрд рублей, в том числе,—158 млрд рублей на льготное кредитование и порядка 90 млрд—на переоснащение сельхозпредприятий.

Действует программа льготного лизинга, которая помогает предпринимателям закупать новую технику. Под эту

НОВЫЙ АКСЕЛЕРАТОР GLOBAL GATE, РАЗРАБОТАННЫЙ МЭЦ, ПОМОГАЕТ ВЫЙТИ МОСКОВСКИМ ЭКСПОРТЁРАМ НА ВНЕШНИЕ РЫНКИ, ВЫСТРОИТЬ СТРАТЕГИЮ ПРОДАЖ, РЕАЛИЗОВАТЬ ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК

программу подпадает более 22 000 наименований техники и оборудования, со сроком кредитования до 8 лет. Я считаю, это очень хорошая программа.

Краткосрочный или инвестиционный кредит по ставке не более 5% можно взять в уполномоченных Министерством

сельского хозяйства РФ банках. Отдельная федеральная программа направлена на поддержку небольших фермерских хозяйств и сельхозпроизводителей.

Я бы предложила смотреть на сложившуюся ситуацию не как на время сложностей и непростых задач, а как на время возможностей: перестроиться, использовать этот период для обновления мощностей, оптимизацию процессов. Не терять оптимизм, а работать—это сейчас важно.

По итогам прошлого года, экспорт в Иран в целом вырос на 15%, при этом 85% поставляемых товаров—сельскохозяйственная продукция.

Китай вернул себе статус крупнейшего покупателя сельхозпродукции: экспорт туда вырос на 44% по сравнению с прошлым годом.

С какими вопросам к вам обращаются чаще всего предприниматели, которые заинтересованы в развитии агробизнеса? С какими вызовами они сталкиваются? Чем им может помочь государство?

Около года назад, с вступлением в силу первых санкций, накопилось множество вопросов в Общественную приёмную по защите прав предпринимателей в сфере транспорта, которую возглавляет Общественный уполномоченный Артур Терисаян.

Вопросы касались, в первую очередь, техники и комплектующих: доля иностранной техники составляла на тот момент 30–40% автопарка, и стоимость запчастей выросла сразу на 30–50%,—запасы складов были моментально раскуплены.

Сказать, что спустя год проблема решена, конечно нельзя, но предприниматели приспособились. Частично потребности закрыл параллельный импорт, частично переход на технику «дружественных стран». Достаточно быстро отреагировали китайские производители,

которые перенастроили производство на новую нишу, и уже первые партии запчастей для спецтехники поступают российским аграриям из Поднебесной. Безусловно, понадобится время на доработку и оттачивание нюансов.

Поскольку сельхозпредприятия—это бизнес, которые выстраиваются годами, даже десятилетиями, путь до успеха здесь очень сложный, долгий, кропотливый. Сохраняя компанию, предприниматели скорее пожертвуют маржинальностью, прибылью, чем перейдут на низкопробные запчасти или удобрения. Здесь нет права на ошибку, и бизнес это знает, поэтому решения принимает не быстрые, но выверенные.

Обеспечение продуктами питания такого крупного мегаполиса как Москва требует координации усилий большого числа участников. С какими вопросами обращаются к вам предприниматели, бизнес которых связан с этой сферой? Какие вы им предлагаете решения?

В связи с введением в Москве ограничений для грузового транспорта внутри МКАД, был ряд обращений сельхозпроизводителей, поставляющих продукцию на прилавки столицы, по вопросам оформления пропусков для большегрузов.

Предложения бизнеса были услышаны: процедуры выдачи пропусков максимально упрощены; сроки рассмотрения заявлений сокращены.

Также поставщики сталкиваются с трудностями погрузочно-разгрузочных работ, особенно в центре Москвы, где платные парковки, шлагбаумы во дворах, плотный график движения.

Ещё один пример. К Уполномоченному обратился Ассоциация пекарей и кондитеров. Дело в том, что автомобили, перевозящие хлебобулочные изделия по Москве, обязательно должны быть оборудованы тахографами¹. Учитывая специфику работы хлебопекарей, такое требование представляется явно избыточным. Надеемся, что совместно с Минтрансом нам удастся решить данную проблему.

¹ Приборы для контроля режима труда и отдыха водителей—прим. редактора.

Эти и другие системные проблемы бизнеса, мы обсуждаем, в том числе с органами власти Москвы на площадке Рабочей группы по транспортной логистике, которой руководит Ответственный уполномоченный Алевтина Кириллова.

Каким Вы видите в будущем участие государства в развитии экспортных программ, в целом, и в агросекторе, в частности?

Это доступная и понятная господдержка во всех направлениях, в том числе субсидирование как для аграриев, так и для производителей техники; поддержка лизинговых компаний; активное маркетинговое продвижение российской продукции на всевозможных международных площадках.

Небольшому фермеру всегда было непросто выйти к покупателю, теперь с

этой же проблемой столкнулись и крупные производители.

Развитие агросектора сегодня—это общенациональная задача, а не просто коммерческий интерес каждого игрока этой сферы бизнеса.

Стоит признать, что открытость и готовность конкретной страны покупать сельхозпродукцию из России не всегда транслируется конкретными предприятиями, которые могут уходить от контракта.

На этом этапе возрастает роль дипломатических ходов, выраженных в конкретных, предметных соглашениях.

Отдельную роль в этом процессе могут сыграть профильные ассоциации и союзы.

Я призываю всех предпринимателей объединяться, чтобы голос отрасли звучал громче. Практика организации диалога бизнеса и власти в Москве показывает, что стороны могут слушать и слышать друг друга. ■

Татьяна Вадимовна Минеева—Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве.

Кандидат экономических наук, выпускник Президентской программы управленческих кадров.

Обладатель Почётной грамоты Президента Российской Федерации за работу по обеспечению защиты прав и законных интересов предпринимателей (2022); Почётной грамоты Правительства Москвы от Мэра Москвы С.С. Собянина (2021); Награды «За развитие инфраструктуры защиты бизнеса» от Уполномоченного при Президенте РФ по защите прав предпринимателей Б.Ю. Титова (2021); Медали Московской ассоциации предпринимателей «За защиту российского бизнеса» (2020); Награды 1 степени «Мать-героиня» от «Союза женских сил» (2021); Медали «За укрепление боевого содружества» от Министерства обороны РФ (2021).

Победитель конкурса «Лидеры России. Политика» (2020 г.).

Председатель регионального отделения Ассоциации «Женщины бизнеса» в городе Москве.

Автор книги «Как дружить с государством?».

Выступает на защите законных интересов предпринимателей, осуществляет контроль за соблюдением прав субъектов предпринимательской деятельности органами государственной власти и местного самоуправления, содействует развитию общественных институтов, ориентированных на защиту прав предпринимателей.

Ведёт коммуникацию с предпринимательским сообществом, является медиатором между бизнесом и властью, работает над объединением бизнеса из разных областей.

Пропагандирует здоровый образ жизни, занимается йогой и фитнесом. Принимает участие в регатах и сплавах на байдарках, играет в регби в команде Экосистемы Уполномоченного.

ПРОЕКТ «ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС»: НАПРАВЛЕНИЕ НА КИТАЙ

А. Г. Кириллова, генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика», доктор технических наук, общественный бизнес-омбудсмен Москвы по международной логистике, член Общественного Совета Ространснадзора



Несмотря на то, что в 2022 г. логистический рынок испытал невиданные в современной истории потрясения, когда почти все налаженные годами связи и цепочки были разорваны и транспортникам пришлось заново перенастраивать прямые, смешанные и мультимодальные маршруты, и выходить на новые форматы взаимодействия, товарооборот между Россией и Китаем увеличился на 29,3% и достиг рекордных \$190,3 млрд¹.

Китайский экспорт товаров в Россию увеличился на 12,8% до \$76,1 млрд, а импорт из России — на 43,4% до \$114,1 млрд.

Китай остаётся ведущим импортёром российского рапсового масла, мяса птицы, говядины, соевых бобов, овса, семян льна.

Китай является крупнейшим в мире производителем многих видов сельхозпродукции и занимает лидирующие позиции по производству многих овощей, зерновых и фруктов.

В структуре импорта сельскохозяйственной продукции Китая в 2022 г. доминировали соевые бобы (25%), свинина и субпродукты (6,2%), говядина и субпродукты (6%), кукуруза (3,9%), ракообразные (3,3%). Увеличились поставки рыбы

и морепродуктов из России в Китай, общий объём которых превысил 500 тыс. тонн. В том числе, физический объём экспорта мороженой рыбы увеличился на 46%. В прошлом году в Китай из России было поставлено 139 тыс. тонн мяса птицы, что на 11% больше, чем в 2021 г.

Объём экспорта сельхозпродукции из Китая в Россию увеличился на 43% и достиг \$2,5 млрд. Ежегодный объём сельскохозяйственного экспорта Китая оценивается в десятки миллиардов долларов.

В контексте такого роста взаимной торговли между Россией и Китаем активно развивается международный проект «Евразийский Агроэкспресс» — проект ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок агропромышленной и продовольственной продукции из России и стран Евразийского союза в Китай, регионы Центральной Азии и другие заинтересованные страны, которые приобретают продукцию России и стран ЕврАзЭС, и направляют в наши страны встречный импорт.

Проект «Евразийский Агроэкспресс» был запущен в 2019 г. при полной поддержке Российского экспортного центра операторской компанией АО «РЖД Логистика», которая на сегодняшний день имеет свой парк специализированных контейнеров для перевозки продовольственных грузов.

На протяжении 2020–21 гг. проект активно развивался, и, несмотря на сдерживающий фактор пандемии, продовольственные грузы всё равно перемещались между странами-участницами проекта.

В 2022 г. проект вышел на Евразийский уровень: к нему присоединились Беларусь, Казахстан и Киргизия.

В начале 2022 г. было подписано Распоряжение Евразийского межправительственного совета о поддержке проекта ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок агропромышленных и сельскохозяйственных грузов «Евразийский Агроэкспресс».



¹ По сравнению с 2021 г., — Главное таможенное управление КНР.



Участниками проекта на сегодняшний день являются не только крупнейшие мультимодальные операторы России и железнодорожные администрации стран Евразийского Союза—РЖД Логистика, КТЖ Экспресс, Славтранс-Сервис,

отправителей и получателей, возникающие в процессе транспортировки.

Отправки осуществляются, в основном, с терминала компании «Славтранс-Сервис» (жд станция «Селятино»), одного из крупнейших в ЦО РФ.

возка любой продукции, не требующей температурного режима, в универсальных контейнерах.

В периметре проекта запланировано формирование сети оптово-распределительных центров (ОРЦ) и агрохабов с функционалом транспортно-логистического терминала и «сухого порта» на территории стран Евразийского союза. Со всех этих агрохабов будут формироваться ускоренные контейнерные поезда-агроэкспрессы по новым маршрутам.

На стадии активных обсуждений с китайскими партнёрами и со-инвесторами находятся и проекты на территории КНР.

Проект агрохабов и распределительных центров имеет общую концепцию, однако для каждой локации просчитывается индивидуально. В составе агрохаба—сухие склады для хранения любой продовольственной продукции, склады для хранения фрэш-продукции и холодильные камеры для замороженной продукции. На территории центра предусматривается возможностью делать переработку продукции.

Регулярный маршрут на Китай через Забайкальск и Хоргос восстановился после снятия с китайской стороны антиковидных ограничений на проход замороженной продукции через сухопутные

«ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС» — ПРОЕКТ УСКОРЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК АГРОПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ИЗ РОССИИ И СТРАН ЕАЭС В КИТАЙ И ДРУГИЕ СТРАНЫ, КОТОРЫЕ ПРИОБРЕТАЮТ ПРОДУКЦИЮ И НАПРАВЛЯЮТ В НАШИ СТРАНЫ ВСТРЕЧНЫЙ ИМПОРТ

Бремино Групп, Кыргыз Темир Жолу, но и транспортные компании Узбекистана как страны-наблюдателя, а также китайские компании из провинций Чэнду, Гуанджоу, Чунцин, Сиань, и других, которые активно торгуют с Россией и заинтересованы в развитии проекта.

К 2023 г. достигнута одна из основных целей проекта—наладить ускоренные и бесшовные поставки сельхозпродукции на маршруте Россия – Китай. Сервис запущен в регулярном формате. В 2022 г. в направлении Китая было перевезено более 500 тыс. тонн продовольственной продукции.

