

ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

№ 46 (2023)

TRANSPORT INNOVATIONS

SCIENTIFIC & TECHNICAL JOURNAL

№ 46 (2023)



**МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ
РОССИЙСКОГО АГРАРНОГО ЭКСПОРТА**

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ:
НОВЫЕ ТРЕНДЫ ЛОГИСТИКИ**

**О РАЗВИТИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК
В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ**



НАДЕЖНЫЕ ПАРТНЕРЫ НА ПУТИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Компания предоставляет широкий спектр услуг в области транспортной логистики.

Наши возможности:

- Доставка грузов в любую точку мира
- Собственный автопарк
- Доставка негабаритных и опасных грузов
- Экспедирование в портах
- Страхование грузов

Перечень услуг:

- Автомобильные перевозки
- ЖД перевозки
- Морские перевозки
- Мультимодальные перевозки
- Проектные перевозки

Наши автомобили



Тентованные автомобили



Бортовые автомобили



Контейнеровозы



Рефрижераторы

СТЛ – ЛОГИСТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ. Компания «СЕВТРАНСЛАЙН» — это команда профессионалов, которая слаженно трудится, обеспечивая эффективную и надежную доставку Ваших грузов более 10 лет.

ООО «СЕВТРАНСЛАЙН».
Тел.: +7 (812) 385-29-94
Email: info@sevtransline.ru

www.sevtransline.ru

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Меры государственной поддержки российского аграрного экспорта	2
МТК «Север – Юг» — будущее мировой логистики и экономики	6

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Перспективы развития МТК «Север – Юг»	10
Логистика—2023: новые вызовы и возможности	14
А. Г. Кириллова, генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика», д. т. н., общественный бизнес-омбудсмен Москвы по международной логистике, со-председатель Каспийского Интеграционного Клуба «Север – Юг»	

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Рефвагон vs рефконтейнер	18
М. В. Корнеев, генеральный директор ООО «Русские рефрижераторы»	

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Сертификаты о происхождении в условиях изменяющейся логистики	22
Д. В. Полевой, управляющий партнёр Юридического Агентства «Априори-ДВ», руководитель Экспертного Правового комитета Ассоциации деловых партнёров в сфере внешнеэкономической деятельности, эксперт pro bono publico при Уполномоченном по защите прав предпринимателей в городе Москва	

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

Эксперты складской логистики	26
Н. Н. Сериков, генеральный директор ООО «Ай Ти Скэн»	

ИННОВАЦИИ ЛОГИСТИКИ

О развитии логистических цепей поставок в условиях санкционных ограничений	30
А. В. Лузин, Генеральный директор ООО «МЕТЕЯ»	
Автомобильные грузоперевозки: новые тенденции и вызовы рынка	33
Р. Газетдинов, генеральный директор ООО «Ордотранспорт»	
Перспективные транспортные проекты на Кавказе и Ближнем Востоке	36

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Российские технологии АО «ГЛОНАСС» будут использованы для развития «Евразийского Агроэкспресса»	5
Сделано в России	13
Новая контейнерная линия между Россией и Китаем по Северному морскому пути	17
Ульяновская область присоединяется в проекту «Евразийский Агроэкспресс»	29
Практическая конференция «TRANSit 2023: повышение эффективности автомобильных грузоперевозок	39

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
 Тюфяев А.М., кандидат экономических наук
 Щербачев 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 «Пuls 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.

МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ РОССИЙСКОГО АГРАРНОГО ЭКСПОРТА

Экспорт продукции АПК играет одну из ключевых ролей в обеспечении устойчивого и качественного развития агропромышленного комплекса России.

В условиях сложной геополитической ситуации Россия активно наращивает экспортные поставки продукции АПК.

По итогам прошлого года Россия заняла 18 место в списке крупнейших стран-экспортёров продукции АПК, нарастив долю в мировом экспорте в 1,5 раза. Российская продукция поставляется почти в 160 стран мира. Общий объём экспорта в 2022 г. превысил \$41 млрд.

По поставкам пшеницы России принадлежит 16% мирового рынка, доля российского подсолнечного масла составляет 21%. Наша страна является одним из крупнейших поставщиков рыбы и морепродуктов на мировой рынок, занимает существенную долю в поставках мясной продукции.

Российский экспорт продукции АПК растёт в основном за счёт дружественных стран, на их долю приходится 87% в общем объёме поставок. Российские агроэкспортёры успешно трансформируют географию поставок и осваивают новые рынки.

Таких результатов удалось достичь за счёт эффективности наших экспортёров и инструментов государственной поддержки.

Так, объём поддержанного кредитного портфеля составил более 600 млрд руб.

Поддержка экспортно-ориентированных проектов позволила привлечь новые инвестиции в отрасль. Поддержана выдача более 75 тыс. экспортных сертификатов. С государственной поддержкой на внешние рынки перевезено более 16 млн тонн продукции.

Ожидается увеличение поставок российской продукции в страны Азии, Ближнего Востока, Персидского залива, Африки, Латинской Америки и постсоветского пространства.

Развитие экспортного потенциала напрямую зависит от эффективности мер государственной поддержки, продления

С 2017 г., т.е. до старта реализации федерального проекта, стоимостной объём российского экспорта АПК практически удвоился—вырос более, чем на 92%, и по результатам 2022 г. достиг \$41,5 млрд.

Экспорт зерновых увеличился почти на 80%, поставки масложировой продукции выросли в три раза, пищевой и перерабатывающей продукции—более, чем на 50%, мясной продукции—4,4 раза, молочной—в 1,5 раза.

Система мер господдержки стала стимулом, который позволил раскрыть экспортный потенциал, которым обладают наши аграрные предприятия.

В СИТУАЦИИ ПОЧТИ ПОЛНОГО НАСЫЩЕНИЯ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА ДАЛЬНЕЙШИЙ РОСТ И РАЗВИТИЕ НАШЕГО АПК ВСЁ В БОЛЬШЕЙ СТЕПЕНИ ЗАВИСИТ ОТ УСПЕХОВ И ДИНАМИКИ АГРАРНОГО ЭКСПОРТА

реализации федерального проекта «Экспорт продукции АПК», от развития делового сотрудничества, повышения знания и компетенций российских экспортёров.

Федеральный проект «Экспорт продукции АПК» реализуется с 2018 г. Следующий, 2024 г., является завершающим в начальном плановом цикле его реализации.

Начальный этап позволил российским экспортёрам значительно увеличить объёмы, заложил солидную базу для дальнейшего роста экспорта, а значит и для всего российского аграрного комплекса.

Сегодня меры господдержки охватывают практически весь производственный цикл—от инвестиций в новое производство до сертификации и вывоза продукции на зарубежные рынки.

Выстроено эффективное взаимодействие между Минсельхозом, Российским экспортным центром, Россельхознадзором, «Агроэкспортом», сельхоз-атташе и торгпредами, регионами, и всеми ключевыми компаниями-экспортёрами.

Сегодня именно успешная работа на внешних рынках стимулирует и инвестиционную активность, и рост предприятий АПК.

Существенную поддержку экспортёрам оказывает и Россельхознадзор. Благодаря его работе открыто множество новых рынков.

Понимая специфику и лучшие практики по развитию аграрного экспорта, Министерство сельского хозяйства РФ приняло решение по созданию двух институтов: института сельхоз-атташе за рубежом и федерального центра «Агроэкспорт».

Центр «Агроэкспорт» осуществляет комплексную работу по сопровождению аграрного экспорта, уделяя большое



Никишина Вероника Олеговна, генеральный директор АО «Российский экспортный центр»:
«Необходимо наполнять российские экспортные павильоны маркетинговой продукцией, чтобы происходило узнавание российской продукции. Российские павильоны сейчас открыты в шести странах, и наша задача сделать их эффективными каналами продвижения всей диверсифицированной линейки продукции АПК на рынки дружественных стран».



**Даушев Артем Агдамович, помощник
руководителя Россельхознадзора:**

«Открытие новые рынков и получение к ним доступа является важнейшим направлением и условием развития экспорта. За последние 6 лет был получен доступ в более чем 90 стран по 236 видам продукции. Это было бы невозможно без совместной работы Россельхознадзора, Министерства сельского хозяйства РФ, Российского экспортного центра и созданного института атташе.

В созданной Россельхознадзором системе «Цербер» размещены все аттестованные предприятия-экспортёры. Их количество постоянно растёт, в 2023 г. там уже более 5 тыс. предприятий.

Следить за выполнением всех требований российского законодательства и законодательства стран-импортёров нужно на постоянной основе. Некоторые страны ввели и вводят периодичность аттестации, т.е. необходимо понимать, что раз в несколько лет нужна переаттестация предприятий».

**Гребешев Антов Витальевич, исполнительный вице-президент
АО «Газпромбанк»:**

«Мы уверены, что механизм должен развиваться и расти. Наши клиенты и банки только начали эффективно работать, и дальнейший потенциал, особенно в инвестиционном кредитовании, которого пока не так много, это действительно большой потенциал в развитии и льготного кредитования, и программ поддержки, и экспорта в целом».

внимание развитию коммуникаций с зарубежными партнёрами.

За три года было проведено более 100 узкоспециализированных деловых мероприятий и 18 деловых миссий, в которых приняли участие 6 тыс. человек с российской стороны и 3 тыс. участников из зарубежных стран. В рамках этих мероприятий проведено почти 3 тыс. b2b встреч.

Наряду с деловой активностью, «Агро-экспорт» помогает экспортёрам в получении знаний. На сайте центра создана и развивается библиотека экспортёра, которая включает в себя различные аналитические продукты — экспортные гиды, обзоры внешнеэкономической деятельности, региональные продуктовые обзоры, концепции продвижения.

Высокий рост экспорта продукции АПК — с \$30 до \$41 млрд, опережающий другие сектора рынка, невозможен без дешевого финансирования. Именно программа льготного кредитования позволяет опережающими темпами наращивать объём экспорта продукции АПК.

Газпромбанк работает в программе с самого начала, участвовал в её разработке. Каждый год банк поддерживает оборотным кредитованием экспортёров продукции АПК, что позволяет им закупать необходимую технику, обо-



**Ляхтов Сергей Владимирович, генеральный
директор Национального союза птицеводов:**

«Большую роль не только в развитии экспорта, но и в развитии всей отрасли птицеводства сыграла программа льготного кредитования и Постановление Правительства РФ № 512. Именно благодаря этому Постановлению в отрасли были реализованы основные инвестиции за последние годы.

Лидерами отрасли приобретались птицефабрики, которые затем встраивались в новые структуры, ориентированные на экспорт, эти площадки с помощью мер государственной поддержки

встраивались в структуру Федерального проекта.

Второй значимой мерой поддержки стало субсидирование затрат, связанных с логистикой. Это помогает нам нарастить объёмы поставок продукции на новые рынки Юго-Восточной Азии, Африки, Персидского залива, повысить конкурентоспособность нашей продукции».

рудование, сырьё, переработать его и поставить продукцию на экспорт, тем самым увеличивая долю продукции АПК с добавленной стоимостью в торговом балансе России.

Российские производители мяса за последние годы нарастили поставки и диверсифицировали экспорт. Это одна из успешных историй российского агроэкспорта.

Развитие птицеводческой отрасли в России за последние годы — впечатляет. По мясу птицы, за 5 лет существования федерального проекта «Экспорт продукции АПК», Россия вошла в ТОП-10 мировых экспортёров. Тогда как 10 лет назад занимала не более 0,1% мирового рынка.

Меры государственной поддержки сыграли в этом ключевую роль.

Ещё одной важной отраслью является кондитерская. Это специфическая отрасль с глубокой переработкой, которая не может экспортироваться без движения.

Кондитерские изделия являются одной из продуктов с самой высокой добавленной стоимостью, которую сегодня наша страна экспортирует и поставляет на внешние рынки.

Экспорт готовой кондитерской продукции стоит в 8,3 раза дороже, чем экспорт необработанных зерновых.

Любое государство, которое занимается экспортом, заинтересовано в увели-

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ



Лашманкин Вячеслав Евгеньевич, исполнительный директор Ассоциации АСКОНД:
«Очень важной мерой господдержки является компенсация части затрат на сертификацию продукции на внешних рынках. Важнейшая статья — компенсация части затрат на участие в конгрессно-выставочных мероприятиях. Эта важная часть продвижения и позиционирования продукции пользуется повышенным спросом у предприятий-экспортёров кондитерской промышленности.»