У операторов проекта есть официальные представительства и офисы в КНР, где можно получить ответы на запросы

Ежедневно отправляются и принимаются 1–2 ускоренных контейнерных поезда между Россией и Китаем. К этим же поездам присоединяются грузы, следующие из Республики Беларусь.

В 2022 г. из Республики Беларусь с жд станций Жодино и Орша были запущены прямые поезда с агропродукцией (груз—сухое молоко) в Сиань и Чунцин, проект активно развивается.

Под проект «РЖД Логистика» приобрела 500 автономных рефконтейнеров, которые поддерживают требуемый температурный режим на всём пути следования. В них можно перевозить как замороженные продовольственные грузы, так и фрэш-продукцию. Также этими контейнерными поездами доступна пере-

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

погранпереходы. Грузы также едут до дальневосточных портов и далее морем до Шанхая.

Перевозки производятся как в сухих контейнерах, ставки на которые зависят от объёма и номенклатуры груза, маршрута и провинции погашения в Китае, так и в автономных рефрижераторных контейнерах, полностью подключённых к электронной системе слежения и телеметрии.

Любой тип контейнеров для доставки продовольственных грузов может быть представлен в необходимом количестве. Температурный режим груза поддерживается на всём пути следования. В процессе мультимодальной перевозки не происходит никакого перегруза скоропортящегося товара, что гарантирует непрерывность холодовой цепи и доставку груза в высоком качестве. Одно из основных преимуществ «Агроэкспрессов» — это то, что эти регулярные контейнерные бесшовные поезда загружены в обе стороны.

Под проект «Агроэкспресс» странами ЕАЭС сформированы зелёные контрольные коридоры — таможенные, ветеринарные и фитосанитарные. На маршрутах, например, из Узбекистана уже сейчас можно заранее задеклариро-

вать фитосанитарную продукцию, чтобы в процессе перевозки все документы по приходу на ст. Селятино были готовы. Это же касается и китайской продукции.

Новые проектируемые коридоры с Китаем через Киргизию и Узбекистан существенно ускорят сроки доставки грузов между Китаем и странами Центральной Азии. Проект сейчас находится под прямым кураторством президентов Кыргызстана и Узбекистана. Дирекция проекта АНО «Евразийская Агрологистика» также участвует в этой работе, поскольку видит в этих проектах большой потенциал по перевозке продовольственных грузов для снабжения наших стран.

К 2023 Г. ДОСТИГНУТА ОДНА ИЗ ОСНОВНЫХ ЦЕЛЕЙ ПРОЕКТА — ЗАПУСТИТЬ УСКОРЕННЫЕ И БЕСШОВНЫЕ ПОСТАВКИ СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИИ НА МАРШРУТЕ РОССИЯ – КИТАЙ. В 2022 Г. В НАПРАВЛЕНИИ КИТАЯ БЫЛО ПЕРЕВЕЗЕНО БОЛЕЕ 500 ТЫС. ТОНН ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ

Так, новый открытый маршрут Ланьчжоу – Ташкент из Китая в Узбекистан через Кыргызстан короче, чем маршрут через Хоргос на 5 дней.

3 февраля 2023 г. на Евразийском Межправительственном совете в Алматы было подписано следующее Распоряже-

ние Межправительственного совета (его, как и первое Распоряжение, подписали 5 премьер-министров) о масштабировании проекта «Евразийский Агроэкспресс» на маршруты коридора «Север–Юг», включая Туркменистан, Иран и ОАЭ.

Учитывая, что между КНР и Ираном подписано рассчитанное на 25 лет соглашение о всестороннем сотрудничестве и Китай и Иран вышли на новый, стратегический, уровень взаимоотношений, особое внимание в этих странах уделяется возможностям и перспективам двустороннего сотрудничества в различных областях, в том числе в экономической сфере. Иран имеет также временное торговое соглашение с Ев-

разийским экономическим союзом, и Россия, Иран и Китай совместно могут использовать эти торговые и логистические возможности для быстрого и бесшовного курсирования внешнеторговых грузов и развития агропромышленного сектора и взаимовыгодных поставок.

Железнодорожный коридор через Киргизию мог бы стать конкурентом для казахстанского и российского трансконтинентальных коридоров



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Отмечу также, что в 2022 г. по восточной ветке МТК «Север–Юг» РЖД Логистика запустила регулярный контейнерный поезд, который с московской железной дороги отправляется через Казахстан, Туркменистан, Иран и далее следует морем на Индию и страны Юго-восточной Азии, в том числе и Китай.

Цифровизация «Агроэкспресса»

С КНР на уровне ШОС идёт проработка цифровизации маршрутов «Агроэкспресса». Это будет электронная цифровая экосистема, в которой можно будет в режиме онлайн-сервисов заказать перевозку.

Этот этап развития проекта прорабатывается с участием Рабочей группы высокого уровня по содействию проекту, сформированной в Евразийской экономической комиссии. Прототип системы готовится к пилотному запуску. В дальнейшем, через интеграцию с заинтересо-

ванными структурами, такими как РЭЦ, ЕАБР, другими банками, эта экосистема будет расширяться, дополняясь, возможно, страховыми сервисами, кредитными возможностями, которые будут полезны для трейдеров стран ЕАЭС, ведущих внешнеэкономическую деятельность.

ПОД ПРОЕКТ «АГРОЭКСПРЕСС» СТРАНАМИ-УЧАСТНИЦАМИ ЕАЭС СФОРМИРОВАНЫ ЗЕЛЁНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ КОРИДОРЫ – ТАМОЖЕННЫЕ, ВЕТЕРИНАРНЫЕ И ФИТОСАНИТАРНЫЕ

Цифровой профиль экосистемы будет включать в себя:

- системы автоматического мониторинга и обеспечения безопасности на транспорте;
- финансовый сервис «цифровой аккредитив» на базе доверенной среды Masterchain при предоставлении услуги перевозки груза;
- применение «умных контрактов» в системе грузовых перевозок;

- обеспечение недискриминационного доступа к транспортной инфраструктуре путем развития открытых API;
- использование искусственного интеллекта и нейротехнологий в системах видеоаналитики и превентивного выявления неполадок;

- оптимизация грузовых перевозок за счёт более широкого использования интернета вещей (IoT).

Сейчас, совместно с Ассоциацией компаний розничной торговли и нашими российскими, казахстанскими и китайскими партнёрами, мы планируем запустить пилотную версию этой цифровой системы во взаимодействии с Китайской Народной Республикой.



НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ ПРОЕКТА «АГРОЭКСПРЕСС» РОССИЯ-АЗЕРБАЙДЖАН

Н. Г. Гейдаров, генеральный директор компании Alliance Logistics

В 2022 г. компания Alliance Logistics присоединилась к проекту «Евразийский Агроэкспресс» по ускоренной доставке продовольственных грузов контейнерными поездами.

При непосредственном участии компании в 2022 г. было отправлено несколько поездов со свежей плодоовощной продукцией из Азербайджана в Россию.

О том, какое развитие проект получил в 2023 г. и что стоит в планах, мы беседуем с генеральным директором компании Натигом Гейдаровичем Гейдаровым.

В 2022 г. компания Alliance Logistics дважды участвовала в отправлениях «Агроэкспрессов» из Азербайджана в Россию. Это были свежие овощи и фрукты, которые пользуются большим спросом у российских потребителей.

Наши азербайджанские производители также остались довольны эффективностью и скоростью отправки продукции.

В настоящее время на севере Азербайджана, на границе с Россией, в Хачмазском районе строится крупный агропарк и логистический центр «Худат» для хранения и провоза на территорию РФ сельхозпродукции, в основном, плодово-овощной.

Новый агропарк будет занимать территорию площадью 17 га, иметь холодные склады, автостоянку, прямой доступ к железной дороге. Здесь продукция фермеров будет приниматься на хранение, а затем железнодорожным и автомобильным транспортом отправляться в Россию и другие страны.

АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ОСТАЛИСЬ ДОВОЛЬНЫ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ И СКОРОСТЬЮ ОТПРАВКИ В РОССИЮ ПЛОДОВООЩНОЙ ПРОДУКЦИИ «АГРОЭКСПРЕССАМИ»

Наша компания активно участвует в развитии этого проекта. Мы приобрели 50 автономных рефрижераторных вагонов и планируем ещё приобрести автономные рефрижераторные контейнеры.

На сегодняшний день АО «РЖД Логистика», мультимодальный контейнерный оператор проекта с российской стороны, уже отправила 6 поездов по Восточной ветке МТК «Север–Юг».



Отправки поставлены на регулярную основу, по ним согласованы специальные тарифы.

Сейчас отработывается запуск «Агроэкспресса» по Западной ветке МТК «Север–Юг» через азербайджанскую Аста-

ру. Перспективы этого направления я оцениваю очень высоко. Компания Alliance Logistics принимает активное участие в этом проекте: с начала 2023 г. мы отправили 44 вагона по маршруту Астара – Ялама с яблоками, хурмой, капустой, апельсинами.

Конкурентоспособность экспортных товаров во многом обеспечивают эффективные схемы их транспорти-

ровки и распределения. Проект «Агроэкспресс» достигает именно эту цель и способствует продвижению российской и азербайджанской сельхозпродукции на внешних рынках. Более того, «Агроэкспресс» позволяет наращивать объёмы экспортных поставок за счёт предоставления качественного логистического сервиса с использованием современных технологий и оптимизированных процедур контроля.

Мы видим, что «Агроэкспресс» в Азербайджане уже выполняет свою задачу и пользуется спросом у экспортёров. Развитие таких комплексных логистических сервисов на маршрутах МТК «Север–Юг» в ближайшей перспективе позволит азербайджанским и российским производителям расширить сотрудничество со странами Каспийского бассейна, Персидского залива и Южной Азии.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Двустороннее сотрудничество в сфере организации прямых перевозок железнодорожным транспортом между Азербайджаном и Россией в настоящее время активно развивается. Компания Alliance Logistics, совместно с Дирекцией проекта «Евразийский Агроэкспресс», АО «РЭЦ» и АО «РЖД Логистика», в рамках масштабирования проекта «Агроэкспресс», проводит проработку возможности организации железнодорожного маршрута в Азербайджане как устойчивого канала экспортно-импортных поставок продукции АПК и иной промышленной продукции, с дальнейшим продлением маршрута до Исламской Республики Иран и Индии.

ALLIANCE LOGISTICS АКТИВНО УЧАСТВУЕТ В РАЗВИТИИ ПРОЕКТА «АГРОЭКСПРЕСС». МЫ ПРИОБРЕЛИ 50 АВТОНОМНЫХ РЕФРИЖЕРАТОРНЫХ ВАГОНОВ И ПЛАНИРУЕМ ПРИОБРЕСТИ АВТОНОМНЫЕ РЕФКОНТЕЙНЕРЫ

В рамках проработки маршрута, 15 ноября 2021 г. подписан Меморандум о взаимопонимании между АО «РЭЦ», АО «РЖД Логистика» и ООО «Alliance Logistics» (уполномоченный оператор с азербайджанской стороны) в области развития и поддержки логистического коридора Россия-Азербайджан посредством запуска ускоренных железнодорожных вагонов и контейнерных поездов по согласованным маршрутам.

Между железнодорожными операторами проекта достигнута договоренность по консолидации грузов и организации перевозок как в крытых вагонах, так и в контейнерах, а также по предоставлению согласованной скидки с тарифа Азербайджанской железной дороги для формирования конкурентной логистической ставки.

В настоящее время сформированы ставки по маршрутам Самур – Дербент (овощи, фрукты) в крытых вагонах и Сумгаит – Селятино/Ногинск (полиэтилен) в крытых вагонах.

По маршруту Хачмас (Азербайджан) – Москва отправлены 3 пилотных поезда.

По маршруту Астара (Иран) – Москва отправлен один пилотный состав с 13-ю рефконтейнерами.

По маршруту Астара – Дербент идут групповые контейнерные отправки порядка 60–80 контейнеров в неделю.

3 февраля 2023 г., на Заседании Евразийского Межправительственного Совета в Алматы было подписано Распоряжение о включении в периметр проекта «Евразийский Агроэкспресс» маршрутов международного транспортного коридора «Север-Юг», а также Ирана, Индии и Объединённых Арабских Эмиратов.

Мы надеемся, что этот маршрут будет ещё больше работать в этом году и позволит нарастить объёмы поставок агропродукции. Также сейчас активно развивается рынок Турции: увеличено количество паромов, грузового автотранспорта.

ПРОЕКТ «АГРОЭКСПРЕСС» СПОСОБСТВУЕТ ПРОДВИЖЕНИЮ РОССИЙСКОЙ И АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИИ НА ВНЕШНИХ РЫНКАХ

С этого года компания Alliance Logistics начала интенсивно заниматься мультимодальными перевозками, и планирует активно участвовать в этой

транспортной цепочке: перевозить грузы автомобилями, вагонами, по морю. В настоящее время мы отправляем грузы в Турцию, используя транспортный коридор Баку – Тбилиси – Карс, однако надеемся на расширение и увеличение объёмов, совместными усилиями с нашими партнёрами мы пытаемся создать новые маршруты.

Дирекция АНО «Евразийская Агрологистика», совместно с Евразийской экономической комиссией, сейчас активно прорабатывает возможность запуска цифровой платформы проекта «Евразийский Агроэкспресс».

Мы, как азербайджанская железнодорожная транспортная экспедиторская компания выступаем за инновации и с удовольствием присоединились бы к этой платформе.

Цифровые сервисы, зелёные таможенные коридоры, переход на электронный документооборот, конечно, упрощают и ускоряют процесс перевозки, что

гарантирует своевременную доставку свежей продукции. Это особенно важно при перевозках скоропортящейся плодовоовощной продукции.



ПОРТ ЦЗИНЬЧЖОУ — СТАРТ ДЛЯ РАЗВИТИЯ НОВЫХ ТОРГОВЫХ МАРШРУТОВ

28 апреля 2023 г. в московском отеле Th Carlton состоялась презентация нового российско-китайского торгово-логистического центра и международного порта Цзиньчжоу.

Мероприятие вызвало большой интерес, собрав более 120 участников, среди которых были представители органов власти РФ и КНР, руководители отраслевых ассоциаций, российских промышленных, горнодобывающих, торговых, логистических предприятий и китайских бизнес-структур, работающих на рынке России.

«В 2022 г. общий оборот торговли между Россией и Китаем составил 192 млрд долларов, увеличившись на 39% по сравнению с 2021 г. В 2023 г. он, скорее всего, достигнет 200 млрд долларов.

Сегодняшняя презентация российско-китайского торгово-логистического центра и порта Цзиньчжоу — это важный шаг для развития новых маршрутов между Китаем, Россией и Монголией. Я уверен, что это позволит нам выйти на новый уровень между нашими странами, расширить связи между бизнесом», — отметил в своём выступлении Чрезвычайный и Полномочный Посол Китайской Народной Республики в Российской Федерации господин Чжан Ханьхуэй.

О преимуществах самого северного глубоководного международного порта в Китае — Цзиньчжоу, и его уникальном географическом положении для развития новых торговых маршрутов с Россией мы беседуем с вице-президентом компании Jinzhou Port Co. Ltd господином Цао Чэном.

Действительно, порт Цзиньчжоу, расположенный на западе провинции Ляонин в Бохайском заливе, — это самый северный глубоководный порт в Китае, и самый удобный порт для импорта в Россию и экспорта из неё. Это — порт-хаб нового Северо-восточного сухопутного и морского транзитного пути, который объединяет перевозки по железной дороге, автомагистралям и морю; важнейшее звено экономического коридора, связывающего Китай с Россией и Монголией.

Говоря о преимуществах порта Цзиньчжоу, хочу отметить три важных момента.

Во-первых, порт имеет хорошие природные условия и отличную инфраструктуру. Сегодня порт может принимать суда водоизмещением 300 тыс. тонн, а его годовая пропускная способность достигает 100 млн тонн.



Второе преимущество — очень удобное географическое положение: к северу от Цзиньчжоу — Монголия и Россия; на юге открывается выход к южным регионам Китая, а также в Корею и Японию.

Третьим аргументом для сотрудничества с нашей компанией «Цзиньчжоу порт» является её публичность и открытость, — акции компании обращаются на фондовом рынке.

Все эти факторы вместе, на мой взгляд, делает порт Цзиньчжоу привлекательным для наших партнёров — торгово-логистических компаний из России, Монголии, Кореи, Японии, а также для инвесторов.

Как, на Ваш взгляд, будут развиваться транспортно-логистические связи между Китайской Народной республикой и Российской Федерацией в ближайшее время?

В марте этого года состоялся государственный визит Председателя Китайской Народной Республики Си Цзиньпина в Россию, в ходе которого, совместно с Президентом России Владимиром Путиным, был подписан большой пакет документов, в том числе «Совместное заявление о плане развития ключевых направлений российско-китайского экономического сотрудничества до 2030 г».

Эти важные документы подчеркивают значимость сотрудничества между Россией и Китаем в различных сферах и взаимосвязанность логистики двух стран.

В дальнейшем можно и нужно улучшать инфраструктуру пограничных пунктов между нашими странами, чтобы увеличить их пропускную способность.

В настоящее время пограничные переходы между Россией и Монголией не

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ



позволяют пропускать возросший грузопоток, являясь «бутылочным горлышком» как для автомобильного, так и железнодорожного транспорта, что, безусловно, отрицательно сказывается на сроках поставки и себестоимости товаров.

Расширение и модернизация этих пунктов пропуска, в рамках реализации Совместного заявления, — очень важная и актуальная задача.

За первые 2 месяца 2023 г. товарооборот между Россией и Китаем увеличился на 26% по сравнению с тем же периодом 2022 г. Мы уверены, что решение вопросов с пограничными пунктами повлияет на объёмы товарооборота, и мы достигнем цели в 200 млрд тонн по итогам 2023 г.

Сейчас перевозки между нашими странами осуществляются по трём основным направлениям: через порты российского Дальнего Востока (Владивосток, Восточный); по железной дороге

через Забайкалье и Маньчжурию; через погранпереход Алашаньюк Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР.

Эти три направления испытывают существенную перегрузку, поэтому надо искать новые пути для грузопотоков из России в Китай и обратно.

ПОРТ-ХАБ ЦЗИНЬЧЖОУ, РАСПОЛОЖЕННЫЙ НА ЗАПАДЕ ПРОВИНЦИИ ЛЯОНИН В БОХАЙСКОМ ЗАЛИВЕ, — ЭТО САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ ГЛУБОКОВОДНЫЙ ПОРТ В КИТАЕ, И САМЫЙ УДОБНЫЙ ПОРТ ДЛЯ ИМПОРТА В РОССИЮ И ЭКСПОРТА ИЗ НЕЁ

Новый маршрут через порт-хаб Цзиньчжоу в направлении Россия – Монголия – Китай вполне способен решить эту задачу.

Какие грузы и в каком объёме перевозятся сегодня между Россией и Китаем через Цзиньчжоу? Какие объёмы и грузы порт готов принимать в перспективе?

На сегодняшний день основная категория грузов, проходящих через порт, — это уголь и нефть; в год порт Цзиньчжоу обрабатывает около 2 млн тонн.

Кроме угля и нефти, порт также может принимать железную руду, зерно, нефтепродукты, которые затем транспортируются в другие регионы Китая.

Основные товары, которые идут из Китая в Россию — это бытовая техника, автомобили и автозапчасти, другие товары первой необходимости.

С решением задачи по прокладке железной дороге в Монголии и ряда других вопросов, препятствующих бесшовному движению товаров по маршруту Китай – Монголия – Россия, ежегодно через порт Цзиньчжоу можно будет перевозить до 20 миллионов тонн.

Уверен, что порт Цзиньчжоу в ближайшем будущем станет играть ключевую роль в Северо-восточном сухопутном и морском транзитном пути, станет важным звеном в развитии торгово-логистических связей между Россией и Китаем.

Северо-восточный сухопутный и морской транзитный путь располагает полным набором логистических и финансовых инструментов, пользуется политической поддержкой на высоком уровне и будет обеспечен развёрнутой инфраструктурой.

Итогом его развития станет непрерывный и устойчивый рост торговли между нашими странами.



«ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС» ПОЕДЕТ ПО МТК «СЕВЕР–ЮГ»

За год существования проекта «Евразийский Агроэкспресс», инициированного государствами-членами Евразийского экономического союза в целях развития ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок сельскохозяйственной продукции и продовольствия, реализованы все поставленные на начальном этапе задачи.

Объём перевезённых в 2022 г. грузов составил более 525,5 тыс. тонн, в том числе 282,9 тыс. тонн рефрижераторных грузов, что подтверждает востребованность проекта экспортёрами и импортёрами из России и других стран. Номенклатура товаров включает мясо курицы, говядину, сухое молоко, масложировую, плодоовощную и зернобобовую продукцию.

Один из ключевых факторов дальнейшего расширения сервиса — прогнозируемый на текущий год рост производства сельхозпродукции в странах ЕАЭС.

АО «РЖД Логистика» является ключевым мультимодальным оператором проекта с российской стороны и сегодня продолжает активную работу, направленную на расширение географии и грузовой базы «Евразийского Агроэкспресса». Для реализации проекта компания использует собственный парк рефрижераторных контейнеров, который в ближайшей перспективе планирует увеличить.

На сегодняшний день ключевым экспортно-ориентированным маршрутом «Евразийского Агроэкспресса» является направление Россия – Китай: Агрохаб Селятино – морские порты Дальнего Востока – различные провинции Китая. Вместе с тем, усилиями «РЖД Логистики» маршрутная сеть от-



правок непрерывно расширяется и охватывает всё больше регионов России и стран, включая Беларусь, Казахстан, Киргизию, Узбекистан, Азербайджан, Туркменистан, Иран, Индию.

Высокий уровень сотрудничества «РЖД Логистики» с перечисленными выше странами играет особую роль в свете поставленной на 2023-й г. задачи по включению в проект «Евразийский Агроэкспресс» перевозок, осуществляемых по международному транспортному коридору «Север – Юг» в направлении Туркменистана, Ирана, Объединённых Арабских Эмиратов и Индии. Данная инициатива по масштабированию проекта была поддержана Распоряжением Евразийского Межправительственного Совета от 3 февраля 2023 г., а также на уровне правительства РФ.

«РЖД Логистика» работает на МТК «Север – Юг» с 2019 г. и располагает всеми необходимыми компетенциями для переключения дополни-

тельных объёмов агропродукции на это направление. Компания уже наладила диалог с иранскими, казахстанскими и туркменскими партнёрами, и в 2022 г. существенно продвинулась по пути сотрудничества. Так, в ноябре прошлого года «РЖД Логистика», KTZ Express и «Транспортно-логистический центр Туркменистана» договорились развивать совместный железнодорожный сервис на маршруте «Север – Юг» (рис. 1), подписав соответствующий меморандум.

Среди предусмотренных документом направлений сотрудничества — организация регулярных отправок грузов в трёхстороннем и транзитном сообщении, увеличение объёмов международных импортно-экспортных перевозок, развитие сотрудничества, направленного на реализацию потенциала железнодорожного коридора «Север – Юг», и совместное использование транспортно-логистической инфраструктуры.

Кроме того, подписанный меморандум гарантирует развитие железнодорожных маршрутов путём запуска новых регулярных поездов между Казахстаном, Туркменистаном и Россией, в том числе регулярных контейнерных сервисов, обеспечивающих сжатые

«МЫ ВИДИМ РАСТУЩИЙ ЗАРУБЕЖНЫЙ СПРОС. УЧИТЫВАЯ УСПЕШНЫЕ ПИЛОТНЫЕ ПОСТАВКИ, ПОДДЕРЖИВАЕМ РАСШИРЕНИЕ ПРОЕКТА НА СТРАНЫ КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ», ПРЕЖДЕ ВСЕГО — ИРАН, ИНДИЮ, ОБЪЕДИНЁННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ, ТУРКМЕНИСТАН», — ОТМЕТИЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ МИХАИЛ МИШУСТИН

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

сроки доставки сельскохозяйственной продукции и продуктов питания, а также внедрение технологических инноваций и совместных решений по реализации потенциала маршрута.

В 2022-м г. «РЖД Логистика» вывела на регулярную основу отправки по восточной ветке коридора «Север – Юг»: контейнерные поезда уходят из Московского региона раз в месяц (с перспективой увеличения частоты отправок) и следуют через территорию Казахстана, Туркменистана и Ирана до порта Бендер-Аббас, далее контейнеры перегружаются на судно и следуют по морю в пункты назначения согласно заявкам клиентов.

В настоящее время страны-участницы коридора работают над сквозным железнодорожным тарифом на восточном направлении. Потенциальная номенклатура грузов может включать, помимо сельскохозяйственной продукции и продуктов питания, такие группы товаров, как удобрения и контейнеризируемая химия, чёрные металлы и ферросплавы, а также бумага, огнеупоры, лесные грузы и пр. Западная ветка МТК «Север – Юг» также рабочая, грузы по ней идут через территорию России, Азербайджана и Ирана.