Не менее важную роль играют и немониторные меры поддержки.

1. Гиды по странам и стратегии. Это информационное поле и фон, в котором начинает работать бизнес. В этих материалах структурированы ключевые цифры, риски, требования и т.д. — это перестраивает менталитет бизнеса.
2. Институт атташе. Сейчас работает в более, чем 30 странах. Они выстраивают прямые отношения с российским бизнесом и с покупателями на территории стран. Без них экспортёры чаще сталкивались бы с трейдерами и посредниками, которые могут забирать себе до 40% маржи.
3. Бизнес-миссии. При правильной организации способны охватить большой срез рынка на уровне первых лиц компаний и привести к заключению прямых контрактов.

По прогнозам на 2024 г. динамика по экспорту продукции АПК сохранится. Во многом, это заслуга правильного взаимодействия Правительства РФ, институтов поддержки экспорта и бизнеса.

По материалам открытой конференции «Меры повышения конкурентоспособности российских экспортёров продукции АПК»

чении доли экспортных отгрузок продукции с высокой добавленной стоимостью.

Учитывая, что экспорт продукции с высоким уровнем передела является одним из приоритетов, Правительство РФ в рамках Федерального проекта «Экспорт продукции АПК» предусмотрело ряд серьёзных мер государственной поддержки, которые пользуются спросом у российских экспортёров кондитерской продукции и способствуют увеличению экспортных отгрузок.

Это — льготный лизинг оборудования, льготное кредитование в рамках Постановления Правительства № 512, компенсация затрат на транспортировку продукции.

Ещё одна важная экспортная отрасль — молочная. Россия занимает 5 место в мире по производству молока. В 2022 г. отрасль показала бурный рост и столкнулась с серьёзным перепроизводством, который частично компенсируется за счёт экспорта.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ НАШИХ ЭКСПОРТЁРОВ И ИНСТРУМЕНТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ — ДРАЙВЕРЫ РОСТА ЭКСПОРТА ПРОДУКЦИИ АПК



Белов Артем Сергеевич, генеральный директор Национального союза производителей молока:

«В молочной отрасли мы переживаем сейчас период, когда меняется в принципе парадигма индустрии. Если за последние годы отрасль активно развивалась за счёт импортозамещения: за этот период на 30% сократился импорт молочных продуктов в Россию и создались условия для динамичного развития российского производства, — то по итогам 2022 г. мы на 100% обеспечиваем себя молоком и молочными продуктами.»

В этих условиях экспорт становится для бизнеса безальтернативной и приоритетной историей. Хочу обратить внимание на те позиции, которые являются критически важными с точки зрения экспорта, и на которые приходится 80% торговли молочными продуктами. Это — сухое молоко, сыворотка, сыр и масло.

По сухому обезжиренному молоку, за полгода, объём экспорта из России вырос на 50% по сравнению со всем прошлым годом. По сухому цельному молоку — на 12%.

Экспорт развивается не только в страны постсоветского пространства — Казахстан, Грузию, Армению, Узбекистан. Активно развивается экспорт в Китай. У нас уже есть пре-контракты, которые позволят нам начать поставки в страны Африки.

Меры господдержки сыграли, конечно же, важную роль. Нам поддержали 100% субсидирование логистики. Мы рассчитываем на льготные кредиты.

Три года назад было принято решение о том, что будут возмещаться прямые понесённые затраты для экспортно-ориентированных производителей сухих молочных продуктов.

Мировой рынок сухих молочных продуктов — самый большой, он измеряется в десятках млрд долларов. В России же эта отрасль была самая недоинвестированная.

За последние три года были реализованы десяток проектов, часть из которых получили компенсацию затрат, и это хорошая мера стимулирования, которая создаёт конкурентоспособные производства».

РОССИЙСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ АО «ГЛОНАСС» БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ «ЕВРАЗИЙСКОГО АГРОЭКСПРЕССА»



Для обеспечения продовольственной безопасности государств-членов Евразийского экономического союза, импортнезависимости ИТ-продуктов и экономической эффективности ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок сельскохозяйственной продукции будет реализована «Непрерывная холодовая цепь» на всех логистических этапах «Евразийского Агроэкспресса».

Проект охватит территорию ЕАЭС и в перспективе будет расширен на страны Каспийского бассейна, Персидского залива и Шанхайской Организации Сотрудничества.

Соответствующий меморандум о стратегическом партнерстве подписали 11 сентября 2023 г. в рамках Восточного экономического форума глава дирекции проекта «Евразийский Агроэкспресс» — АНО «Евразийская Агрологистика» Алевтина Кириллова и генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Алексей Райкевич.

Сотрудничество предполагает проведение совместных пилотных проектов по перевозке крупнотоннажных рефрижераторных контейнеров на одном из направлений «Евразийского Агроэкспресса» с использованием опыта и технологий российского сервиса «Мониторинг ЭРА», созданного на основе госинформационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС».

«Подписание соглашения с АО «ГЛОНАСС» и начало нашей совместной работы по реализации интеграционного проекта «Евразийский Агроэкспресс» качественно усилит параметры сохранности скоропортящихся продовольственных грузов в процессе доставки и обеспечит автоматизированный контроль, который позволит минимизировать количество досмотров грузов и существенно сэкономит время доставки товаров до потребителя.

«Масштабирование успешного опыта АО «ГЛОНАСС» по сквозному контролю температурного режима при транспортировке скоропортящихся грузов на страны ЕАЭС позволит перейти к современному риск-ориентированному подходу при проведении контрольно-надзорных мероприятий.

Наши технологические решения позволяют ретранслировать информацию в онлайн режиме с помощью единой платформы «Мониторинг ЭРА» для всех участников перевозки, включая надзорные ведомства стран-участниц проекта, логистические компании, производители и ритейл.

Соблюдение непрерывности «холодовой цепи» и заданных температурно-влажностных параметров при перевозке скоропортящихся товаров существенно влияет на выполнение глобальной задачи по обеспечению продовольственной безопасности в России и странах ЕАЭС, требования к которой усиливаются с учётом сложностей, вызванных санкционным давлением.

Кроме того, учитывая потенциал системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в области новых

достоверные данные мониторинга за всей цепочкой перевозки сельхозпродукции гарантируют её качество конечных потребителей, что повысит доверие и социальную ценность проекта в целом.

Важным аспектом является импортнезависимость решений АО «ГЛОНАСС», что обеспечит технологический суверенитет и возможность постоянного развития сервисов в интересах всех участников «Евразийского Агроэкспресса» и цифровой трансформации логистики на пространстве ЕАЭС», — подчеркнул генеральный директор АО «ГЛОНАСС».

«Евразийский Агроэкспресс» направлен на развитие экспорта сельскохозяй-

решений по цифровизации логистики, мы планируем сформировать новый пакет логистических решений в цифровой трансформации отрасли и создать единую цифровую экосистему контейнеризации перевозок агропромышленных грузов с полным электронным доступом к сервисам проекта, включая логистику, торговое финансирование и комплексный пакет сопровождающих сервисов для товаропроизводителей в формате 3PL-4PL», — отметила Алевтина Кириллова.

ственной продукции производителей государств – членов ЕАЭС в Китай, Узбекистан, Вьетнам и другие страны Юго-Восточной и Центральной Азии.

Интегрированное использование, в рамках проекта, транспортной инфраструктуры между странами ЕАЭС и сопредельными странами снижает комплексные затраты агропредприятий на логистику, расширяет возможности для международного сотрудничества и позволяет в ускоренном бесшовном формате доставить свежие продовольственные товары до конечного потребителя при обеспечении полной сохранности и качества продуктов.

Пресс-служба АО «ГЛОНАСС»

МТК «СЕВЕР–ЮГ» — БУДУЩЕЕ МИРОВОЙ ЛОГИСТИКИ И ЭКОНОМИКИ

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

2023 г. поставил перед транспортной отраслью новые вызовы, логистический рынок испытал невиданные в современной истории трансформации. Операторы планомерно выстраивали новые связи и схемы доставки грузов, при этом Международный транспортный коридор «Север–Юг» стал одним из ключевых направлений для новых логистических цепей.

Перевозки грузов по МТК «Север–Юг» в прошлом году выросли на 8,8 млн тонн, или на 61,5 % относительно 2021 г.

Контейнерные перевозки по коридору выросли в три раза и достигли 22,3 тыс. ДФЭ.

Такой значительный рост объёмов— это результат планомерной работы всех

заинтересованных сторон— логистических, железнодорожных и торговых компаний, а также государственных регулирующих органов.

После подписания Соглашения между Правительством России и Правительством Ирана о сотрудничестве по финансированию проекта, строительства, поставок товаров и услуг для создания железной дороги Решт–Астара на территории Ирана, развитие МТК «Север–Юг» приобретает новый масштаб.

Созданный в 2016 г., Каспийский международный интеграционный клуб «Север–Юг» уже в четвёртый раз предоставляет свою площадку участникам Международного экономического форума «Россия—Исламский мир» в Казани для обсуждения задач по развитию деятельности МТК «Север–Юг» через реализацию инфраструктурных и логистических проектов Каспийского и всего Большого Евразийского регионов, приглашая к участию представителей

ЗА 7 ЛЕТ СВОЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КЛУБ «СЕВЕР–ЮГ» ПОКАЗАЛ ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ВОВЛЕЧЁННОСТЬ В МИРОВЫЕ ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ. ПАРТНЕРАМИ КЛУБА ЯВЛЯЮТСЯ КРУПНЫЕ КОМПАНИИ ИЗ РОССИИ, ИРАНА, ИНДИИ, СТРАН БЛИЖНЕГО ВОСТОКА





органов власти, бизнеса, экспертного и научного сообщества.

18 мая 2023 г. в заседании Клуба, под председательством Рамазана Гаджимурадовича Абдулатипова, приняли участие:

- Помощник Президента РФ **Игорь Евгеньевич Левитин**;
- Генеральный секретарь Исламской палаты торговли, промышленности и сельского хозяйства **Юсеф Хасан Халави**;
- Генеральный директор АО «РЖД Логистика» **Дмитрий Иовчович Мурев**;
- Председатель совета директоров транспортной компании «ФЕСКО» **Андрей Владимирович Северилов**;
- Заместитель Председателя Агентства транспорта и коммуникации при Кабинете Министров Туркменистана, Начальник Туркменбашинского международного морского порта **Сейитгулы Байсейидов**;
- Генеральный директор судоходных линий Исламской республики Иран (IRISL) **Мохаммад Реза Модаррес Хиабани**;
- Член совета директоров компании «Мультивилль» (Индия) **Атул Упадхай**;
- Торговый представитель Российской Федерации в Азербайджанской Республике **Руслан Загитович Мирсаяпов**;
- Руководитель дирекции по развитию бизнеса «Склады» АО «Почта России» **Александр Николаевич Дзвонковский**;
- Ректор Астраханского государственного университета **Константин Алексеевич Маркелов**;

– Помощник руководителя Россельхознадзора **Артём Адгамович Даушев**.

Модерировала сессию — генеральный директор АНО «Евразийская Аглологистика», доктор технических наук **Алевтина Григорьевна Кириллова**.

Участники заседания обсудили:

- Интеграционную роль МТК «Север-Юг» в развитии экономики и экспортной логистики Большой Евразии.
- Перспективы и пути развития коридора в новых экономических условиях; вызовы, стоящие на пути развития торговых путей и увеличения грузопотоков.

ПОСЛЕ ПОДПИСАНИЯ, НА МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОМ УРОВНЕ, СОГЛАШЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ИРАНОМ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РЕШТ-АСТАРА НА ТЕРРИТОРИИ ИРАНА, РАЗВИТИЕ МТК «СЕВЕР-ЮГ» ПРИОБРЕТАЕТ НОВЫЙ МАСШТАБ

- Развитие внешнеторговых отношений между странами МТК.
- Участие бизнеса Индии и Ирана в развитии МТК «Север-Юг», совместные торговые и логистические проекты.
- Проект «Агрозэкспресс» — 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.
- Значимость коридора «Север-Юг» для обеспечения продовольственной безопасности Большой Евразии.

- Развитие портовой инфраструктуры Каспия и контейнерного флота deep sea.
- Важность подготовки профессиональных кадров для дальнейшего успешного функционирования международного транспортного маршрута.

Помощник Президента РФ Игорь Евгеньевич Левитин в своём приветствии участникам заседания Клуба отметил необходимость совмещения политической воли к развитию МТК «Север-Юг» с шагами по решению конкретных задач, которые волнуют бизнес.

«Подписание на межправительственном уровне соглашения о строительстве ж/д ветки Решт-Астара открывает новые возможности для политических и инфраструктурных вопросов. Однако этот коридор не будет работать, если мы не создадим условия для операторов, экспедиторов и всех пользователей маршрута», — отметил Помощник Президента.

Спикер отметил несколько моментов, по которым идёт серьёзная работа на уровне Правительства РФ.

1. Обсуждается возможность размещения на территории стран-участниц коридора контрольных служб РФ (санитарных, ветеринарных и других).
2. Предпринимается ряд шагов по унификации требований к качеству продуктов и услуг.

3. Ведётся работа по созданию единого транспортного документа на всех маршрутах коридора «Север-Юг».
4. Проводится оценка имеющейся грузовой базы для решения вопроса обратной загрузки с Юга на Север, чтобы повысить эффективность коридора. Когда будет решён вопрос с загруженностью контейнеров в обоих направлениях, тогда можно будет переходить к составлению расписания поездов.
5. Идёт работа над созданием единого центра, куда бы мог обратиться грузоотправитель, даже если у него в наличии один контейнер.



6. Особую важность имеет долгосрочность тарифной политики и синхронизация тарифов на всём пути следования грузов по маршрутам МТК. Пока это удалось сделать только на восточной ветке коридора.

Для решения обозначенных тем, Игорь Левитин сформулировал **актуальную задачу и миссию для Клуба** — выработать требования к властям стран на маршрутах коридора «Север–Юг», чтобы путём заключения межправительственных соглашений решать поставленные задачи.

НЕОБХОДИМО СОВМЕЩАТЬ ПОЛИТИЧЕСКУЮ ВОЛЮ К РАЗВИТИЮ МТК «СЕВЕР-ЮГ» С ШАГАМИ ПО РЕШЕНИЮ КОНКРЕТНЫХ ЗАДАЧ, КОТОРЫЕ ВОЛНУЮТ БИЗНЕС. КОРИДОР НЕ БУДЕТ РАБОТАТЬ, ЕСЛИ НЕ СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ, ЭКСПЕДИТОРОВ И ВСЕХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ МАРШРУТА

Большую роль в развитии коридора играют сухопутные виды транспорта и, в первую очередь, железные дороги.

В развитии МТК «Север–Юг» принимают участие российские, азербайджанские, казахстанские, туркменские, иранские железные дороги, администрации которых помогают в формировании тех-

нологий перевозок и движенических операций, а также тарифных условий.

По ряду маршрутов согласованы сквозные тарифные ставки. Особую активность приобрела восточная ветка маршрута «Север–Юг» через Россию, Казахстан, Туркмению и Иран. РЖД проводят большую работу по формированию движения на всех трёх ветках маршрута.

Генеральный директор АО «РЖД Логистика» Дмитрий Иовчович Мурев в своём выступлении отметил существенную работу по модернизации инфраструктуры и погранпереходов для

приёма возрастающих объёмов грузов, которую проводят коллеги из Казахских, Туркменских, Азербайджанских железных дорог, ведь контейнерные перевозки по ряду направлений увеличились в пять раз!

«В совокупности, все эти технологические и инвестиционные проекты, а

также подписанное соглашение о строительстве железной дороги между Астарой и Рештом, позволят выйти на более дешёвую технологию перевозки и существенно ускорить сроки оборота транспортных средств. Это позволяет снижать себестоимости перевозок,» — подчеркнул спикер.

Дмитрий Мурев также отметил большой потенциал МТК «Север–Юг» с точки зрения перевозки аграрных грузов. В Большой Евразии живёт почти две трети населения Земли. Перевозки скоропортящихся грузов, продуктов питания имеют большой потенциал, а простой оборудования или задержка в пути следования, которая может привести к порче продукции, — просто недопустимы.

Серьёзное развитие получает интеграционный проект ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок агропромышленных и продовольственных грузов «Евразийский Агроэкспресс», который в феврале 2023 г. Распоряжением Евразийского Межправительственного Совета №6 был масштабирован на маршруты коридора «Север–Юг», и сейчас начал отгрузку агропродукции по всем веткам коридора. АО «РЖД Логисти-

ка» выступает в этом проекте как российский мультимодальный оператор.

В рамках двухсторонних отношений с Ираном, Азербайджаном, Казахстаном, Туркменистаном проводится большая работа по созданию необходимой инфраструктуры, которая могла бы оперировать скоропотяжущимися грузами.

Проект позволяет диверсифицировать взаимный товарооборот агрокомпаний, ритейла и крупнейших поставщиков путём вывода товарной продукции на ещё неосвоенные рынки за счёт совместной работы с логистическими партнёрами по консолидации товарных партий, снижения барьеров за счёт упрощённого контрольного коридора движения продукции и внедрения инновационных цифровых решений электронных торговых платформ и цифровой экосистемы Проекта в странах ЕАЭС, СНГ и заинтересованных дружественных странах.

Дмитрий Мурев подчеркнул, что одна из ключевых задач — создавать зелёные коридоры и доверительную среду, которая позволяла бы сопровождать груз на всём маршруте. Отсутствие подобных решений сегодня приводит к простоям грузов на коридоре «Север–Юг».

Остро стоит вопрос и о сложности финансовых расчётов для участников внешнеэкономической деятельности. Должен появиться понятный механизм, позволяющий проводить финансовые операции, которые не зависели бы от третьих сторон.

Необходимо также синхронизировать перевозочный и товаросопроводительный документы в единый, признающийся банками для расчётов. Это стало бы существенным шагом вперёд для привлечения грузов на маршрут.

Важность проработки «морского плеча» МТК «Север–Юг» отметил выступивший на заседании Клуба Председатель Совета директоров Транспортной группы FESCO **Андрей Северилов**.

«К моменту полноценного запуска МТК «Север–Юг» в Бенгальском заливе должен присутствовать контейнерный флот, готовый обеспечить потребности коридора. Группа готова участвовать как в строительстве судов в России, так и при-

обретать суда за рубежом. Это является частью стратегии FESCO по обновлению флота. Мы предлагаем уже сегодня не упускать из вида этот вопрос, заниматься его решением», — отметил спикер.

Чтобы получить эффективно работающий коридор, необходимо преодолеть три существенных вызова:

- сформировать флот для обеспечения морского плеча в Индийском океане;
- модернизировать портовую инфраструктуру Каспия;
- проработать альтернативные маршруты доставки в России, включая использование речных путей.

Андрей Северилов отметил важность коридора «Север–Юг» как альтер-

АКТУАЛЬНАЯ ЗАДАЧА И МИССИЯ ДЛЯ КЛУБА — ВЫРАБОТАТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ВЛАСТЯМ СТРАН НА МАРШРУТАХ КОРИДОРА «СЕВЕР–ЮГ», ЧТОБЫ ПУТЁМ ЗАКЛЮЧЕНИЯ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ СОГЛАШЕНИЙ РЕШАТЬ ПОСТАВЛЕННЫЕ ЗАДАЧИ

нативного маршрута, который поможет нивелировать дисбаланс, возникший в российской инфраструктуре в связи с политическими событиями.

FESCO, как мультимодальная компания, заинтересована в реализации проекта, и уверена, что развитие коридора придаст дополнительный импульс отношениям с Индией и странами Ближнего Востока.

Важность профессионального образования и подготовки кадров для работы на МТК «Север–Юг» подчеркнул Ректор Астраханского государственного университета **Константин Алексеевич Маркелов**.

«Необходимо сформировать меж-университетские научные команды и разработать единую цифровую среду — научную платформу для взаимодействия экспертов, занимающихся проблематикой МТК «Север–Юг», — отметил спикер.

Астраханский государственный университет ведёт большую работу в сфере подготовки кадров для логистики, формирует современные программы дополнительного профессионального образования под актуальные запросы рынка труда, включая специалитеты по проблематике МТК «Север–Юг».

Подытоживая работу Круглого стола, Председатель Клуба «Север–Юг» **Рамазан Абдулатипов** сказал:

«Интеграционные процессы вдоль МТК «Север–Юг» будут идти по нарастающей, потому что этот маршрут играет историческую роль для объединения Большой Евразии, где проживает более 62% населения Земли.

Международный Клуб «Север–Юг», за 7 лет существования, показал свою эффективность и вовлечённость в мировые интеграционные процессы.

За годы деятельности нам удалось привлечь в Клуб несколько десятков крупных компаний из России, Ирана, Индии и стран Ближнего Востока. Мы

открыли представительства Клуба в Тегеране и Нью-Дели. В планах — Ташкент, Баку, страны Африки.

В нашей общественной, экспертной, практической работе мы ощущаем помощь и поддержку правительства России, особенно помощника президента Игоря Евгеньевича Левитина.

Это даёт нам уверенность, что предстоит большая работа по реализации как стратегических планов, так и конкретных «земных» задач. Тот, кто сегодня сотрудничает с Клубом, — это человек, которые смотрит в будущее. В МТК «Север–Юг» заложен огромный потенциал. Это — будущее мировой логистики и мировой экономики.»

Общее заседание Клуба в рамках KazanForum-2023, собравшее представителей международных организаций, органов государственной власти, финансовых институтов, ведущих инвесторов и бизнесменов, топ-менеджеров российских и зарубежных компаний из более чем 15 стран мира и 18 регионов России, показало целесообразность проведения подобных мероприятий для обсуждения экспертами конкретных проблемных вопросов взаимодействия всех сторон.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МТК «СЕВЕР – ЮГ»

Кардинальные изменения, затронувшие всю мировую логистику в условиях геополитической нестабильности, послужили стимулом для развития грузоперевозок на международных транспортных коридорах.

Из-за недоступности западных маршрутов и высокой загруженности инфраструктуры на восточном направлении существенно возросла значимость Международного транспортного коридора «Север – Юг», который обеспечивает логистические связи с государствами Каспийского бассейна, Персидского залива, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии. В настоящее время расширение транзитных маршрутов на данных направлениях и диверсификация глобальных транспортных потоков имеет для страны стратегическое значение.

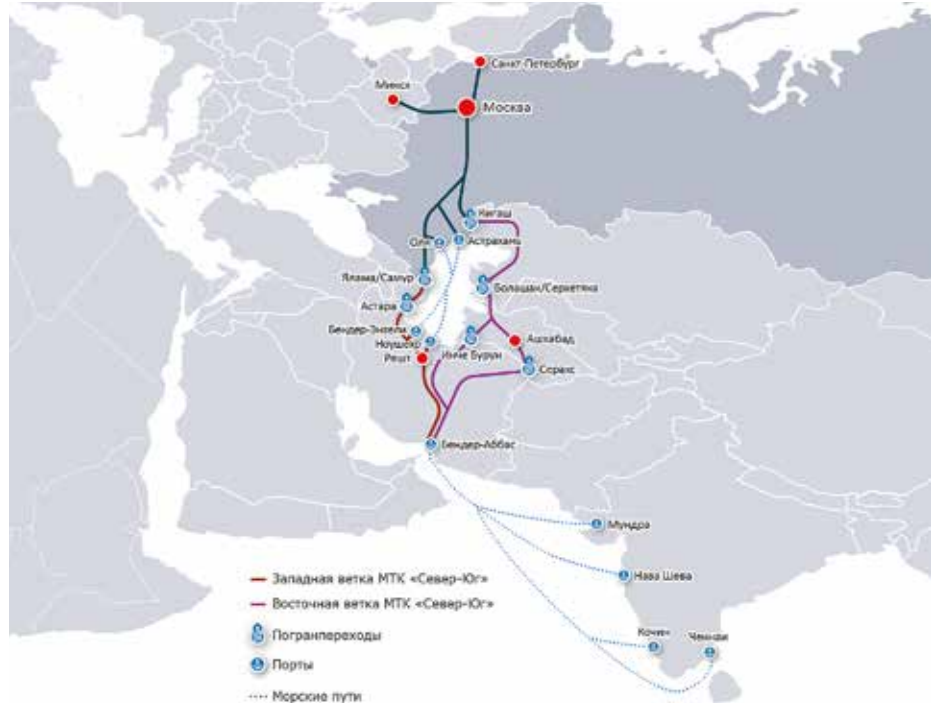
Потребность в новых направлениях

Динамика грузоперевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг» демонстрирует стабильный рост.