За прошедший год были проработаны и существенно расширены инструменты реализации проекта на азиатском направлении. В частности, 6 сентября 2022 г. на площадке Восточного экономического форума было

«В 2023 ГОДУ В СОЮЗЕ ОЖИДАЕТСЯ РОСТ ПРОИЗВОДСТВА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ НА 21% ПО СРАВНЕНИЮ С 2020 ГОДОМ. СОВЕТ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ УТВЕРДИЛ ИНДИКАТИВНЫЕ БАЛАНСЫ ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИЕЙ. ПРИНЯТЫЕ БАЛАНСЫ ПОЗВОЛЯЮТ ОБЕСПЕЧИТЬ ЕДИНСТВО ВНУТРЕННЕГО РЫНКА СОЮЗА В УСЛОВИЯХ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТУРБУЛЕНТНОСТИ», – ПОДЧЕРКНУЛ ДМИТРИЙ ВОЛЬВАЧ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ

подписано соглашение между Дирекцией проекта АНО «Евразийская Агрологистика», куда входит «РЖД Логистика», и Российской торговой компанией (РТК) в Китае «Хуа Но Э Сян» (Группа ВЭБ.РФ)

Документ предусматривает долгосрочное сотрудничество в целях содей-



Рис. 1

ствия экспортёрам в развитии внешней торговли и организации международных железнодорожных и мультимодальных перевозок сельскохозяйственной продукции и продовольствия в Китай. Стороны договорились провести совместную выработку востребованных торговых

ми, постепенный переход на цифровой формат и оказание спектра услуг в режиме «от поставщика до прилавка».

Актуальной задачей для дальнейшего развития регулярных экспортных поставок сельскохозяйственной продукции и продовольствия в азиатском направлении является проработка с уполномоченными органами заинтересованных государств-членов Евразийского экономического союза вопроса достижения договорённостей с Китайской Народной Республикой по устранению ограничительных мер и оптимизации таможенных и иных административных процедур при осуществлении перевозок в рамках проекта.

Цифровая экосистема проекта

«Евразийский Агроэкспресс» не только успешно расширяет свою географию, но и уверенно идёт по пути цифровизации. В настоящее время на стадии разработки находится цифровая экоси-

сервисов в связке с транспортно-логистическим комплексом услуг, в том числе по вопросам организации быстрых и доступных перевозок грузов в контейнерах, предусматривая мультимодальные решения, содействие в поиске, подборе и переговорах с китайскими покупателя-

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

стема «Евразийского Агроэкспресса» — универсальный информационный сервис взаимодействия производителей, транспортных компаний и объектов ин-

ствовать снижению транзакционных издержек, помогать выходить на доступные финансовые контракты в национальных валютах, что становится особенно акту-

Республики Башкортостан, где уже приступили к реализации первого в России проекта оптового продовольственного центра — агрохаба международного уровня.

Комплекс будет расположен под Уфой, которая в декабре 2022 г. также присоединилась к «Евразийскому Агроэкспрессу». На текущей стадии проанализированы возможные объёмы агропродукции, а также регионы экспортного тяготения в периметре «Агроэкспресс Уфа», поставки в Китай, страны Центральной Азии и страны Персидского Залива.

В целом, на сегодняшний день перспективность сервиса «Евразийский Агроэкспресс» не вызывает никаких сомнений. Сложились все предпосылки для успешного масштабирования проекта на страны-участницы МТК «Север – Юг». Опираясь на многолетний опыт и уникальные компетенции, «РЖД Логистика» готова принять активное участие в переключении продовольственных грузов на маршруты данного коридора.

Редакция благодарит за подготовку материала пресс-службу АО «РЖД Логистика»

«ПОДПИСАНИЕ ДОКУМЕНТОВ ОТВЕЧАЕТ ИНТЕРЕСАМ БИЗНЕСА, КОТОРОМУ НУЖНЫ РЕГУЛЯРНОСТЬ ОТПРАВОК, ДОСТУПНОСТЬ СЕРВИСА И ТВЁРДОЕ ПОНИМАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ СБЫТА. НАБЛЮДАЕМЫЙ РОСТ ОБЪЁМА ПОСТАВОК ПОЗВОЛИТ ЛОГИСТИЧЕСКИМ ОПЕРАТОРАМ ПРОЕКТА В ОБОЗРИМОМ БУДУЩЕМ ПЕРЕЙТИ НА РЕГУЛЯРНЫЕ МАРШРУТНЫЕ ПОЕЗДА ПО РАСПИСАНИЮ С ДОЛГОСРОЧНЫМИ КОНКУРЕНТНЫМИ ТАРИФНЫМИ СТАВКАМИ», — ОТМЕТИЛ ЧЛЕН КОЛЛЕГИИ (МИНИСТР) ПО ТОРГОВЛЕ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АНДРЕЙ СЛЕПНЁВ

фраструктуры, который будет содержать биржевые механизмы реализации агропромышленных товаров, сертификацию системы менеджмента безопасности цепей поставок.

Как ожидается, платформа распространит спектр услуг и сервисов на пользователей из страны ЕАЭС, с которыми на сегодняшний день отсутствуют единые стандарты обмена цифровыми данными. В дальнейшем эти кейсы, при поэтапной реализации, будут способ-

альным в свете отключения от системы swift ряда российских банков.

Инфраструктура проекта

Ключевым для реализации проекта «Евразийский Агроэкспресс» остаётся вопрос развития инфраструктуры на всех маршрутах транспортировки продукции и в регионах России. В настоящее время продолжается работа над созданием агропромышленного кластера на территории



Подписание Соглашения на ПМЭФ 2022

ПУТЕВОЙ ЛИСТ ТЕПЕРЬ МОЖНО ОФОРМИТЬ В ЭЛЕКТРОННОМ ФОРМАТЕ

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал Постановление № 476 от 25 марта 2023 г. «О внесении изменений в правила обмена электронными перевозочными документами».

Изменения расширяют функционал государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД). Теперь перевозчики могут формировать путевой лист, договор фрахтования и заявку в электронном виде. Участие в системе добровольно.

Изменение в законодательстве касается пассажирских и грузовых автомобильных перевозчиков. Переход на ЭДО начался с 1 сентября 2022 г., когда для участников рынка грузовых автомобильных перевозок появилась возможность формировать электронную транспортную накладную, электронную сопроводительную ведомость и электронный заказ-наряд с последующей их передачей в государственную информационную систему электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД).

Использование электронного путевого листа (ЭПЛ) оптимизирует бизнес-про-

цессы, делает их более прозрачными, как внутри компании, так и при взаимодействии с контрольно-надзорными органами. Также, за счёт исключения человеческого фактора и верификации данных, повысится уровень безопасности на дорогах. Переход на электронный документооборот на транспорте — это, прежде всего, удобно, в том числе, за счёт отказа от бумажных документов.

Участники рынка могут работать с ГИС ЭПД через аккредитованных Минтрансом России операторов ИС ЭПД, их список опубликован на сайте Министерства.

Цифровой документ можно будет предъявлять сотруднику ГИБДД в виде QR-кода на дорогах в любом месте, даже там, где нет покрытия сетей связи.

С 2024 г. Минтранс России вместе с Минцифры и ФНС будут работать над введением обязательных требований к использованию электронного документооборота на транспорте в рамках деятельности, направленной на повышение скорости, прозрачности оформления документов для всех участников рынка и безопасности перевозок. ■

<https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10672>



Международная Ассоциация
Логистического Бизнеса

Международная Ассоциация Логистического Бизнеса «МАЛБИ»

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

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

Приглашаем к сотрудничеству!

International Association for Logistics Business «MALBI»

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

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

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

We invite you to cooperation!

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



НОВАЯ ТЕЛЕЖКА «РМ РЕЙЛ»: ГРУЗОПОДЪЁМНОСТЬ — БОЛЬШЕ, ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ПУТЬ — МЕНЬШЕ

Ю. П. Бороненко, заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство»
Петербургского государственного университета путей сообщения, д.т.н., профессор
Д. В. Даниленко, директор по инновационному развитию компании «РМ Рейл»

Создание новой тележки с осевой нагрузкой 25 тс обусловлено масштабными задачами, стоящими перед транспортной отраслью в целом и железными дорогами в частности. Ускорение грузоперевозок и повышение их экономической эффективности — вот общая цель владельцев грузов, операторов и собственников железнодорожной инфраструктуры. Новинка «РМ Рейл» полностью отвечает этим запросам, кроме того в перспективе она позволит увеличить провозную способность железных дорог, сократить расходы на содержание вагонов и железнодорожного пути, повысить безопасность движения.

Новое слово в развитии тяжеловесного движения

Инновационная тележка модели 18-9891 (тип 3, ГОСТ 9246-2013) — совместная разработка ФГБОУ ВО «Петербургский университет путей сообщения Александра I» (ФГБОУ ВО ПГУПС), «НВЦ «Вагоны» и «РМ Рейл Инжиниринг».

Учёными из Санкт-Петербурга сформирована новая концепция тележки грузовых вагонов железных дорог колеи 1520 мм, которая должна стать важным шагом в развитии тяжеловесного движения. Она оказывает меньшее воздействие на рельсы железнодорожного пути в прямых и кривых участках по сравнению со всеми существующими трёхэлементными тележками, даже тележкой с осевой нагрузкой 23,5 тс, и обеспечивает уменьшение износа гребней колес в эксплуатации.

Первое требование имеет особое значение для владельца инфраструктуры — ОАО «РЖД», так как большая часть его бюджета тратится на содержание



пути. Второе требование важно для собственников и операторов вагонов, так как расходы на ремонт колёсных пар составляют значительную долю затрат на содержание вагонов.

ское воздействие при проходе стыков, стрелочных переводов или при возникновении дефектов на поверхности катания будет меньше;

– амортизирует боковые силы при вхо-

Тележка полностью отвечает заданной стратегии развития отрасли. Её конструкция позволяет без существенных изменений увеличить нагрузку до 27 тс. Скорость тележки — 120 км/ч. Срок службы рамы боковой и балки наддресорной — 32 года. Межремонтный норматив тележки до первого ремонта — 500 тыс. км или 6 лет, с последующем увеличением до 800 тыс. км или 8 лет

Уникальное решение — упругое соединение рамы и колёс

Для реализации этой концепции введено первое принципиальное отличие от существующих в России трёхэлементных тележек — упругое соединение рамы тележки с колёсной парой. Это соединение в виде упругой скобы между адаптером колёсной пары и боковой рамой тележки решает несколько задач:

– уменьшает неподрессоренную массу тележки, а это значит, что динамиче-

де в кривые и стрелочные переводы за счёт упругости в продольном и поперечном направлениях;

– уменьшает износы упорных поверхностей буксового проёма боковой рамы и вертикальных поверхностей адаптера колёсной пары;

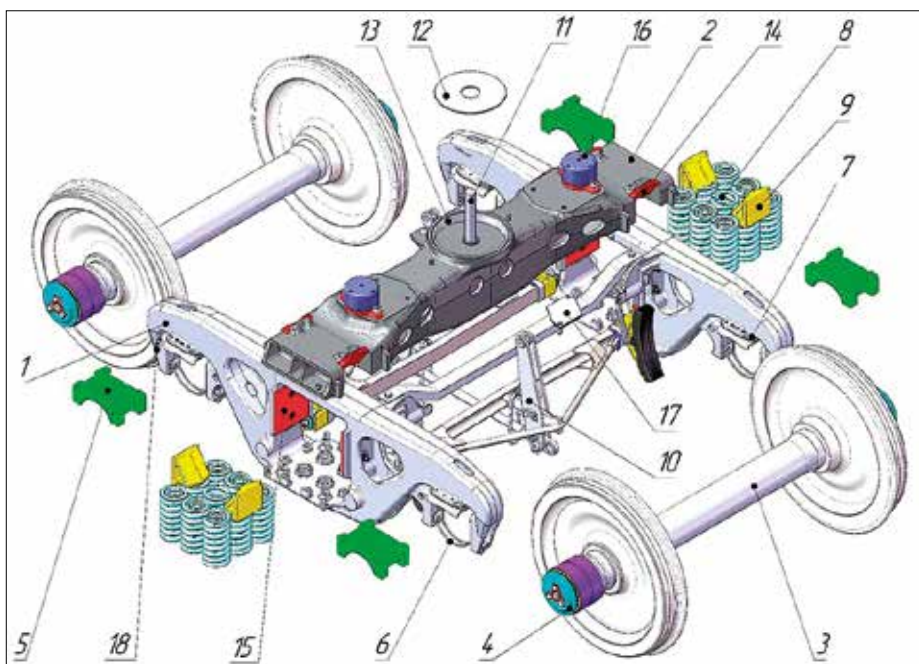
– центрирует колёсные пары в рельсовой колее за счёт специально выбранных параметров продольных и боковой жёсткостей упругих скоб, обеспечивающих возможность установки колёсной пары тележки при прохождении кривых

близко к радиальной, и движения без влияния в прямых участках пути.