Это обусловлено как растущей заинтересованностью и потребностью в российских товарах со стороны зарубежных партнёров, так и активной работой над развитием транзита и мультимодальных коридоров, которая, при поддержке руководства страны, ведётся с Азербайджаном, Казахстаном, Туркменистаном и другими государствами — участниками этого МТК.

Транспортный коридор обладает серьёзным экономическим потенциалом. Для его «раскатки» проводится целый комплекс мероприятий. Они направлены на развитие железнодорожной и портовой инфраструктур, логистических терминалов и сухопутных пунктов пропуски.

Работа «РЖД Логистики» в рамках МТК нацелена не только на корректировку цепей поставок, но и, в том числе,



на формирование такого сервиса, который позволил бы российскому бизнесу, используя транспортный коридор «Север – Юг», находить новые рынки сбыта и приобретения товаров.

автотранспортом до станции Астара в Азербайджане и оттуда транзитом по территории Азербайджана следуют до погранперехода Ялама/Самур железной дорогой.

«РЖД ЛОГИСТИКА» ЕЖЕМЕСЯЧНО ОРГАНИЗУЕТ ОТПРАВКУ ПОЛНОСОСТАВНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ СО СТАНЦИЙ ЧЕХОВ, СЕЛЯТИНО, ЧЕЛЯБИНСК-ГРУЗОВОЙ И ТЛЦ «ТЛК ЮЖНОУРАЛЬСКИЙ» ПО ВОСТОЧНОЙ ВЕТКЕ МТК «СЕВЕР – ЮГ» В ИРАН, ИНДИЮ И СТРАНЫ ПЕРСИДСКОГО ЗАЛИВА

Компания уже работает по западной и восточной веткам данного коридора. Кроме того, сейчас активно прорабатывается участие и логистика через Каспийское море.

Западный маршрут

Начиная с 2016 г., «РЖД Логистика» осуществляет отправки по западной ветке транспортного коридора «Север – Юг». Маршрут включает в себя перевозку морем из индийских портов до порта Бандер-Аббас в Иране, откуда груз отправляется по железной дороге до станции Решт. Далее контейнеры доставляются

Маршрут работает также в обратном направлении. Сегодня успешно осуществляются единичные и групповые отправки по западной ветке транспортного коридора.

Ограниченная пропускная способность этой ветки и её высокая нагрузка стали стимулом для организации альтернативного маршрута. С этой целью в июле 2022 г. «РЖД Логистика» приступила к перевозкам со станций Московского региона полноразмерных контейнерных поездов из России в Иран, Индию и страны Персидского залива по восточной ветке МТК «Север – Юг».



Восточная ветка

Сервис становится всё более актуальным, поскольку растёт товарооборот между этими странами. Также наблюдается повышенный интерес к маршруту со стороны российских производителей, которые ищут альтернативные рынки сбыта для своей продукции.

В октябре 2022 г. компания вывела перевозки полносоставных контейнерных поездов на ежемесячную основу.

Сейчас «РЖД Логистика» является номинированным оператором восточной ветки МТК «Север – Юг» и одним из активных участников логистического рынка на этом маршруте.

Основные преимущества восточной ветки – непрерывная рельсовая связь с Туркменистаном, Афганистаном и Ираном через Казахстан, а также стыковка с широкими маршрутами и связанные с этим дополнительные возможности грузоперевозок на Восток.

Уделяется особое внимание масштабированию сервиса

С марта 2023 г. «РЖД Логистика» расширила географию отправок по восточной ветке МТК, организовав первую экспортную перевозку с подмосковной станции Селятино. В настоящее время проводится активная работа по развитию ветки не только из Московского и Северо-Западного регионов, но и с Уральского региона.

Контейнерные поезда уходят со станций: Чехов, Селятино и Челябинск-грузовой, а также с территории ТЛЦ «ТЛК Южноуральский» в Челябинской области.

В ближайших планах «РЖД Логистика» – формирование новых точек зарождения грузопотоков за счёт регионов Западной Сибири.

Кроме того, компания продолжает активно расширять партнёрские связи в странах-участницах МТК «Север – Юг» с целью обеспечения стабильных сервисов для клиентов.

В апреле 2023 г. «РЖД Логистика», «KTZ Express» и «Транспортно-логистический центр Туркменистана» подписали меморандум о намерении реализовать проект «Единый логистический оператор для развития перевозок на восточном маршруте международного транспортного коридора «Север – Юг».

Документ предполагает, что СП будет выполнять функции 2PL-оператора железнодорожных перевозок по восточному маршруту МТК «Север – Юг» в сообщении Российская Федерация – Казахстан – Туркменистан – Иран – Афганистан – страны Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона, с участием погранпереходов Аксарайская, Озинки, Локоть, Боллашак, Инче-Бурун, Сарахс, Серхет-Абат, Имам-Назар, и в обратном направлении.

К концу 2023 г. планируется увеличить частоту экспортных отправок на сервисах «РЖД Логистики» по восточной ветке МТК «Север – Юг» с 2 до 4 контейнерных поездов в месяц. Необходимо отметить, что для обеспечения обратной загрузки на регулярной основе осуществляются отправки грузов по транспортному коридору в импортном сообщении.

НАЧИНАЯ С 2016 ГОДА, «РЖД ЛОГИСТИКА» УСПЕШНО ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ЕДИНИЧНЫЕ И ГРУППОВЫЕ ОТПРАВКИ ПО ЗАПАДНОЙ ВЕТКЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ»

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Потенциал МТК

Реализовать потенциал коридора помогут совместные проекты, которые в настоящее время прорабатываются всеми заинтересованными сторонами.

Это, в частности, формирование новых востребованных сервисов, таких как перевозки сельскохозяйственной и промышленной продукции, или регулярные контейнерные отправки.

Ведётся подготовка к развитию совместного интеграционного проекта «Евразийский Агроэкспресс».

Это перевозки, осуществляемые по МТК «Север – Юг» в направлении Туркменистана, Исламской Республики Иран, Объединённых Арабских Эмиратов и Республики Индия.

В июле 2023 г. «РЖД Логистика» осуществила отправку первого смешанного поезда, в составе которого были грузы в универсальных и рефрижераторных контейнерах. Потребителям в Иране были доставлены товары народного потребления и замороженная курица российского производства.

Особые усилия «РЖД Логистика» прилагает к решению вопроса снижения стоимости перевозок и сокращения сроков доставки. Достигнуты четырёхсторонние договоренности с коллегами из Казахстана, Туркменистана и Ирана о специальных тарифных условиях.

Тариф на экспортно-импортные отправки через «Север – Юг» удалось сни-



зить почти в 2 раза по сравнению с 2022 г. Использование дополнительных погранпереходов, например, подключение к маршрутной сети погранперехода Акаяла (Туркменистан) – Инчебурун (Иран) при отправках с Южно-Уральской железной дороги, дают возможность ускорить транспортировку. Кроме того, совместно с Российским экспортным центром прорабатываются механизмы дополнительной поддержки.

Поступательная работа со всеми действующими и потенциальными странами – участниками коридора по формированию плановых объемов и новых востребованных сервисов, таких как регулярные контейнерные отправки и перевозки сельскохозяйственной и промышленной продукции, договоренности с коллегами из Казахстана, Туркменистана и Ирана о специальных тарифных

условиях позволяют раскрыть потенциал транспортного коридора.

В результате всех этих усилий объём грузоперевозок по восточной ветке МТК в этом году должен заметно вырасти.

Перспективы развития

Сегодня «РЖД Логистика» готова предложить грузовладельцам различные варианты маршрутов – как по восточной, так и по западной ветке МТК. Конкретное логистическое решение всегда уникально и разрабатывается с учётом потребностей клиента и текущей ситуации на рынке.

В дальнейших планах по развитию МТК «Север – Юг» – создание условий усилиями стран – участниц коридора для формирования конкурентоспособного сервиса на маршруте и увеличения объёмов грузопотока по данному направлению.

Не менее важными задачами являются обеспечение бесшовной технологии перевозки грузов поездными формированиями, совершенствование работы сервиса с учётом транспортного, таможенного и торгового законодательства каждой из сторон, организация единого документооборота и формирование специальных тарифных условий мультимодальной перевозки.

Кроме того, с учётом задачи, поставленной Президентом России в ходе саммита «Россия – Африка», будут прорабатываться возможности стыковки евразийских транспортных коридоров с африканским континентом.

Редакция благодарит пресс-службу АО «РЖД Логистика» за помощь в подготовке материала

В АПРЕЛЕ 2023 ГОДА ПОДПИСАН МЕМОРАНДУМ О НАМЕРЕНИИ РЕАЛИЗОВАТЬ ПРОЕКТ «ЕДИНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ОПЕРАТОР ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК НА ВОСТОЧНОМ МАРШРУТЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ»



СДЕЛАНО В РОССИИ

XI Международный экспортный форум «Сделано в России» состоялся в Москве 19–20 октября.

В ходе выступления на сессии «Новая сила регионов» генеральный директор — председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров оценил сотрудничество холдинга с компаниями малого и среднего бизнеса. Были представлены два сервиса холдинга для партнёров сегмента МСП: «Экспортный экспресс» и RailJet.

«Экспортный экспресс» — это сервис по отправке сборных грузов в контейнерах в Китай. Он заработал с августа 2023 г. Точкой консолидации сборных грузов является ТЛЦ «Белый Раст» в Московской области, срок доставки контейнера в Китай составляет 16 дней. Это амбициозный проект, сложность его заключается в необходимости консолидации большой партии грузов, так как минимальное количество контейнеров должно быть 42. «Мы рассчитываем на вовлечённость регионов в эту работу», — отметил глава ОАО «РЖД».

Сервис RailJet представляет собой ускоренную доставку мелких партий

грузов в багажных вагонах по фиксированному графику почтово-багажного поезда. Поезд курсирует по маршруту Москва – Маньчжурия – Москва, время в пути составляет 7 дней в одну сторону. В перспективе планируется организовать регулярное сообщение не реже двух раз в неделю с полным комплексом сопутствующих услуг.

За девять месяцев 2023 г. «Российские железные дороги» перевезли свыше 325 млн тонн экспортных грузов.

Грузооборот с дружественными странами вырос на 60%. Лидируют отправки в Китай, ОАЭ, Турцию и Индию. Грузооборот с Индией вырос в 2,5 раза, с ОАЭ — в 5 раз.

Дальнейший рост международных перевозок будет связан с реализацией важнейших инфраструктурных проектов: Восточного полигона, подходов к портам Азово-Черноморского бассейна и МТК «Север – Юг».

При этом, только международная масштабная интеграция позволит снять экономические и технологические барьеры, которые встанут перед логистическими компаниями в части вывоза грузов, отметила руководитель проект-

ного офиса «РЖД Логистики» Алевтина Кириллова. По её словам, российскому рынку надо укреплять технологическую и экономическую кооперацию с дружественными странами и государствами — членами БРИКС.

Создание «транспортного альянса» стран БРИКС представляется одним из возможных проектов, который может обеспечить синхронизацию подходов различных стран в области транспорта и внешней торговли, взаимовыгодную интеграцию транспортных систем.

Такой проект способен вовлечь участников рынка в создание новых международных отраслевых союзов с поддержкой институтов страхования, финансирования и производства необходимых транспортных средств для международного сообщения.

Организатором Международного транспортного форума «Сделано в России» является Российский экспортный центр. Форум традиционно проходит осенью в Москве и вызывает большой интерес как у российских экспортёров, так и у представителей бизнеса других стран, желающих вести торговлю с российскими компаниями. ■



ЛОГИСТИКА — 2023: НОВЫЕ ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

А. Г. Кириллова, Генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика», доктор технических наук, общественный бизнес-омбудсмен Москвы по международной логистике, со-председатель Каспийского Интеграционного Клуба «Север-Юг»

В условиях имеющихся ограничений российские участники внешнеэкономической деятельности столкнулись с проблемами в привычных мультимодальных цепочках поставок, что создало серьёзные предпосылки к поиску максимально эффективных решений для осуществления трансконтинентальных перевозок и использованию альтернативных маршрутов с возможностью дальнейшего транshipmenta в страны дальнего зарубежья.