Благодаря этим техническим решениям вагоны лучше вписываются в кривые, что уменьшает износ гребней колёс и боковых поверхностей рельсов.

Применение упругой скобы даёт ещё несколько преимуществ: снижаются динамические нагрузки на боковые рамы, за счёт чего увеличивается их ресурс; уменьшается шум и вибрации, что особенно важно при движении поезда вблизи населённых пунктов.

Несмотря на применение упругой связи колёсных пар с боковыми рамами, тележка имеет традиционную 3-х элементную компоновку и состоит из литых наддрессорной балки и боковых рам, центрального подвешивания, колёсных пар с кассетными подшипниками, съёмных упругих беззазорных скользунов, тормозной рычажной передачи.



1 – боковая рама; 2 – наддрессорная балка; 3 – колёсная пара; 4 – двухрядный кассетный подшипник; 5 – адаптер; 6 – фиксирующие тросы; 7 – упругая скоба; 8 – центральное рессорное подвешивание; 9 – фрикционный клин; 10 – тормозная рычажная передача; 11 – шкворень; 12 – износоустойчивый диск; 13 – износоустойчивое кольцо; 14 – вкладыш; 15 – фрикционная планка; 16 – скользуны постоянного контакта; 17 – балка авторежима; 18 – шунт заземления.

Пространственный клин: гасит колебания

Вторым принципиальным отличием тележки является конфигурация фрикционных клиньев. Быстрый износ гребней колёс у тележек типа 18-100 связан с так называемым забеганием боковых рам тележки в процессе движения, когда её внешнее очертание становится похожим на параллелограмм или трапецию. В этом случае увеличивается угол набегания колеса на рельсы и происхо-

дит быстрый износ гребней колёс и боковых поверхностей рельсов.

Для предотвращения такого забегания, в тележке 18-9891 применён пространственный клин, который обеспечивает гашение колебаний и позволяет сохранить прямоугольность очертания тележки в плане.

Конструкция наддрессорной балки, в отличие от существующих, имеет четыре места для установки скользунов, что даёт возможность использовать её под

перспективными сочленёнными вагонами. Также балка оборудована износоустойчивым кольцом в подпятнике и износоустойчивым диском.

Центральное рессорное подвешивание выполнено билинейным, из пружин разной высоты, то есть реализующим различные жёсткости на порожнем и гружёном режимах. Это обеспечивает хорошую амортизацию как порожних и мало загруженных вагонов, так и полностью гружёных.

Так как при техническом обслуживании тележки основное внимание уделяется осмотру и ремонту тормозного оборудования, то при создании тормозной системы тележки принято решение применить типовую конструкцию тормозной передачи с традиционными треугольниками, башмаками, чеками и опорой авторежима. Это позволит совершать обслуживание и текущий ремонт на любом пункте технического обслуживания вагонов (ПТОВО).

С 25 до 27 тс – с минимальными доработками

Тележка имеет и перспективы дальнейшего развития: боковые рамы, над-



ИННОВАЦИОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

рессорная балка и колёсные пары рассчитаны на осевую нагрузку 27 тс. При изменении количества пружин и жёсткости упругой скобы, диаметра подпятника и тормозной системы, она может быть модернизирована и изготавливаться на существующем оборудовании как тележка типа 4 ГОСТ 9246 для тяжеловесных вагонов, или как тележка типа 1 ГОСТ 9246 для скоростных вагонов.

«Умный вагон»

Совместно с тележкой проводились испытания системы мониторинга и диагностики «Цифрового умного вагона». Это направление имеет большие перспективы. Внедрение «умных» устройств — будущее вагоностроения. Оно обосновано экономически.

В частности, речь идёт о системах контроля состояния ключевых узлов вагона, позволяющих оперативно в онлайн-режиме отслеживать их выход из строя, а также планировать ремонт по фактическому техническому состоянию.

Компания ведёт разработки в области внедрения технологий IoT в конструкцию вагонов. Совместно с компанией НПП «РаТорм» (г. Екатеринбург) реализован первый этап создания системы «Цифровой умный вагон» для грузового железнодорожного подвижного состава.

Основой системы является блок устройства мониторинга и диагностики вагона. Предварительные испытания подтвердили эффективность выбранной модели. В 2023 г. планируется оснастить этим устройством первую партию — 70 вагонов на инновационной тележке модели 18-9891 с осевой нагрузкой 25 тс для подконтрольной эксплуатации.

Таким образом, «РМ Рейл» делает очередной шаг в реализации стратегии цифровизации подвижного состава.

Новые вагоны — на новую тележку

Новая тележка даёт компании большие возможности для расширения номенклатуры современного высокотехнологичного подвижного состава.

В частности, её можно использовать под сочленёнными вагонами, что открывает новую нишу на рынке грузового подвижного состава. Элементы тележки рассчитаны на осевую нагрузку 27 тс, а значит, в будущем она может быть применена для тяжеловесных вагонов.

7 марта 2023 г. получен Сертификат соответствия требованиям Технического регламента Таможенного Союза (ТР ТС) на тележку собственной разработки с нагрузкой 25 тс модели 18-9891 (тип 3, ГОСТ 9246-2013).

Компания «РМ Рейл» уже начала её серийное производство. Планируется ставить на эту тележку все новые модели вагонов из алюминиевых сплавов. Первой «ласточкой» в линейке инновационных вагонов на тележке 18-9891 стал вагон-хоппер для перевозки минеральных удобрений модели 19-1299. В ближайшие годы планируется выпустить на новой ходовой цистерны для крепкой азотной кислоты, вагон-термос и автономный рефвагон с внутренней обшивкой из алюминиевого сплава. ■



КУДА ПОЕДЕТ ЛЕС? ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ВЫЗОВЫ ЛЕСОПРОМЫШЛЕННОЙ ОТРАСЛИ

В России сосредоточено 20% мировых запасов леса. В 2021 г. древесина и изделия из неё составляли 2% от структуры экспорта. В Китай поставлялось около 30% от всего объёма, в Японию—5%. Остальной объём потребляли страны Европы, большинство из которых в 2022 г. отказались от поставок в рамках пятого пакета санкций. Великобритания сократила поставки на 76%, Германия—на 58%, Ирландия—на 75%, Япония—на 11%.

В то же время страны Ближнего Востока, Центральной Азии и Африки в 2022 г. увеличили поставки в среднем на 20%. На Китай теперь приходится около 50% от общего объёма экспорта лесоматериалов из России.

Крепкий рубль в первом полугодии 2022 г. отрицательно повлиял на ситуацию с экспортом, выросла стоимость железнодорожных перевозок в валюте. Китайским потребителям невыгодно переплачивать эту разницу. Более того, они начали диктовать цены на обработанную древесину.

Чтобы освоить новые объёмы в направлении Китая, необходимо увеличить количество контейнерных проездов.

На рынке же, к концу 2022 г. наблюдался существенный дефицит контейнеров. Всё восточное направление, в связи с переориентацией грузопотоков, оказалось перегруженным.

Лесоперерабатывающая отрасль занимает одно из ключевых мест в Республике Бурятия по поступлениям в бюджет экспортной выручки.

Улан-Удэнская лесная компания (УУЛК) входит в пятёрку самых крупных лесоперерабатывающих предприятий республики. С 2007 г. компания активно развивается, закупает новое оборудование, сушильные камеры, изучает рынок.

В 2017 г. УУЛК начала перерабатывать круглую древесину и поставлять, в основном, на экспорт, доски для мебели и погонаж (вагонка, рейки) из сосны, лиственницы, сибирского кедра.

В 2022 г. компания экспортировала более 50 тыс. кубов готового пиломатериала.

Основной объём продукции идёт в Китай, поскольку это выгоднее логистически.

Попытки выйти на европейский рынок с доской лиственницы окончились неудачей в связи с введением санкций.



О проблемах и вызовах отрасли, включая логистические, мы попросили рассказать директора УУЛК Розу Алексеевну Матвееву.

Логистика является одной из основных сложностей при развитии лесоперерабатывающей отрасли в Республике Бурятия.

В связи с насыщением внутреннего рынка, основной объём пиломатериалов идёт на экспорт. Наши ключевые покупатели находятся в Китае. Поставлять продукцию туда нам выгоднее и с точки зрения логистики.



ИННОВАЦИИ ЛОГИСТИКИ



До 2022 г. нам удавалось наращивать объёмы производства и экспорта, однако, в конце прошлого года, в связи с переориентацией основных грузопотоков на Восток, у нас начались проблемы с отгрузкой, стало всё сложнее подписывать заявки ГУ-12. В итоге мы потеряли много денег на простоях вагонов и контейнерных поездов.

На складах скопилось много нереализованного товара, и со временем мы уже не могли покупать у поставщиков сырьё в прежних объёмах.

Это привело к тому, что в этом году некоторые наши поставщики древесины также снизили свои объёмы. Однако даже этот сокращённый объём мы не можем вывезти, — ситуация с отгрузкой не улучшилась.

В связи с тем, что китайские партнёры не могут экспортировать дальше закупленный у нас материал из-за санкционного давления, они снизили нам закупочные цены, хотя полностью от контрактов и не отказались.

Мы рассматриваем выход на новые рынки — Турцию, Иран, ОАЭ, однако пока это не представляется возможным из-за дороговизны логистики.

Если государство будет компенсировать нам хотя бы часть затрат на транспортировку, то это поможет выжить целой отрасли. В связи с падением отгрузки и снижением цен на рынках Китая, экспорт уже не приносит ощутимой выручки. Тем более для нас ценно то, что в этом году наша продукция снова включена в программу поддержки Российского экспортного центра.

Ещё одной существенной преградой для развития лесной отрасли в Бурятии, а она в Республике — основная, является

ужесточение законодательства в сфере аренды лесных участков. Из общения с нашими поставщиками, которые занимаются заготовкой круглого леса, я вижу, что многие вынуждены из-за этого отказываться от аренды.

На сегодняшний день, из-за того, что экспортёры имеют сложности с отправкой своей продукции, закупочная цена на сырьё тоже снижается. При этом у заготовителей, из-за изменения законодательства, добавились новые затраты по содержанию лесных участков. Если раньше допускалось естественное возобновление лесов, то сейчас на них возложили много обязательств по содержанию арендованных участков: сажать лес (сколько срубили — столько и посади), прокладывать дороги. Поэтому многие арендаторы отказываются от участков, возвращают их государству.

По арендным лесам, на сегодняшний день, хорошо было бы, чтобы государство пересмотрело свои требования в сторону смягчения. Хотя бы на текущий период.

Если этого не сделать, то есть риск для нас вообще остаться без поставщиков. Если ничего не поменяется, то нам самим придётся заниматься заготовкой.

Вообще, в области лесозаготовки существует много мифов и недопониманий. В обществе стойко укоренилось мнение, что вырубать лес — это плохо. Однако это не так. Периодически лес вырубать необходимо — в профилактических и санитарных целях. Если этого не делать, то увеличивается вероятность пожаров, гибели деревьев из-за паразитов, застой и заболачивание местности.

Лесное законодательство РФ прописывает все виды рубок. Есть санитарные рубки, есть рубки для ухода, есть выборочные рубки, прореживание — разные есть виды рубок.

УЛАН-УДЭНСКАЯ ЛЕСНАЯ КОМПАНИЯ (УУЛК) ВХОДИТ В ПЯТЁРКУ САМЫХ КРУПНЫХ ЛЕСОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИИ. С 2017 Г. УУЛК НАЧАЛА ПЕРЕРАБАТЫВАТЬ КРУГЛУЮ ДРЕВЕСИНУ И ПОСТАВЛЯТЬ НА ЭКСПОРТ, ДОСКИ ДЛЯ МЕБЕЛИ И ПОГОНАЖ ИЗ СОСНЫ, ЛИСТВЕННИЦЫ, СИБИРСКОГО КЕДРА. В 2022 ГОДУ КОМПАНИЯ ЭКСПОРТИРОВАЛА БОЛЕЕ 50 ТЫС. КУБОМЕТРОВ ГОТОВОГО МАТЕРИАЛА



Если лес не рубить, то будут возникать пожары из-за сухостоя, ветровала. Деревья могут гнить и болеть. Вырубка леса в нашей тайге необходима.