Перед нами сейчас стоит важная задача — опережающими темпами обеспечивать улучшение транспортного сервиса для поддержания текущих объёмов поставок внешней торговли в конкуренции с другими странами-экспортёрами и наращивании экспорта. В настоящее время как никогда актуально использование транзитно-транспортного узла Каспийского региона и потенциала МТК «Север – Юг».

Вместе с тем, в рамках международной торговли мы наблюдаем переход в конкуренцию по модели «товар + сервис + финансовое решение» и ключевую роль в части «сервис» играют условия поставки — скорость, стоимость, регулярность, надёжность.

Это серьёзная задача для национальных транспортно-логистических систем, являющихся частью производствен-

ной инфраструктуры стран-участниц МТК «Север – Юг», и здесь за счёт эффективной модели логистики и распределения товаров мы сможем обеспечить конкурентоспособность несырьевых экспортных товаров на целевых рынках сбыта, а также завоз встречного импорта для внутреннего потребления.

Отмечу, что объём железнодорожных перевозок по всем направлениям МТК «Север – Юг» в 2022 г. вырос на 61,6% по отношению к 2021 г. За период 9 месяцев 2023 г. прирост составил более 50% к аналогичному периоду прошлого года.

Контейнерные перевозки выросли в 3 и 4 раза соответственно. При этом динамичный рост с нуля за год показал восточный маршрут МТК «Север – Юг» (через станции Приволжской и Южно-Уральской железных дорог, далее — по сети железных дорог Казахстана и Туркменистана до железнодорожных пограничных переходов с Ираном — Серахс, Этрек, Инче Бурун).

Дальнейшее развитие перевозок по МТК «Север – Юг» зависит от обеспечения конкурентоспособного по цене и срокам сервиса в сравнении с сервисами deep sea.

В настоящий момент в рамках взаимодействия между железнодорожными перевозчиками стран-участниц восточ-

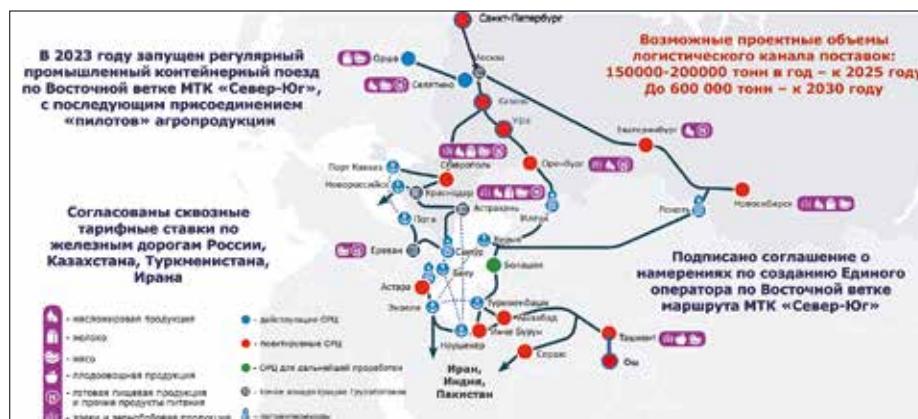
ной ветки МТК «Север – Юг» установлен сквозной железнодорожный тариф на уровне \$ 0,24 за 40-футовый конт./км.

Таким образом, стоимость железнодорожного тарифа по территории Ирана фиксирована, но суммарная стоимость прочих услуг находится в диапазоне 70–80% от стоимости услуг по Ирану и не регламентируется международными договорённостями. При этом, комплекс услуг, оказываемых на территории Ирана, достигает до 30% от себестоимости сквозного сервиса Москва – Казахстан – Туркменистан – Иран – порты ОАЭ / Индии.

Прочие услуги включают, например, предоставление фитинговых платформ, что обуславливает потребность в снижении суточной ставки для обеспечения сокращения вагонной составляющей.

Помимо ценового влияния, повышению привлекательности может способствовать оптимизация технологических процессов и сроков, таких как регламентация порядка передачи контейнеров между железной дорогой и портом, сокращение срока обработки контейнера в порту до одних суток при наличии пакета необходимых документов, а также обеспечение возможности предварительной подачи таможенных документов в федеральные таможенные органы Исламской Республики Иран в сроки за 5–7 дней до прибытия груза на территорию Ирана — на станцию Серахс или порт Бендер-Аббас.

Имея опыт плодотворного сотрудничества и реализации мер, направленных на стимулирование экономического и транспортного сотрудничества Исламской Республики Иран и Российской Федерации, и принимая во внимание значимость вопроса развития МТК «Север – Юг», необходимо рассмотреть возможности оптимизации ставок и сроков перевозки по территории Ирана, что в





Контейнеры в порту Бандер-Аббас

настоящее время обсуждается нами с уполномоченными органами власти.

Отмечу также, что ключевыми решениями по ряду стратегически важных направлений сотрудничества должны быть проработаны и реализованы:

- снятие барьеров, инфраструктурных ограничений и совершенствование товаропроводящей системы, обслуживающей экспортно-импортные и транзитные грузопотоки по маршрутам МТК «Север – Юг»;
- повышение скорости прохождения транспортных средств через государственную границу и упрощение формальностей при таможенном оформлении экспортно-импортных операций путём цифровизации процедур трансграничного контроля, а также пропуск транзита с использованием электронных навигационных пломб без проведения контроля на границах;
- внедрение в процесс перевозки единых технологий, рациональных путей освоения грузоперевозок и их согласованное инновационное развитие;
- предоставление приоритетного пропуски контейнеризируемых грузов и продовольственных скоропортящихся грузов;
- развитие государственных программ по производству современного подвижного состава и транспортного оборудования.

В силу относительно небольших объёмов перевозок железнодорожным

транспортом к речным и морским портам на Каспии, а также малого расстояния перевозок из прилегающих к Казахстану регионов и структуры грузопотока (зерновые грузы), основной точкой роста представляется **западная ветвь МТК «Север – Юг».**

В основном по западной ветви перевозятся грузы в сообщении с Азербайджаном (3,9 млн тонн и 3,9 тыс. контейнеров ДФЭ) и Грузией (0,8 млн тонн и 2,4 тыс. контейнеров ДФЭ). Исследование перспектив роста перевозок по МТК «Север – Юг», проведённое в 2021 г. Евразийским банком разви-

ОБЪЁМ ЖД ПЕРЕВОЗОК ПО МТК «СЕВЕР – ЮГ» В 2022 Г. ВЫРОС НА 61,6 % ПО ОТНОШЕНИЮ К 2021 Г. ЗА ПЕРИОД 9 МЕС. 2023 Г. ПРИРОСТ СОСТАВИЛ 50 % К АНАЛОГИЧНОМУ ПЕРИОДУ ПРОШЛОГО ГОДА

тия, показало объёмы грузовой базы, возможной к привлечению на данный коридор, в объёме до 9–13 млн тонн и 320–660 тыс. контейнеров ДФЭ в перспективе до 2030 г.

Возникшие в 2022 г. ограничения на вывоз грузов через Азово-Черноморские порты формируют предпосылки для наращивания объёма перевозок по западной ветви МТК «Север – Юг». Основная номенклатура грузов – продукты питания (в т.ч. овощи и фрукты из Ирана и рис из Индии), керамическая плитка, различное оборудование, семена и зерно, сталь листовая в рулонах и сортовой прокат. Кроме того, необходимо учитывать зна-

чительные объёмы грузов фармакологической отрасли, потенциально переключаемые на железнодорожный транспорт с нарушенных в настоящее время традиционных путей доставки с использованием авиа- и автотранспорта.

В стратегических документах по развитию российских железных дорог (Транспортная стратегия, ДПР, Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры) предусматривается сокращение сроков доставки транзитных контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг» до 2,1 суток к 2024 г., что позволит создать конкурентоспособные условия транзитных сервисов по МТК с достижением стабильного контейнеропотока к 2035 г. до уровня 100 тыс. ДФЭ.

Инвестпрограммой ОАО «РЖД» запланировано проведение работ по развитию и обновлению инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна на период 2021–2024 гг. в размере 29,9 млрд рублей, что позволит, в том числе, увеличить перевозки зерновых, лесных и нефтяных грузов, а также продукции чёрной металлургии в сообщении с Азербайджаном и странами Закавказья по западной ветви МТК «Север – Юг», а также частично направлять грузы на морские порты Грузии и линию Баку – Тбилиси – Карс (Турция).

В части развития инфраструктуры западного маршрута МТК «Север – Юг» ОАО «РЖД» осуществляет проект по переводу российского участка коридора Дербент – Самур – государственная граница на систему тяги переменного тока.

Реализация проекта позволит снизить затраты на содержание и эксплуатацию основных фондов, проведение сервисного обслуживания и ремонтов локомотивов, а также на простой поездов на станции Дербент при смене родов тока.

С целью синхронизации сроков работ ОАО «РЖД» активно взаимодействует с азербайджанской стороной, которая проводит аналогичные мероприятия на

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

линии Баку – Ялама – государственная граница.

Ведётся проработка проекта развития железнодорожного пункта пропуска Дербент, нацеленного на обеспечение гарантированного пропуска грузовых перевозок железнодорожным транспортом через пограничный переход Самур – Ялама в объёме до 7,2 млн тонн к 2025 г.

Проектом предусмотрено строительство новой станции Самур-II с обустройством необходимой инфраструктуры и в непосредственной близости от государственной границы Российской Федерации, что позволит сократить время обработки поездов и увеличить пропускную способность пограничного перехода.

Отмечу также, что 17 мая 2023 г. правительства Ирана и России при участии президентов Владимира Путина и Эбрахима Раиси подписали соглашение по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания железной дороги Решт – Астара на территории Ирана для развития перевозок по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг», что по запуску прямого железнодорожного сообщения позволиткратно нарастить грузовые объёмы по западной ветке коридора.

В свою очередь развитие запуска маршрутных транспортных сервисов в иранском направлении сейчас можно рассматривать с учётом уже имеющегося логистического сервиса в Азербайджане, запущенного в конце 2021 г. в рамках совместного проекта АО «РЭЦ» и



АО «РЖД Логистика» «Агроэкспресс», направленного на маршрутизацию экспорта продукции АПК и иной промышленной продукции прямыми контейнерными поездами на целевые рынки сбыта.

Данный логистический сервис предоставляется на маршруте западной ветки МТК «Север – Юг», пролегающий по западному побережью Каспийского моря. В 2024 г. планируется масштабирование поездного сервиса до Астары (Азербайджан) с последующей перегрузкой на иранский автотранспорт до порта Бендер-Аббас с возможностью выхода в порты стран Персидского залива и Индии.

Распоряжением Евразийского Межправительственного Совета от 3 февраля 2023 г №6 проект «Евразийский Агроэкспресс» масштабирован на маршруты коридора «Север – Юг», вклю-

чая Туркменистан, Иран, Индию и ОАЭ.

В настоящее время участниками Проекта прорабатывается консолидация грузовой базы в обоих направлениях для отправки полносоставных рефрижераторных контейнерных поездов по кругорейсам указанных маршрутов.

Наибольшую перспективу имеет акцент на прямую работу с отправителями и получателями грузов в регионах Поволжья и Урала, для чего проводится постоянная работа с представителями бизнеса и руководителями заинтересованных регионов, заключены соглашения.

В рамках восточной ветки с использованием транспортной инфраструктуры России, Казахстана, Туркмении, Ирана участником Проекта АО «РЖД Логистика» организованы регулярные контейнерные поезда в поездных объёмах из Москвы.

Высоким потенциалом грузовой базы для сервиса, оценочно, обладают регионы Поволжья и Урала, включая Казань, Уфу, Нижнекамск, Оренбург, Самару и другие точки производства/потребления агропромышленной продукции.

Идёт проработка формирования проектов агрохабов на маршрутах проекта и вопросов консолидации товарной массы агропромышленной продукции, что будет способствовать снижению затрат грузоотправителей и сдерживанию роста цен на продовольствие на российском рынке в рамках приоритетов по обеспечению продовольственной безопасности России и стран ЕАЭС.



НОВАЯ КОНТЕЙНЕРНАЯ ЛИНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Китайская судоходная компания New new Shipping Line открыла регулярную контейнерную линию между Китаем и портами Северо-Запада России по Северному морскому пути. Транзитное время составит 25–28 дней. Путь через Суэцкий канал занял бы 45–50 дней.