Поэтому, считаю, что нужно ослабить нагрузку на заготовителей хотя бы на это непростое время, чтобы как-то всем выжить.

ЕСЛИ ГОСУДАРСТВО БУДЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ХОТЯ БЫ ЧАСТЬ ЗАТРАТ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ ПРОДУКЦИИ, ТО ЭТО ПОМОЖЕТ ВЫЖИТЬ ЦЕЛОЙ ОТРАСЛИ. ОЧЕНЬ ЦЕННО ТО, ЧТО В ЭТОМ ГОДУ НАША ПРОДУКЦИЯ СНОВА ВКЛЮЧЕНА В ПРОГРАММУ ПОДДЕРЖКИ РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТНОГО ЦЕНТРА

Конечно, необходимо всё это контролировать, и наше государство много делает в этом направлении. Так, для контроля объёмов оборота древесины и пиломатериалов, в 2015 г. ввели систему ЕГАИС Лес, в которой обязали

В 2022 г. документооборот стал полностью электронным. Для нас, как производителей и поставщиков, стало удобней, однако сама программа ещё не полностью обкатана, часто слетают многие функции.

СУЩЕСТВЕННЫМИ ПРЕГРАДАМИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЛЕСНОЙ ОТРАСЛИ В БУРЯТИИ ЯВЛЯЮТСЯ: УЖЕСТОЧЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ АРЕНДЫ ЛЕСНЫХ УЧАСТКОВ; СЛОЖНОСТИ С ОТПРАВКОЙ ПРОДУКЦИИ НА ЭКСПОРТ В СВЯЗИ С ПЕРЕГРУЖЕННОСТЬЮ ВОСТОЧНОГО НАПРАВЛЕНИЯ, КОТОРОЕ СТАЛО ОСНОВНЫМ В СВЯЗИ С ПЕРЕОРИЕНТАЦИЕЙ ГРУЗОПОТОКОВ

работать все предприятия и организации отрасли. Система осуществляет контроль над всеми процессами, начиная от вырубки леса и заканчивая продажей готовых материалов. С течением времени список подконтрольной древесной продукции расширился, появлялись новые требования, вводились новые правила учёта древесины. Сейчас почти все сделки проводятся через эту систему.

С 1 января 2022 г. вступил в силу полный запрет на экспорт необработанных круглых лесоматериалов. Вполне возможно, что следующим шагом со стороны государства в ближайшей перспективе станет увеличение вывозных таможенных пошлин на пиломатериалы, так называемые сырые обработанные лесоматериалы. Этот вопрос уже активно обсуждается в правительстве России. Такие меры, конечно, будут стимулировать производителей к организации более глубокой переработки лесоматериалов и экспорту более высокомаржинальной готовой продукции.

Жизнь постоянно преподносит новые вызовы и задачи, но мы готовы меняться и работать в новых условиях!



НОВЫЕ КОНТУРЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЛОГИСТИКИ



Дмитрий Викторович, все сейчас говорят о «новой логистике». Какой Вы её видите? Пришлось ли вашей компании столкнуться с трудностями в связи с санкциями?

На мой взгляд, последние два года — это время формирования «новой нормальности» в нашей отрасли. Давайте честно признаем: много лет рядовой потребитель во всем мире никогда не задумывался, как именно к нему на стол попадает продукт, который он ест, ложка и вилка, которые у него в руках, микроволновая печь, в которой он разогревает еду, телевизор, который он смотрит в это время, стул на котором сидит... Однако, события последних лет показали всем, что бытовой и инфраструктурный мир вокруг нас — это прямой результат непрерывности транспортно-логистических процессов. Весь хребет мирового потребления и планомерного социально-экономического роста прочно увязан с отраслью транспорта и логистики. Всю актуальность это-

СОГЛАСНО ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РФ, К 2035 ГОДУ ОЖИДАЕТСЯ УСКОРЕНИЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ НЕСЫРЬЕВЫХ ГРУЗОВ В ЧЕТЫРЕ РАЗА — ДО ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ В СУТКИ

го тезиса и приоритетность транспортной отрасли мировое сообщество осознало на практике за последние два года.

Согласно недавнему исследованию, проведенному McKinsey, инвестиции в логистические стартапы за период пандемии составили почти 50 млрд дол-

Транспортный бизнес в современной действительности постоянно сталкивается с самыми неожиданными вызовами: от текущих рабочих до глобальных, оказывающих влияние не только на транспортную отрасль, но и на весь миропорядок в целом. Не успели мы оправиться от последствий мировой пандемии, как следом нагрянула «волна» санкционного давления со стороны США и стран Запада, которая «смыла» всё, что было построено и наработано в сфере транспорта и логистики. Но, так уж устроена российская предпринимательская среда, что вызовы и трудности её только закаляют, позволяя взглянуть на многие вещи и бизнес-процессы с нового ракурса.

В настоящее время одной из приоритетных задач становится обеспечение бесперебойного снабжения населения России товарами первой необходимости в рамках программ по «запуску» параллельного импорта, а также недопущение перебоев с поставками необходимого импортного сырья и компонентов для выпуска продукции на территории Российской Федерации.

О том, с какими вызовами российским транспортным компаниям пришлось столкнуться за прошедший год, и как удаётся с ними справляться, мы попросили рассказать Дмитрия Викторовича Шимловского, члена совета директоров АО «СИТИ Групп».

Группа компаний во главе с АО «СИТИ Групп» специализируется на предоставлении услуг полного цикла: от поиска необходимых товаров за рубежом до их доставки до «двери» клиента в любой точке России, включая логистику и таможенное оформление.

Компания занимается перевалкой и хранением грузов в морских портах Калининграда и Владивостока, использует сухопутные пункты пропуска Российской Федерации, задействует все виды транспорта, находящиеся в управлении международных перевозчиков.

ларов, и эти цифры будут только расти. Пандемия показала, что многие сферы бизнеса должны перестраиваться под новые условия, и логистика — одна из таких отраслей.

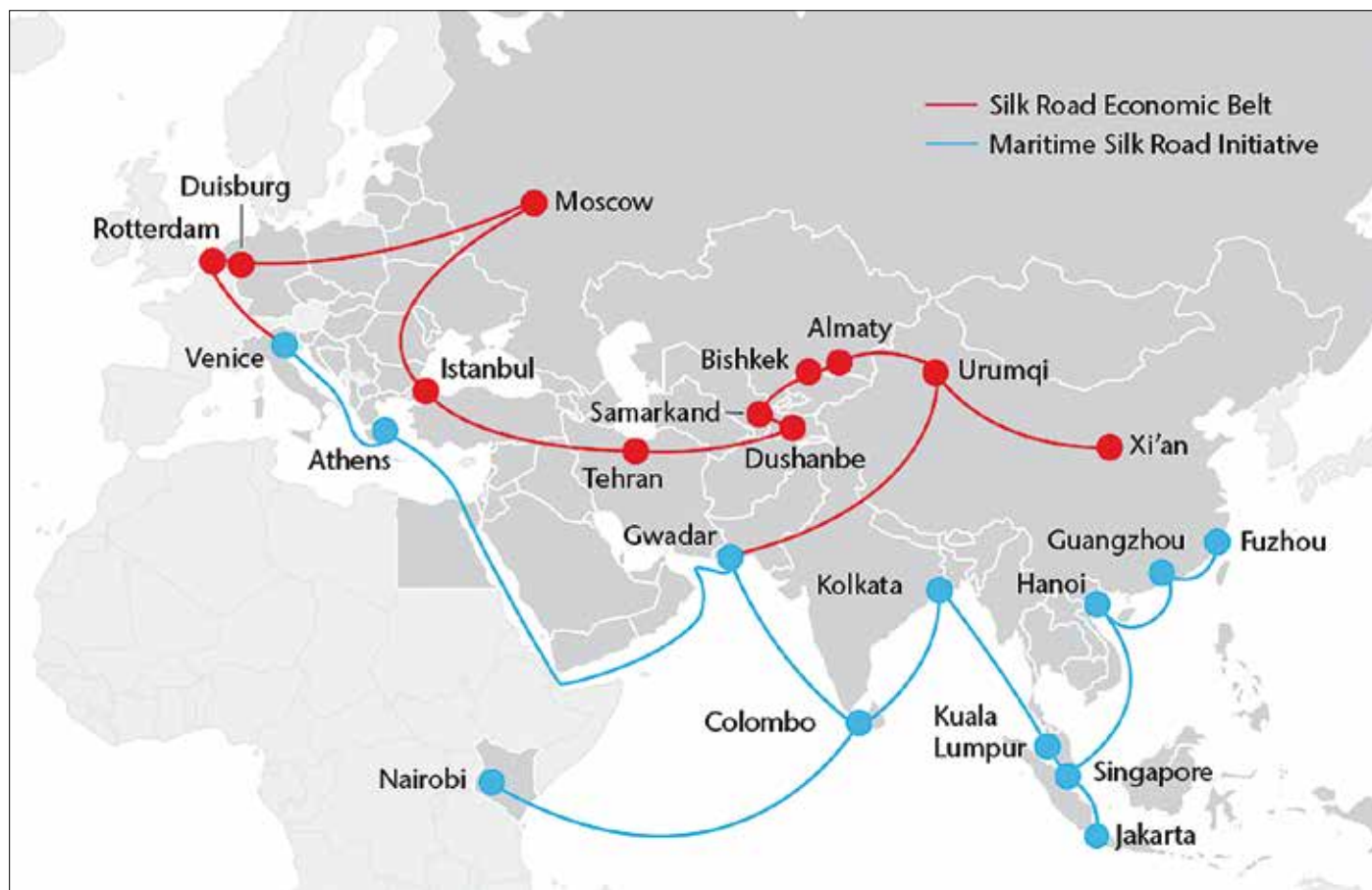
По моему мнению, логистика — это «моторный отсек», на платформе которого работает всё остальное. Мало кто знает и разбирается, как именно он выглядит и функционирует, но это приоритетный элемент конструкции, на котором

ного потребительского спроса и инфраструктурного развития.

Санкционное давление в той или иной степени ощутил на себе каждый бизнес. На сегодняшний день против России введено более 17 тыс. различных нелегитимных санкционных ограничений, что является своеобразным мировым «рекордом». Указанными обстоятельствами продиктована необходимость системной перестройки российской экономики, торговли, транспорта и логистики.

Стремясь нивелировать влияние санкций, транспортные компании ищут новые маршруты. Какими, на Ваш взгляд, они должны быть?

Сложившаяся ситуация позволила осознать всю глубину и своевременность инициативы Руководителя КНР Си Цзиньпина «Один пояс — один путь»



Один пояс — один путь (Источник: Bloomberg)

как инструмента справедливого международного экономического развития и процветания на огромном пространстве Евразии, который и определит судьбу будущего мирового развития.

Сегодня, на мой взгляд, необходима максимальная интеграция в матрицу системы «Один пояс—один путь», совершенствование существующих и создание новых торговых путей, транспортных, а также экономических коридоров,—ведь это единый рынок, связывающий более 60-ти стран Центральной Азии, Европы и Африки. В настоящее время у России, Китая и стран Центрально-Азиатского региона общая стратегическая цель: стабильное развитие экономики, процветание и нивелирование экономических рисков.

Чтобы минимизировать угрозу экономической безопасности на фоне возрастающего санкционного давления, нашей компанией отмечается объективная необходимость запуска принципиально нового бесперегрузочного маршрута железнодорожного со-

общения Суйфэньхэ (КНР) – Гродеково (РФ) – Москва (РФ) – Калининград (РФ) для групповых контейнерных отправок. В данной цепочке планируется задействовать железнодорожную и портовую российскую инфраструктуру, в частно-

сти, РЖД и Калининградский морской рыбный порт (КМРП). и Минтранса России, КМРП входит в «Опорную сеть морских портов Российской Федерации»¹.