Об этом журналистам сообщил представитель компании New new Shipping Line Кэ Цзинь на презентации нового проекта в бизнес-парке «Гринвуд» 7 июля 2023 г.

По его словам, в 2023 г. на линию между Санкт-Петербургом и портами КНР будет поставлено четыре судна, ещё одно судно — из порта Архангельск.

New new Shipping Line — один из новых контейнерных брендов, обслуживающих российско-китайскую торговую линию.

Компания является партнёром логистической группы Torgmoll, которая оперирует контейнерными судами на линиях Китай – Россия на Дальнем Востоке и в морских портах РФ на Северо-Западе.

Регулярные рейсы по СМП контейнеровозы будут выполнять с июля по октябрь, в период минимального ледового покрова. В этот период можно пройти по



открытой воде на судах низкого ледового класса или вообще без ледокольной проводки.

В этом году Newnew Shipping Line планирует выполнить по СМП пять рейсов и перевезти порядка 13 тыс. TEU.

Сопровождать движение контейнеровоза будет ФГБУ «Главсевморпуть», которое обеспечивает ледокольные проводки, разрабатывает маршруты, выдает разрешение на плавание по СМП.

Новая линия вызывает определённый интерес среди компаний, развивающих торговлю между Россией и Китаем. Так, АНО «Евразийская Агрологистика», совместно с оператором «РЖД Логистика», приняла участие в презентации проекта и будет рассматривать коммерческую возможность для использования сервисов между Китаем и Россией для развития проекта «Евразийский Агрэкспресс».



РЕФВАГОН vs РЕФКОНТЕЙНЕР

РусРеф выводит на рынок автономные рефрижераторные вагоны нового поколения



Операторы рефконтейнеров за последние 10–15 лет наладили отличный сервис, и мы с искренним уважением относимся к их работе. Однако, стоит отметить, что этот сервис работает там, где есть стабильный массовый поток. Рефконтейнер один не поедет, ему нужна генерация, запас топлива, а это значит, что их надо организовывать в сцепы от 12 до 36 штук.

В то время, когда контейнеризация грузов практически всех номенклатур набирает во всём мире всё большую популярность, в компании «Русские рефрижераторы» уверены, что автономные рефрижераторные вагоны (АРВ) могут составить ощутимую конкуренцию контейнерным жд и автоперевозкам.

О преимуществах такого вида специализированного подвижного состава и перспективах перевозки в нём грузов, требующих температурного режима, мы попросили рассказать генерального директора компании Максима Корнеева.

Второй момент. Для обработки рефконтейнеров нужны терминалы. Даже простой железнодорожный контейнерный терминал—это уже большие инвестиции, а терминал, способный принимать рефконтейнеры, требует намного более сложную инфраструктуру, дополнительные электрические мощности, сотни розеток. Инвестировать в такую площадку имеет смысл только там, где есть очень крупные грузопотоки.

В нашей стране площадок для рефконтейнеров—всего восемь. А что делать остальным населённым пунктам, даже областным центрам? С контейнерных

терминалов забирать груз, перегружать и везти автотранспортом, который за тоннокилометр раза в полтора-два раза дороже, чем железнодорожный? Или же сразу с места погрузки уезжать в автономном рефрижераторном вагоне. Ответ—очевиден. АРВ «всё своё возит с собой»—и холод, и генерацию, и запас топлива. Нужно лишь 55 тонн груза и любой кусок жд пути, чтобы погрузиться и выгрузиться.

Почему, по вашему мнению, при явном дефиците вагонов для перевозки пищевых грузов, их выпуск за последние десятилетия стремился к нулю?





В 1993 г., с окончанием советской модели управления экономикой и изменениями модели работы Министерства путей сообщений СССР, исчез единый функциональный заказчик. Для возобновления выпуска рефвагонов нужно было заново собрать вместе разработчиков, производителей, операторов, маркетологов, плюс — привлечь серьёзные инвестиции. Компании «Русские рефрижераторы» удалось всё это сделать!

Вы называете свою идею «технологическим стартапом». Что же в ней такого инновационного, что с 1993 г., когда прекратился выпуск рефрижераторных вагонов, никому не удалось осуществить?

Название это не для красного словца. Мы работаем по такому же принципу как IT-стартап: наш продукт — не вагон как товар, а услуга перевозки в полностью технически подготовленном вагоне.

Наша компания отвечает и за его разработку, и за производство, и за ремонты, и за обслуживание. Клиент получает не непонятную сложную железяку, а полный сервис. Кроме того, нам проще и дешевле развивать кон-

струкцию АРВ: поскольку мы сами эксплуатируем свой парк, то лучше, чем кто-либо, знаем его плюсы и минусы, что клиенту в реальности нужно, а что не пригодится.

Первые два вагона мы построили по одной конструкторской документации (КД); по результатам испытаний внесли 14 изменений и в опытно-коммерческую эксплуатацию вывели уже 8 вагонов по второй версии КД.

Сейчас опытно-коммерческая эксплуатация закончена, и по её результатам в серию пойдёт уже третья версия КД, которая включит в себя около 40 изменений.

Мы обновляемся со скоростью айфона, раз в год. И так будет всегда. Как эксплуатант и разработчик-производитель в одном лице, основываясь на твёрдой статистике, полученной при реальной эксплуатации, мы с каждой новой партией будем выпускать всё более приближённый к меняющемуся рынку вагон, возможно, в разных версиях под разные сегменты. Таким образом, мы намерены в каждый момент времени иметь самое актуальное, самое экономически эффективное решение.

Ведь у вас не просто рефрижераторный вагон, а автономный рефрижераторный вагон. И именно эту модель компания РуфРеф активно продвигает на рынок. В чём преимущество такого технологического решения перед рефконтейнером, вагоном-термосом, авто-рефрижератором?



Внутренняя поверхность АРВ — 100% пищевая «нержавейка»

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Наименование	Рефсекции	Термосы	Рефконтейнеры	Универсальные крытые вагоны + универсальные крупнотоннажные контейнеры
Фрукты, овощи мороженные	24 301	3 608	25 748	3 170
Мясо, птица	36 999	149 160	357 150	40 421
Рыба, морепродукты	65 339	262 883	568 880	42 649
Масла, жиры	3 482	97 159	11 823	128 878
Молочная продукция	1 952	259 971	12 224	35 537
Консервы	3 670	106 210	7 463	575 830
Фрукты, овощи свежие	24 656	13 401	86 324	355 149
Напитки	23 278	1 950 106	20 433	1 859 502
Прочие (дрожжи, изделия кондитерские, шоколадные и пр, соусы, сыры, яйца и яичные продукты)	9 285	120 246	43 874	265 769
Общий итог	192 962	2 962 744	1 133 919	3 306 905

Таблица 1. Объем перевозок по РЖД, включая импорт, экспорт и транзит, за 2022 г. <https://t.me/spglab> (Лаборатория перевозки скоропортящихся грузов ВНИИАС)

Об основных преимуществах я рассказал выше. Наш рефрижераторный вагон, как и рефконтейнер, способен чётко выдерживать температуру и присылать отчёты об этом онлайн в реальном времени.

Так же, как и авторефрижератор, рефвагон имеет возможность брать малую партию груза, загружаясь и выгружаясь практически везде.

Наш рефвагон может быть и очень хорошим вагоном-термосом!

В том случае, когда клиенту не нужно активное поддержание температуры, например, морозной зимой для замороженных грузов, мы, по согласованию с клиентом, не включаем

Какова может быть ниша для эксплуатации автономного рефрижераторного вагона (АРВ)?

Из Таблицы 1 видно, что значительная часть грузов перевозится рефрижераторными секциями, которым минимум 30 лет от роду, и они не молодеют. Если клиент платит за перевозку в рефсекциях, то для этих грузов нужно поддержание температуры, а значит, — это «наш» груз.

Далее идёт группа грузов, которая возится в термосах, но должна возиться в вагонах с поддержанием температуры: замороженные фрукты и овощи; мясо; рыба; масложировые и молочные грузы.

теплоизоляцию вагонов, сухой лёд, запенивание щелястых дверей (термоса в основном тоже у нас немолодые). А тебе делать, если другого парка нет, на твоём маршруте нет рефконтейнерного сервиса, а автотранспорт запретительно дорог?

Ну, а те, кто не столь щепетилен, — к сожалению, есть и такие — идут на риски, и Бог весть как разбираются с покупателями.

Например, если мясо в вагоне потает с -18°C до -12°C , мы с вами этого не почувствуем. Никто не отравится, органолептические свойства (вкус, цвет, запах) не изменятся, но реальные свойства продукта станут другими: его уже нельзя будет хранить в течение такого длительного срока, какой для него предусмотрен. Коротко говоря, это будет не настолько же полезное и питательное мясо, каким могло бы быть, если бы режим перевозки соблюдался неукоснительно.

Так вот, если обобщить объём груза из «умирающих» рефсекций, и рефгрузы, которые вынужденно, из-за отсутствия парка, ездят в термосах (которые, в по-

АВТОНОМНЫЙ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЙ ВАГОН РУСРЕФ — МОЩНЫЙ ДРАЙВЕР РОСТА КОМПЕТЕНЦИЙ ВСЕЙ ОТРАСЛИ, ВКЛАД В ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ СУВЕРЕНИТЕТ СТРАНЫ

холодильно-отопительную установку и снижаем ставку до уровня вагона-термоса, так как на таком рейсе у нас нет ни расхода топлива, ни износа установки.

Вы спросите, как это делается? Очень просто. Те, кто заинтересован выполнить перевозку качественно, отправляя термос с заморозкой, несут огромные разовые затраты на дополнительную

давляющем большинстве, тоже отжили своё), то получится, что есть работа для примерно 1700 новых АРВ.

При этом мы:

а) ещё не будем конкурировать с рефконтейнерами, которых очень сложно потеснить на освоенных ими маршрутах, и б) не залезаем на «поляну» автотранспорта,—понятно, что тот, кто сейчас готов платить повышенные ставки за автоперевозку, имеет на то причины: либо у них малая партия груза, либо им очень важна скорость, либо сам груз дорогой и оправдывает использование авто.

Если речь идёт о таких глобальных интеграционных проектах, как проект «Евразийский агроэкспресс», в развитии которого участвуют как страны ЕАЭС, так и заинтересованные государства-участники,—какие возможности для эксплуатации АРВ вы можете обозначить?

Мы видим поистине огромные возможности для АРВ в работе между рынками РФ и наших южных соседей по пространству 1520.

Например, постсоветские республики Средней Азии не только поставляют нам много фруктов и овощей, но

и потребляют немало масложировой продукции российского производства,—есть отличная возможность для «закольцовки» большого количества вагонов.

Правда, есть шероховатости в технической и тарифной политике между разными ЖД администрации в части такого нового, а на самом деле хорошо забытого старого, типа подвижного состава как АРВ. Поэтому эксплуатация первых сотен наших АРВ будет разворачиваться на рынке РФ и Беларуси.

Расскажите об особенностях АРВ. Что делает его уникальным продуктом на рынке перевозок грузов, требующих температурного режима?

Первое, это «честный» вагон, безоговорочно обеспечивающий автономную перевозку с реальным поддержанием заданной температуры между двумя любыми точками ЖД сети 1520, и доказавший это уже 120-ю с лишним живых вагоно-рейсов.

Второе, это очень «цифровой» вагон, где «цифра»—не модная «примочка», а средство для получения реальных данных как о воздушной среде внутри вагонов, так и о работе сложных систем АРВ, а также для удалённого управления ими.

Третье, это «операторский» вагон, в том смысле, что его конструкцию развивает именно тот, кто его эксплуатирует.

И тут мы даже ничего нового не придумали. В 1960–70-е гг., когда происходило становление предыдущего поколения отечественных, включая сюда и восточно-немецкие, рефвагонов, именно специалисты МПС СССР как функционального заказчика и оператора рефпарка, буквально жили на заводах-производителях, занимаясь постоянным сбором требований грузоотправителей и конвертацией их в чертежи, и далее—в «железо».

Четвёртое, на этом вагоне опробованы и внедрены решения из других отраслей и даже из других стран, ранее не применявшиеся на отечественных грузовых вагонах.

Забегая вперёд, могу сказать, что именно для нашего вагона и в сотрудничестве с нами начата разработка отечественной холодильно-отопительной установки вагонного класса, чего уже несколько десятков лет во всём мире не мог сделать никто, кроме двух глобальных брендов.