КМРП осуществляет свою деятельность в пределах морского порта «Калининград» и является составной частью

ИЗ СЕРВИСНОЙ И ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ПО ДОСТАВКЕ ГРУЗА ЛОГИСТИКА СЕГОДНЯ ПЕРЕФОРМАТИРОВАЛАСЬ В ДРАЙВЕР РОСТА И ФОРМИРУЮЩИЙ ИНСТРУМЕНТ ДОЛГОСРОЧНОГО ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО СПРОСА И ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ

сти, РЖД и Калининградский морской рыбный порт (КМРП).

Понимая грандиозность данного проекта, я вижу необходимость его административной поддержки со стороны ключевых министерств и ведомств регионального и федерального уровня.

Что касается КМРП, то данный порт активно выполняет задачи по обеспечению экономической и транспортной безопасности Калининградской области: через него в область доставляются генеральные и социальные грузы. Согласно решению Правительства РФ

Единой цепи грузового транзитного узла на Западном направлении России. Кроме генеральных, порт обрабатывает

¹ Опорная сеть морских портов формируется на основании следующих критериев:

- обеспечение экспортно-импортного потенциала Российской Федерации; наличие развитых ближних и дальних автомобильных и железнодорожных подходов, запланированных инвестиционных проектов и потенциала к росту грузооборота (за счёт расположения на участке международного транспортного коридора);
- обеспечение социально-значимых функций, в том числе на территориях, где отсутствует автомобильная и железнодорожная инфраструктура, а также обеспечение перевалки грузов в рамках северного завоза.

ИННОВАЦИИ ЛОГИСТИКИ



Калининградский морской рыбный порт (Фото: www.nfr.ru)

также навалочные, рефрижераторные и наливные грузы. Калининградский морской рыбный порт не находится под санкциями и готов к взаимодействию с любыми контрагентами.

Отвечая на Ваш вопрос, не могу не отметить, что в России принята принципиально новая Транспортная стратегия,

которая призвана максимально учитывать экономические интересы и ожидания всех субъектов рынка транспортных услуг. Согласно данной правительственной инициативе к 2035 г. ожидается ускорение перемещения сырьевых грузов в четыре раза—до тысячи километров в сутки, и это должно быть

достигнуто, в первую очередь, за счёт контейнерных поездов, электронных документов и цифровизации.

Ещё один важный проект принят и реализуется сейчас в России— «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2030 г.» (КПМИ).

В План включены проекты, направленные на модернизацию и расширение транспортной и энергетической инфраструктуры. Их реализация обеспечит развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов, повысит уровень экономической связанности территорий России за счёт расширения и развития железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, гарантированно обеспечит их доступной электроэнергией.

Для бизнеса очень важно увеличение пропускных возможностей транспортной системы,—от этого напрямую зависит скорость и точность доставки грузов. Важно также, чтобы приоритет-



China Railway Express



ность инфраструктурных проектов определялась с учётом транспортно-экономического баланса.

Как Вы оцениваете сотрудничество с Китаем в развитии новых проектов?

С учётом стратегического и долгосрочного характера российско-китайских отношений, системного партнёрства по ключевым направлениям совместной политической, социально-экономической, транспортно-логистической и торговой деятельности, по моему мнению, необходимо формирование принципиально новых взаимовыгодных торговых и логистических маршрутов между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой.

НЕОБХОДИМО ФОРМИРОВАНИЕ ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫХ ВЗАИМОВЫГОДНЫХ ТОРГОВЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ. НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ НЕОБХОДИМО СОЗДАНИЕ МАСШТАБНОЙ СЕТИ БОНДОВЫХ СКЛАДОВ КОМПАНИЙ И ТОРГОВЫХ ДОМОВ

Для обеспечения бесперебойной работы и эффективного функционирования ключевых проектов развития сегодня особо актуальна ритмичная, системная поставка из КНР в субъекты Российской Федерации, а также Калининградскую область, самой широкой номенклатуры комплектующих, сырья и компонентной базы.

Отмечу, что транспортно-логистическая инфраструктура Калининградской

области, в совокупности с выгодным географическим положением региона, особыми уникальными условиями ведения бизнеса (на всей территории региона действует режим особой экономической и свободной таможенной зоны), создаёт

ИНВЕСТИЦИИ В ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СТАРТАПЫ ЗА ПЕРИОД ПАНДЕМИИ СОСТАВИЛИ ПОЧТИ 50 МЛРД ДОЛЛАРОВ, И ЭТИ ЦИФРЫ БУДУТ ТОЛЬКО РАСТИ

возможности для бесперебойного движения товаров и динамичного развития торговых отношений между Россией и Китаем.

В условиях новых реалий деловые сообщества России и Китая находятся на пути к тому, чтобы системно переформатировать взаимную торговлю, создать

синергетический эффект роста, повысить лояльность клиентов, партнёров и потребителей за счёт логистических и транспортных решений принципиально нового уровня.

Сегодня предприятия КНР могут обеспечить российский рынок любым количеством разнообразной товарной номенклатуры, однако этому мешает отсутствие Единого универсального транспортно-логистического решения. Бизнес

вынужден постоянно собирать «логистический пазл», искать решение для каждой новой задачи. А такое решение уже должно быть готовое!

На мой взгляд, это решение очевидно: на территории России, в ключевых

транспортно-логистических центрах, особенно в Московской области, в Дальневосточном ФО и приграничных областях необходимо формирование масштабной сети бондовых складов компаний и торговых домов.

Преимуществами такого решения станут удобство и быстрота, универсальность, мультимодальность, упрощение таможенных процедур.

От этого выиграют все — и потребители, и производители. Потребитель будет получать заказанный товар быстрее и чётко в срок, с учётом «последней мили». Производители же смогут существенно повысить лояльность к своим брендам и компаниям, получат принципиально новую нишу, где, кроме вышперечисленных преимуществ, у них появится возможность гибче и быстрее реагировать на изменяющиеся внешние условия.

Благодарим Вас, Дмитрий Викторович, за содержательную беседу. Желаем «СИТИ Групп» и вам лично успехов в развитии!

ЛОГИСТИКА ХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

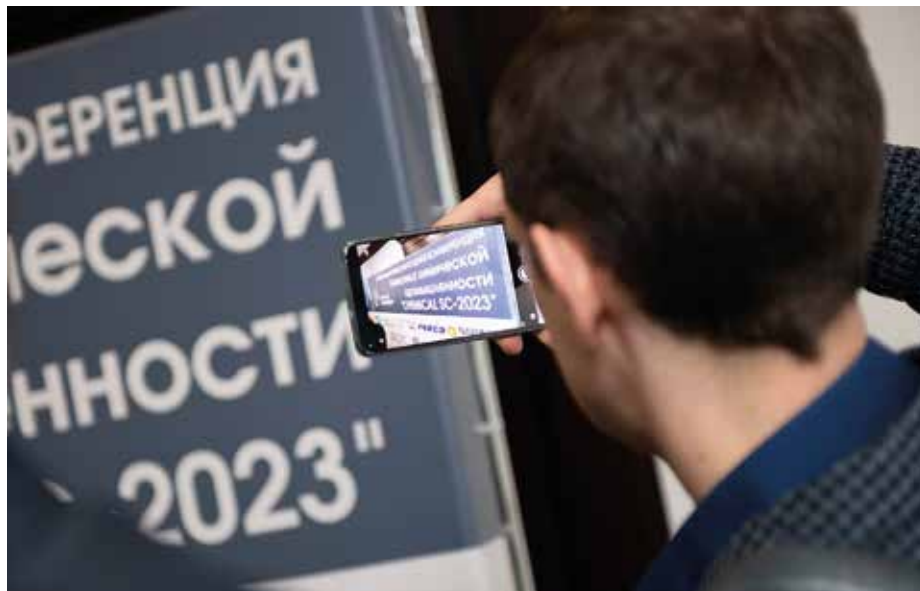
31 марта 2023 г. в Москве состоялась VII Ежегодная международная конференция CHEMICAL SC, посвящённая логистике химической промышленности.

Построение эффективной логистической цепи в реализации социально-экономических задач химического комплекса России — один из важнейших двигателей инновационного развития отрасли.

Работа конференции сразу началась с обсуждения крупных инвестпроектов. Заместитель генерального директора по внешнеэкономическому сотрудничеству корпорации XY Group господин Цзяо Цзянь рассказал о планах строительства логистического комплекса в Еврейской автономной области, который будет специализироваться на перевалке химической продукции.

Корпорация предлагает включить проект в российско-китайский «План-2030». Российская часть железнодорожного моста через Амур между Россией и КНР в Еврейской автономной области на переходе Нижнеленинское–Тунцзян была построена весной 2022 г., около поселка Нижнеленинское (ЕАО) и города Тунцзян провинции Хэйлунцзян (КНР).

Через мост в КНР планируется экспортировать железную руду, уголь, мине-



Лешов рассказал о контрольно-надзорной деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, сделав акцент на профилактических мероприятиях по предотвращению аварийных ситуаций и причинению ущерба.

Спикер отметил задачи Службы в 2023 г.: эффективное использование материально-технических средств, внедрение современных цифровых технологий, переход на систему дистанционного контроля, увеличение доли импортонезависимого программного обеспечения.

из наиболее актуальных для обсуждений на следующей конференции, по итогам опроса слушателей.

Иванкин Павел Анатольевич, Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры, Ассамблеи экспертов железнодорожного транспорта представил оценку современных угроз и вызовов при разработке логистических решений.

Наталья Владимировна Козлова, заместитель начальника отдела Управление электронного документооборота ФНС России рассказала о внедряемом электронном документообороте в транспортную отрасль.

Современные информационные платформы для управления товарно-материальными потоками и информационные инструменты в управления цепями поставок осветил Сергей Гуляев, директор по закупкам и логистике, НПП «ПОЛИПЛАСТИК».

6 новых национальных стандартов перевозки грузов ГОСТ Р 7047232–70477, готовых к введению с 1 апреля 2023 г., представил Анатолий Шмелев, заместитель генерального директора по урегулированию морских и грузовых убытков ООО «АЙСИС» (Международный Научный и Инженерный Сервис Группы компаний «РусСюрвей»).

ПОСТРОЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПИ — ОДИН ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ФАКТОРОВ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ХИМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

ральные удобрения и продукцию лесопереработки. Грузооборот после ввода всех объектов составит до 20–24 млн тонн в год в обе стороны.

Господин Цзяо Цзянь пригласил бизнес сообщество искать пути сотрудничества, создания совместных предприятий в Китае и России, использовать льготы, предоставляемые Правительством КНР, что позволило бы легче пройти непростой момент в истории страны.

Член Общественного Совета Ространснадзора, директор НИИ экспертиз на транспорте, к. э. н. Геннадий Юрьевич

Тему безопасности перевозок химической продукции продолжила Хамидулина Халидя Хизбулаевна, Директор ФБУЗ «Российский регистр потенциально опасных химических и биологических веществ».

Живую дискуссию бизнес-сообщества вызвала тема утилизации груза на месте аварии.

«Каков порядок уничтожения опасных химических грузов, поврежденных в ДТП или иной аварии, от которых отказались грузополучатель и грузоотправитель?» — этот вопрос вынесен как один

Тему инвестпроектов продолжил Березовский Павел Юрьевич, Старший специалист Службы развития новых площадок АО «ОЭЗ ППТ «Алабуга», который представил первую в России промышленную площадку для химических предприятий с инфраструктурным и сырьевым обеспечением — Индустриальный парк «Этилен 600».

Доклады Марии Исаковой и Марии Суслоновой были отмечены Организационным комитетом Дипломами «За лучшее логистическое решение в химической логистике».

Логистика в новой реальности, поддержка и развитие ВЭД, состояние таможенного регулирования в ЕАЭС при международных перевозках — эти темы

Кирилл Габдрахманов, коммерческий директор АО «Инфотек-Балтика М», Кирилл Болтаев, Генеральный директор Tank Container World, Анна Усачева, директор по логистике ООО «Европак»

Главный специалист отдела продаж, АО «РЖД Логистика» Мария Старикова рассказала о международных перевозках температурных грузов в автономных рефрижераторных контейнерах.

Закрыв рабочую программу конференции Исполнительный Директор Ассоциации «РусХлор», Вице Президент Российского Союза Химиков Ягуд Борис Юльевич. Он сделал акцент на безопасности транспортировки опасных грузов, в частности, на способы минимизации человеческих жертвах в случае аварий и спасательных работах.