Благодарим Вас, Максим, за интересный рассказ. Уверены, что проект ожидает большое будущее!



СЕРТИФИКАТЫ О ПРОИСХОЖДЕНИИ В УСЛОВИЯХ ИЗМЕНЯЮЩЕЙСЯ ЛОГИСТИКИ

Дмитрий Владимирович Полевой, Управляющий Партнёр Юридического Агентства «Априори-ДВ»

Руководитель Экспертного Правового комитета Ассоциации деловых партнёров в сфере внешнеэкономической деятельности
Эксперт pro bono publico при Уполномоченном по защите прав предпринимателей в городе Москва



В условиях беспрецедентных ограничений и санкций в отношении Российской Федерации российские импортёры вынуждены были искать новые логистические схемы поставок товаров из Европы и других стран.

Ни для кого не секрет, что аналогов ряда технологического оборудования и комплектующих деталей к нему не найти в дружественных государствах. Ряд образцов и номенклатуры технологического оборудования являются уникальными и не имеют соответствующих аналогов на альтернативных рынках.

Вместе с тем, промышленное оборудование иностранного производства широко используется отечественными производителями, обеспечивающими поступление значительного числа налогов в бюджет страны. Хотя данный тренд и снижается за счёт имплементации в практику концепции технологического суверенитета Российской Федерации, ещё достаточно долгий период времени обойтись без ввоза необходимых деталей из-за рубежа не получится.

Приостановка некоторых технологических линий из-за отсутствия комплектующих повлечёт не только финансовые издержки для государства, но и потерю рабочих мест, а также снижение конкурентоспособности отечественных товаров.

На сегодняшний день логистические поставки выстроены следующим образом: российские импортёры создают дочерние структуры на территории европейских государств; эти компании документально участвуют в транзите европейских товаров через дружественные страны, что позволяет избежать уплаты пошлин и НДС в иных государствах, минимизируя расходы, и обеспечить доставку таких товаров российским потребителям.

Предложенная логистическая схема даёт возможность отечественным предприятиям эксплуатировать дорогостоящее технологическое оборудование, экономить на себестоимости товаров, что в свою очередь, позволяет российской продукции быть доступной на внутреннем рынке.

Вместе с тем, на практике, реализация приведённой логистической схемы влечёт для импортёров риски, связанные с доначислением таможенными органами антидемпинговой пошлины.

Так, согласно пункту 2 статьи 37 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. (далее — Договор), Правила определения происхождения товаров, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза (непреференциальные правила определения происхождения товаров), утверждённые Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 13.07.2018 № 49, применяются для определения происхождения товара при его ввозе на таможенную территорию Евразийского экономического союза в условиях непреференциальной торговли для целей применения мер нетарифного регулирования, мер защиты внутреннего рынка (специальные защитные, антидемпинговые и компенсационные меры и иные меры в случаях, предусмотренных статьёй 50 Договора), осуществления государственных (муниципальных) закупок, ведения статистики внешней торговли товарами, установления требований к маркировке происхождения товаров.



ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОИСХОЖДЕНИЯ ТОВАРОВ, ВВОЗИМЫХ НА ТАМОЖЕННУЮ ТЕРРИТОРИЮ ЕАЭС, УТВЕРЖДЕНЫ РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ЕЭК ОТ 13.07.2018 № 49. ОНИ ПРИМЕНЯЮТСЯ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОИСХОЖДЕНИЯ ТОВАРА ПРИ ЕГО ВВОЗЕ НА ТАМОЖЕННУЮ ТЕРРИТОРИЮ ЕАЭС В УСЛОВИЯХ НЕПРЕФЕРЕНЦИАЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ С ЦЕЛЬЮ ПРИМЕНЕНИЯ МЕР НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ, ЗАЩИТЫ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА, ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЗАКУПОК, ВЕДЕНИЯ СТАТИСТИКИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ, УСТАНОВЛЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ К МАРКИРОВКЕ ПРОИСХОЖДЕНИЯ ТОВАРОВ

Согласно пункту 1 статьи 29 ТК ЕАЭС, происхождение товаров подтверждается во всех случаях, когда применение мер таможенно-тарифного регулирования, запретов и ограничений, мер защиты внутреннего рынка зависит от происхождения товаров, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 2 статьи 29 ТК ЕАЭС.

Документом о происхождении товара является декларация о происхождении товара или сертификат о происхождении товара в соответствии с правилами определения происхождения ввозимых товаров или правилами определения происхождения вывозимых товаров (пункт 6 статьи 29 ТК ЕАЭС).

В пункте 1 статьи 31 ТК ЕАЭС установлено, что сертификат о происхождении товара — это документ определённой формы, свидетельствующий о происхождении товара, и выданный уполномоченным государственным органом или уполномоченной организацией страны (группы стран, таможенного союза стран, региона или части страны) происхождения товара, или в случаях, установленных правилами определения происхождения ввозимых товаров или правилами определения происхождения вывозимых товаров, — страны (группы стран, таможенного союза стран, региона или части страны) вывоза товара.

НА ПРАКТИКЕ, ПОДТВЕРДИТЬ ПОДЛИННОСТЬ СЕРТИФИКАТА ПРИ СУЩЕСТВУЮЩИХ САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЯХ ЗАЧАСТУЮ НЕВОЗМОЖНО

В силу пункта 4 приведённой статьи ТК ЕАЭС сертификат о происхождении товара не рассматривается в качестве документа о происхождении товара, если он оформлен с нарушениями требований к порядку его оформления или

заполнения, установленных правилами определения происхождения ввозимых товаров.

Требования к сертификату о происхождении товара, в том числе к порядку его оформления и (или) заполнения, устанавливаются правилами определения происхождения ввозимых товаров или правилами определения происхождения вывозимых товаров.

Согласно пункту 25 Правил определения происхождения товаров, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза (непреференциальных правил опреде-

СЕРТИФИКАТ О ПРОИСХОЖДЕНИИ ТОВАРА НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ В КАЧЕСТВЕ ДОКУМЕНТА О ПРОИСХОЖДЕНИИ ТОВАРА, ЕСЛИ ОН ОФОРМЛЕН С НАРУШЕНИЯМИ ТРЕБОВАНИЙ К ПОРЯДКУ ЕГО ОФОРМЛЕНИЯ ИЛИ ЗАПОЛНЕНИЯ, УСТАНОВЛЕННЫХ ПРАВИЛАМИ ТК ЕАЭС

ления происхождения товаров), утверждённых Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 13.07.2018 № 49 (далее — Правила № 49), в случае применения мер защиты внутреннего рынка, предусмотренных Договором о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014, обусловленных происхождением товара, происхождение аналогичных товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС в адрес одного получателя от одного отправителя по од-

ному транспортному (перевозочному) документу, общая таможенная стоимость которых превышает сумму, эквивалентную 1500 евро, подтверждается сертификатом о происхождении товара (за исключением случая подтверждения

соблюдения применяемых мер защиты внутреннего рынка).

В силу пункта 5 Требований к сертификату о происхождении товара, утверждённых Правилами № 49, сертификат должен содержать, помимо прочего, наименование и адрес экспортёра и производителя, а также наименование страны назначения, или наименование и адрес грузополучателя.

При этом, при обнаружении таможенным органом признаков того, что сертификат не выдавался или содержит недостоверные сведения, таможенный орган вправе направить в уполномоченный орган, выдавший такой сертификат, или орган, уполномоченный проверять сертификаты, запрос о подтверждении подлинности сертификата, и (или) о достоверности содержащихся в нём сведений.

На практике же, подтвердить подлинность сертификата при изложенной логистической схеме практически невозможно.

Европейский производитель, в силу санкционных ограничений, выдаёт сертификат не на российскую компанию-получателя, а на дочернюю организацию-посредника.

Таможенный орган в указанной ситуации, несмотря на возможность идентификации ввозимых товаров с представленными сертификатами по номерам инвойсов, наименованию товаров, их артикулам, не признаёт страну происхождения данных товаров подтверждённой, так как в соответствующих документах отсутствует российский получатель.

Возникает тупиковая ситуация, при которой страдает, прежде всего, российский потребитель и экономика Российской Федерации.

Полагаем, что в указанной проблематике назрела необходимость применения иного механизма подтверждения страны происхождения товаров.

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Так, учитывая особую значимость ввозимых европейских комплектующих для промышленной отрасли страны, предлагаем по аналогии с подтверждением статуса товаров, происходящих с территории Российской Федерации, наделить Торгово-промышленные палаты Российской Федерации правом выдавать подтверждение страны происхождения упомянутых товаров.

При этом предполагается, что в рамках описанной процедуры именно ТПП, как независимые арбитры, будут оценивать представленный импортёром пакет документов и, в случае прослеживаемости цепочки производитель—посредник—российский получатель выдавать соответствующее подтверждение относительно страны происхождения.

Но и это ещё не всё!

Так, в пункте 8 Требований к сертификату о происхождении товара, утверждённых Правилами № 49, предусмотрено, что в случае, если в качестве документа о происхождении товара используется сертификат, применяемый в рамках преференциальной торговли, графа для служебных отметок в таком сертификате должна содержать отметку «для непреференциальных целей», «for non-preferential purposes» или «a des fins non preferentielles».

В силу пункта 34 Правил № 49 сертификаты о происхождении товара не могут быть использованы в качестве документа, подтверждающего заявленное происхождение товаров, если они не соответствуют требованиям к сертификату о происхождении товара, установленным пунктом 8 Требований к сертификату

или уполномоченную организацию, выдавшую и (или) уполномоченную проверять сертификат о происхождении товара, в целях проведения проверки достоверности сведений, содержащихся в сертификате о происхождении товара, а также подлинности сертификата о происхождении товара и (или) получения дополнительных документов и (или) сведений в соответствии с правилами определения происхождения ввозимых товаров.

В соответствии с пунктом 29 Правил № 49, при обнаружении таможенным органом государства-члена признаков того, что представленный сертификат о происхождении товара не выдавался или содержит недостоверные сведения, таможенный орган государства-члена вправе направить в уполномоченный орган, выдавший такой сертификат, или орган (организацию), уполномоченный проверять сертификаты о происхождении товара, запрос о подтверждении подлинности сертификата, и (или) о достоверности содержащихся в нём сведений, и (или) о предоставлении дополнительных либо уточняющих сведений (в том числе о выполнении критерия определения происхождения товаров) и (или) копий документов, на основании

ВЕСЬМА ПЕРСПЕКТИВНОЙ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ПРАКТИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОНЛАЙН-СИСТЕМ ЭЛЕКТРОННОЙ ВЕРИФИКАЦИИ СЕРТИФИКАТОВ НА ОСНОВАНИИ ПРОТОКОЛОВ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ИНОСТРАННЫМИ ГОСУДАРСТВАМИ

Другой проблемой, напрямую связанной с изменением логистических потоков, является вопрос оформления сертификатов о происхождении товаров и их верификации.

ту о происхождении товара, утверждённых Правилами № 49.

Согласно пункту 2 статьи 314 ТК ЕАЭС таможенный орган вправе направлять запрос (запросы) в государственный ор-



которых был выдан такой сертификат (далее — запрос о верификации).

При этом, в силу части 5 статьи 314 ТК ЕАЭС, происхождение товара считается неподтверждённым, если в течение 6 месяцев (пункт 30 Правил № 49) с даты направления запроса о верификации уполномоченный государственный орган или организация не представили ответ на него.

На практике, таможенные органы по формальным признакам отсутствия в графах для служебных отметок «для непреференциальных целей», «for non-preferential purposes» или «a des fins non preferentielles» принимают решения о неподтверждении страны происхождения.

Пострадавший импортёр через судебные органы отстаивает правомерность представленных сертификатов, но таможня не сдаётся и принимает новое решение о доначислении антидемпинговой пошлины в связи с непоступлением ответа на запрос о верификации.

Получается, что в условиях исключительного системного санкционного давления на экономику Российской Федерации импортёр оказывается героем сказки про Федота Стрельца — «постарайся мне добыть то, чего не может быть». Ведь на сегодняшний день доподлинно известно, что получить подтверждение от недружественного государства таможенный орган не сможет. Опять же в указанной ситуации страдает конечный российский потребитель.