В планах на следующую, VIII Ежегодной международной конференции «Логистика химической промышленности» CHEMICAL SC-2024, — уделить внимание теме охраны труда при работе на химических предприятиях и при транспортировке опасных грузов. ■

ОХРАНА ТРУДА НА ХИМИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ И ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ, ПОРЯДОК УНИЧТОЖЕНИЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ, ПОВРЕЖДЕННЫХ В ДТП — ЭТИ ВОПРОСЫ СТАНУТ КЛЮЧЕВЫМИ НА СЛЕДУЮЩЕЙ КОНФЕРЕНЦИИ

Тренды логистики и особенности разворота цепей поставок химической продукции на Восток, альтернативные способы доставки импорта и экспорта осветили эксперты: Мария Исакова, Директор по логистике и управлению заказами, независимый эксперт; Мария Суслонова, Директор по логистике ООО «ХимПартнёры» ProPartners Group; Аркадий Иванов, Директор по развитию ГК «Трансасия Логистик».

были затронуты в докладах Елены Поповой, начальника сектора по работе с рисками при таможенном оформлении АО «РЖД Логистика», эксперта и тренера Школы экспорта РЭЦ, преподавателя РАНХИГС Дениса Ключеновича.

Состояние рынка наливных химических грузов с учетом санкций и новые реалии танк-контейнерного рынка России, учитывая переориентацию транспортных потоков, представили слушателям:



<https://logistic-community.ru/chem>

КЛЮЧЕВЫЕ ЦИФРОВЫЕ КЕЙСЫ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ

Г. Л. Крутоног, вице-президент Международной Ассоциации логистического бизнеса,
почётный железнодорожник Российской Федерации

Логистика является приоритетным направлением для стран Евразийского экономического союза, поскольку содействие торговле и развитие транспортной инфраструктуры лежат в основе стимулирования экономического развития. Многие страны уделяют серьёзное внимание разработке всеобъемлющих национальных стратегий развития логистического сектора.

Чёткое функционирование и эффективность внутренней и внешней логистики служат предпосылкой для национальной конкурентоспособности, поэтому показатели, основанные на практических достижениях, могут обеспечить надёжный контроль проводимой стратегии логистического развития, а также позволяют оценить эффект воздействия проводимой политики и сравнить национальные достижения в области логистики с международным опытом.

Надёжность всей цепочки поставок и качество предоставляемых услуг имеют тесную связь с эффективностью логистики и играют в настоящее время ключевую роль в выборе перевозчика. Надёжность и предсказуемость, зачастую, становятся важнее скорости и стоимости осуществляемой поставки.

Развитие и совершенствование сервисов и аутсорсинг логистических функций компаний третьей стороне развито в странах, где производители и продавцы больше сконцентрированы на своей ключевой деятельности, чем на налаживании и оптимизации цепей поставок. Соответственно, чем больше компаний, способных предложить свои услуги по качественным логистическим сервисам за разумную стоимость, тем больше производителей готовы передать эти функции и не заниматься логистикой самостоятельно. Лучшие игроки B2B, использующие цифровые платформы, имеют доходы на 3,5% выше и на 15%

больше прибыльность, чем остальные B2B-участники.

Отметим основные тенденции развития мирового рынка логистики в целях увеличения товарооборота, экспорта и импорта товаров:

- укрупнение логистических компаний за счёт сделок по слияниям и поглощениям;
- рост роли информационных (цифровых) технологий в логистике;
- отход от специализированных услуг и концентрация на предоставлении законченных и комплексных логистических решений в цепях поставок;
- интенсивное развитие интер- и мультимодальных перевозок;
- увеличение доли рынка 3PL-провайдеров¹.

ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ, ИСПОЛЬЗУЮЩИЕ ЦИФРОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ, ИМЕЮТ ДОХОДЫ НА 3,5% ВЫШЕ И НА 15% БОЛЬШЕ ПРИБЫЛЬНОСТЬ, ЧЕМ ОСТАЛЬНЫЕ УЧАСТНИКИ РЫНКА

Передовые позиции в цифровизации логистики и цифровой трансформации цепей поставок в мире играют 3PL-провайдеры.

В результате проведённого системного анализа обзоров ведущих консалтинговых, аналитических и IT-компаний были выделены и систематизированы тренды как в общих направлениях развития логистики в мире, так и в направлении их цифровизации.

Отметим 10 ключевых мировых трендов логистики будущего:

1. Клиенты потребуют более быстрых сроков и разнообразия вариантов доставки на «последней миле».

¹ 3PL – термин, использующийся в международной классификации компаний, работающих в логистической сфере. Он произошел от словосочетания «third party logistic», что можно дословно перевести как «третья сторона логистики», – 3PL-оператор выступает в качестве посредника между грузовладельцем и получателем

2. Компании локализуют строительство складских мощностей.

3. Улучшения транспортной инфраструктуры со стороны государства будут стимулировать развитие цифровой логистики.

4. Размываются границы, определяющие пик сезона покупок, что потребует большей гибкости от логистики за счёт предиктивной аналитики и продвинутого прогнозирования.

5. Компании будут стремиться улучшить отношения с 3PL-провайдерами.

6. Переменные логистические операции станут стандартом.

7. Технологии NEW Waves (блокчейн, интернет вещей, искусственный интеллект, виртуальная реальность, машинное обучение) потребуют переоценки логистической стратегии.

8. Специализированные магазины останутся актуальными.

9. Клиенты будут требовать всё большей прозрачности логистических операций.

10. Открытость логистики для новых цифровых технологий возрастет.

Ключевыми драйверами, определяющими развитие логистики в текущих условиях цифровизации являются:

- Повышение точности прогнозирования спроса.
- Внедрение инновационных стратегий логистических каналов распределения для повышения конкурентоспособности.
- Повышение качества логистического сервиса и прослеживаемой цепи поставок.
- Быстрая адаптация цепей поставок после слияния или поглощения компаний, входящих в логистическую сеть.
- Улучшение сквозной прозрачности цепи поставок.



- Повышение эффективности ввода новых продуктов (брендов).
- Цифровизация логистики и цепей поставок, внедрение адаптивных моделей для быстро меняющегося портфеля заказов.
- Балансировка затрат и уровня обслуживания клиентов цепи поставок.

В этой связи, мировыми трендами в управлении цепями поставок становятся:

1. Внедрение e-SCM (технологии: Big Data, Block Chain, Internet of Things, Cloud Services, Mobileapps, Artificial Intelligence, RFID, Industry 4.0 (Robotics), Omni-Channel Logistics, а также дроны, беспилотные транспортные средства, системы распознавания, навигации, сенсоры и т.п.).

2. Сегментация цепей поставок по требованиям рынка.
3. Определение основных тенденций цифровизации цепей поставок и логистики.
4. Прозрачность, прослеживаемость цепи поставок и согласованность изменений.
5. Ориентированность на клиента.
6. Использование мощных аналитических инструментов принятия оптимальных логистических решений в цепях поставок.
7. Динамичность, гибкость и приспособляемость цепи поставок.

8. Повышение устойчивости и надёжности цепей поставок.

Российский опыт здесь выглядит достаточно успешным и подразумевает вполне быстрое внедрение цифровых стартапов в логистике и складской деятельности.

Рынок сейчас заинтересован в увеличении объёмов движения товаров, в развитии несырьевого экспорта, даже принимая во внимание внешнее санкционное давление ряда стран, и росте доходов отечественных товаропроизводителей, в том числе за счёт процесса цифровизации экономики и логистики.

Цифровизация логистической отрасли — вопрос конкурентоспособности компаний, оперирующих на данном рынке, поэтому поддержка развития тех-

ПО ДАННЫМ ЗА 2022 ГОД, БОЛЕЕ 60% ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ ИСПОЛЬЗУЮТ В РАБОТЕ РЕШЕНИЯ НА ОСНОВЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА. ВНЕДРЕНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ ПРОДУКТОВ СЕЙЧАС ЯВЛЯЕТСЯ ЛУЧШИМ СПОСОБОМ СОКРАЩЕНИЯ РАСХОДОВ

нологий со стороны всех стейкхолдеров данного рынка принесёт выгоду всем участвующим на рынке компаниям.

Многие крупные логистические компании создают свои IT-системы, стартапы серьёзно настроены на коренные изменения логистической отрасли, а многие инвесторы поддерживают эту

тенденцию с миллионами долларов венчурного капитала.

Сегодня транспортная логистика особенно заинтересована в цифровой трансформации и значительно больше других отраслей использует цифровые технологии, позволяющие автоматизировать процессы. Логистические компании частично или полностью переходят на новые бизнес-модели, основанные на цифровых технологиях.

При этом сами руководители отмечают, что внедрение и использование цифровых продуктов сейчас является лучшим способом сокращения расходов.

Аналитики отмечают, что уровень цифровизации логистики зависит от сектора.

Наиболее активно цифровые технологии внедряют компании сегмента B2C, тем временем B2B немного отстаёт. Диджитализацию логистики сегмента B2B затормозило сокращение объёма коммерческих грузоперевозок. Многим игрокам рынка цифровая трансформация просто оказалась не по карману, так как в условиях снижения заказов любые дополнительные расходы становились непосильными. Более того, приходилось заметно демпинговать, чтобы оставаться на плаву. Сейчас же B2B-сектор постепенно восстанавливается, и компании держат курс на тотальную цифровизацию с целью оптимизации затрат и улучшения качества управления цепочками поставок.

По данным за 2022 г., более 60% логистических компаний используют в работе решения на основе искусственного интеллекта. IT-компании разрабатывают

системы предиктивной аналитики, помогающие строить оптимальные маршруты и прогнозировать техническое обслуживание. Многие логистические компании уже оценили их преимущества. Система на базе искусственного интеллекта собирает большие данные о трафике, погодных условиях, времени

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

ожидания, скорости погрузочно-разгрузочных работ, проводит анализ и рассчитывает оптимальные маршруты.

Прогнозирование маршрутов на основе реальных данных помогает сократить время планирования маршрутов, увеличить скорость поставок и повысить объём поставок за счёт более быстрой оборачиваемости транспортных средств.

Это особенно важно для таких глобальных интеграционных проектов как проект ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок агропромышленных грузов как «Евразийский Агроэкспресс». Поэтому в рамках проекта уже разрабатывается прототип цифровой экосистемы, который позволит:

1. Развернуть опорную сетевую инфраструктуру платформы, обеспечивающую функционирование следующих сервисов:

1.1. оформление сделок по поставке продукции между участниками Проекта;

1.2. обмен статусами исполнения заказов по поставке продукции и связанной информацией между участниками логистической цепочки для контроля непрерывности «холодовой цепи»;

1.3. подписания, передачи и проверки электронных документов, используемых в логистической цепочке.

2. Разработать типовые веб-сервисы для участников Проекта и стандартизированные программные интерфейсы для интеграции IT-систем участников Проекта.

В РАМКАХ ГЛОБАЛЬНОГО ПРОЕКТА УСКОРЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК АГРОПРОМЫШЛЕННЫХ ГРУЗОВ «ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС» РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ ПРОТОТИП ЦИФРОВОЙ ЭКОСИСТЕМЫ, КОТОРАЯ ПОЗВОЛИТ УЧАСТНИКАМ ПРОЕКТА ОФОРМИТЬ ПЕРЕВОЗКУ В ЦИФРОВОМ ФОРМАТЕ

3. Провести пилотную интеграцию IT-систем отдельных участников с Платформой.

4. Разработать политики, процедуры и регламенты для эксплуатации Платформы

и провести опытно-промышленную эксплуатацию прототипа системы в виде пилотного проекта с ограниченным кругом участников.

В итоге грузоотправители и трейдеры будут иметь возможности заключения сделки по поставке сельхозпродукции между участниками из двух различных стран—участников проекта, провести в цифровом формате оформление перевозки по маршрутам «Евразийского Агроэкспресса», осуществить контроль

исполнения сделки с оформлением и передачей сопровождающих и отчётных документов в цифровом виде для последующей автоматизированной обработки итоговой отчётности.





РОССИЯ / КИТАЙ / ВЬЕТНАМ / КОРЕЯ / ТУРЦИЯ / МОНГОЛИЯ

Инновационный логистический оператор
по организации
мультимодальных перевозок грузов
в собственных автономных
рефрижераторных контейнерах по России,
а также в экспортно-импортных направлениях

- Ежедневные поездные отправки
- Отправка от одного контейнера;
- Возможность двустороннего экспедирования;
- Дополнительное страхование по желанию клиента;
 - Доставка до двери.
 - Мониторинг 24 /7





ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»

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

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

www.spezcont.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

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

Специализированные контейнеры всех моделей по заявке Заказчика в необходимом количестве:

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

НАША ЛОГИСТИКА — ВАШ УСПЕХ!



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