Представляется, что в указанной ситуации необходимо напрямую руководствоваться пунктом 9 Требований к сертификату о происхождении товара, утверждённых Правилами № 49, согласно которому наличие ошибок (опечаток), допущенных при заполнении сертификата, не влияющих на достоверность сведений, содержащихся в таком сертификате, и не ставящих под сомнение происхождение товара, не является основанием для нерассмотрения такого сертификата в качестве документа о происхождении товара.

Кроме того, во избежание необоснованных потерь бизнеса от вывода значительных денежных средств в связи с необходимостью уплаты антидемпинго-



вой пошлины, при возврате которой из бюджета также выплачиваются проценты на сумму необоснованного взыскания, представляется необходимым руководству ФТС России скоординировать работу подчинённых таможенных органов и, при наличии вопросов к оформлению сертификатов, направлять запросы о верификации без принятия решений о неподтверждении страны происхождения по формальным признакам.

Более того, весьма перспективной представляется практика использования онлайн-систем электронной верификации сертификатов на основании протоколов о сотрудничестве с иностранными государствами (по примеру международного сотрудничества в указанной сфере с Республикой Куба, Пакистаном, Египтом).

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал постановление Правительства о продлении до конца 2024 г. и расширении эксперимента по выдаче лицензий и разрешений в упрощённом формате.

К пилотному проекту присоединились Минспорт, Минэнерго, Минюст, ФАС и госкорпорация «Росатом», — теперь в нём участвуют 43 ведомства и 2 госкорпорации.

Поясним, что эксперимент реализуется в рамках реформы лицензионно-разрешительной деятельности, запущенной летом 2021 г. по итогам работы «регуляторной гильотины», которая нацелена на упрощение получения, продления и корректировки необходимых бизнесу лицензий и иных разрешений.

Курирует реформу глава Аппарата Правительства вице-премьер Дмитрий Григоренко.

Представляется, что именно в рамках данного эксперимента возможно рассмотреть упрощение процедур, связанных с подтверждением страны происхождения товаров.

С учётом изложенного, полагаем, что в условиях меняющегося мира и изменения товаропотоков сохранение сложившихся правил проверки сертификатов о происхождении товара не будет способствовать развитию отечественного бизнеса и пополнению бюджета страны.

Подходы таможенных органов к указанной работе требуют более гибкой и оперативной адаптации к меняющимся условиям как внешнеэкономической среды, так и объективным реалиям, и запросам экономического развития страны в условиях постоянно возрастающего санкционного давления. ■

ДО КОНЦА 2024 ГОДА ПРОДЛИЛИ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ВЫДАЧЕ ЛИЦЕНЗИЙ И РАЗРЕШЕНИЙ В УПРОЩЁННОМ ФОРМАТЕ. ЭКСПЕРИМЕНТ РЕАЛИЗУЕТСЯ В РАМКАХ «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ». ИМЕННО В РАМКАХ ДАННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ВОЗМОЖНО РАССМОТРЕТЬ УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР, СВЯЗАННЫХ С ПОДТВЕРЖДЕНИЕМ СТРАНЫ ПРОИСХОЖДЕНИЯ ТОВАРОВ

ЭКСПЕРТЫ СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ



В отличие от многих компаний, работающих в отрасли автоматизации складской логистики на импортном софте, мы ещё 20 лет назад приняли решение разработать полностью отечественный продукт,

БЛАГОДАРЯ УНИВЕРСАЛЬНОСТИ И ФУНКЦИОНАЛЬНОСТИ, СИСТЕМУ «ЭКСПЕРТ ЛОГИСТИК» МОЖНО ПРИМЕНЯТЬ ДЛЯ ЛЮБЫХ ВИДОВ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ И ПРЕДПРИЯТИЙ

включающий весь функционал, математические алгоритмы и технологии, необходимые для эффективной работы предприятия, которое имеет склады, терминалы, грузовые дворы.

В результате был разработан программный продукт «Expert Logistic» (EL), включающий в себя сразу несколько классов функциональных подсистем: управление складом (WMS); управление грузовым двором (YMS); управление контейнерным терминалом (TOS); управление инструментом и оснасткой (TMS).

Система «Expert Logistic» развивалась одновременно с реализацией на её базе проектов по оптимизации деятельности предприятий. Таким образом в системе EL появился новый, востребованный функционал, и система стала более зрелой, производительной и удобной.

При создании и развитии системы EL применялись уникальные алгоритмы управления техникой, людьми, контейнерами и другими объектами в режиме реального времени с использованием мобильных технологий систем идентификации. Теперь это позволяет повы-

Современную логистику и торговлю невозможно представить себе без автоматизации складской деятельности. Чтобы успешно конкурировать на рынке, компаниям просто необходимо внедрять интеллектуальные системы управления складами и терминалами.

Такая система упрощает контроль над движением средств и товаров, позволяет быстро реагировать на изменения рынка, повышает конкурентоспособность.

Автоматизация контейнерных терминалов и логистических комплексов имеет ряд особенностей. О них нам рассказал Николай Сериков, генеральный директор компании «Ай Ти Скан», которая уже более 20 лет внедряет автоматизированные системы управления складами в различных сферах бизнеса.

ситель эффективность и безошибочность работы ТЛЦ и ОРЦ, убрать нецелесообразные действия.

Так, например, использование речевых и радиочастотных технологий позволяют полностью минимизировать человеческий фактор, и одновременно

низовать глобальную прослеживаемость грузов в автоматическом режиме, но и повысить эффективность в целом логистической системы.

Благодаря универсальности и функциональности, систему EL можно применять для любых видов логистических организаций и предприятий.

Система EL помогает контролировать процесс погрузки товаров, уменьшая количество ошибок из-за влияния человеческого фактора.

Решая логистические вопросы, система EL использует комплексный подход. Она имеет информативный интерфейс, поддерживает персональные виды настроек, сохраняет данные для учёта и статистики.

«Expert Logistic» на основе специализированного ПО позволяет внедрять автоматизированные системы уже на этапе



производства. Мощный функционал направлен на выставление персональных параметров как для конкретных зон, так и для каждой группы товаров. Возможно изменение программного обеспечения для пользователей, определённых типов деятельности и т.д. Это важно для создания продвинутых систем контроля, слежения за всей картиной деятельности, системы премирования и штрафов.

Функционал «Эксперт Логистик» включает в себя:

- Контроль на каждой стадии: от погрузки запчастей до отправки исходной продукции.
- Прозрачность каждой операции.
- Возможность персонализации деятельности сотрудников в формате 5D.
- Полный мониторинг нагрузки на производство и персонал.
- Интегрирование с собственными автоматизированными системами расчётов (АСР) клиентов.
- Совмещение с ПО упаковочного оборудования.
- Онлайн-контроль за происходящим на складе, при необходимости — подключение дистанционного администратора.
- Учёт количества брака. Подключение сканеров штрих-кодов для печати этикеток.
- Документооборот, составление сборных накладных, кросс-докинг.
- Встроенный редактор отчётов и аналитики.

Expert Logistic имеет доступный и понятный интерфейс с разбивкой на модули, возможность персонализированных настроек.

Функциональность системы позволяет её осуществлять межскладские перемещения, адаптировать настройки в случае изменения процессов, производить 3D визуализацию хранилища с применением редактора.

Для сбора данных система подключается к серверу на базе высокопроизводительного и защищённого протокола HTTPS.

Надёжная и стабильная работа нашей системы, при относительно невысокой стоимости, гарантируется наличием лицензии.



Программу «Expert Logistic» можно легко интегрировать с системами производственного администрирования, бухучета, CRM, лабораторными таблицами и т.д.

Модульная структура ПО отличается масштабируемостью. Её можно использовать организациям с небольшими потребностями в автоматизации и компаниям с собственными программами биллинга.

«Эксперт Логистик» возможна к применению в различных сферах:

- логистика;
- сельское хозяйство;
- производство пищевых продуктов и товаров народного потребления;
- лёгкая промышленность;
- добыча и переработка нефти и газа.

Компания «Ай Ти Скан» за годы своей деятельности внедрила множество успешных WMS кейсов, среди которых хочется выделить несколько проектов:

1. Складское хозяйство агропромышленного комплекса, торгующего цветами. Ассортимент — более 10000 наименований. Главный склад выполняет отгрузку заказов организациям и в отдельные филиалы компании, его площадь — 5000 кв. м. Имеется зона самообслуживания Cash&Carry размером 3000 кв. м. Установлены многоярусные стеллажи для настенного, потолочного и напольного хранения. Внедрение Expert Logistic помогает управлять процессами на обоих складах. Синхронизирован автоматический обмен данными между

WMS и АРМ заказчика. Упорядочены номенклатурные справочники, настроен документооборот.

2. Терминал при опасном химическом производстве площадью 4500 кв. м. Включает в себя места для хранения исходных материалов, упаковки и готовой продукции. Помещения, где размещено оборудование, содержит горючие и легковоспламеняющиеся материалы и компоненты. Внедрена Expert Logistic, проведена интеграция с последней версией 1С.

3. Компания, занимающаяся выпуском электротоваров, музыкальных инструментов, аудио- и видеотехники со складом 7000 кв. м, нуждалась в ПО, которое систематизирует перечень номенклатуры товаров и сможет управлять автопогрузкой и разгрузкой. После подключения новой программы, налажена синхронизация со старым справочником, поиск необходимого товара занимает 2–3 секунды. Подключение ЭДО облегчает документооборот.

Развитие современной транспортной системы подразумевает развитие глобальных проектов, охватывающих несколько стран, а порой, и континентов.

«Евразийский Агроэкспресс» является одним из таких проектов, который реализуется по Распоряжению министров пяти стран-участниц ЕАЭС.

Одной из основных задач проекта является создание сети оптово-распределительных центров и транспортно-логистических агрохабов.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

В стадии активной разработки уже находятся ОРЦ в Уфе, Ставрополе, Казани. С 2019 г. на отправку сельхоз продукции полноценно работает агрохаб в Селятино Московской области.

Для поддержания непрерывной холодной цепи при транспортировке агропродукции необходимо создание единой цифровой платформы на отечественном программном обеспечении. Это не только требование времени, но и гарантия продовольственной безопасности для стран-участниц проекта.

Расскажите, каким вы видите «Цифровой Евразийский Агроэкспресс». Что компания «Ай Ти Скан» может предложить для реализации этой масштабной задачи.

Я вижу три главные задачи, которые необходимо реализовать в проекте «Цифровой Евразийский Агроэкспресс» в рамках нашей экспертизы:

1. Организация максимально полного набора цифровых сервисов, которые повысят удобство и комфорт работы всех участников проекта.
2. Внедрить в деятельность объектов проекта «Цифровой Евразийский Агроэкспресс» инновационные передовые технологии и ИИ для устойчивого роста производительности и эффективной деятельности.
3. Снизить нагрузку на линейный персонал объектов проекта «Цифровой

Евразийский Агроэкспресс» через внедрение цифрового управления технологическими процессами.

Применяя «Expert Logistic» как элемент Единой цифровой платформы для организации работы каждого объекта в общей логистической системе проекта «Евразийский Агроэкспресс», будет достигнут синергический эффект: увеличение производительности и эффективности каждого ТЛЦ и ОРЦ; информационные и логистические потоки будут связаны в единой цифровой платформе; организована полная прослеживаемость грузов в режиме реального времени.

Важным элементом отказоустойчивой и эффективной глобальной логистической системы, такой как «Цифровой

грузов, внутренней транспортировкой и хранением, а также с комплектованием заказов и выдачей на отгрузку. Эти действия контролируются системой «Expert Logistic», которая рассылает задания отдельным исполнителям и машинам, и следит за их выполнением.

При использовании EL на ТЛЦ и ОРЦ важными эффектами являются как сокращение расходов на эксплуатацию и операционную деятельность, так и улучшение прослеживаемости.

Когда необходимо соблюдать соответствующие нормы и отраслевые стандарты, прослеживаемость имеет жизненно важное значение. То же самое относится и к тем случаям, когда создаётся эффективная система контроля качества.

ЭКСПЕРТ ЛОГИСТИК – ЭТО ПОЛНОСТЬЮ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОГРАММНЫЙ ПРОДУКТ, ВКЛЮЧАЮЩИЙ В СЕБЯ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО КЛАССОВ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ПОДСИСТЕМ: УПРАВЛЕНИЕ СКЛАДОМ (WMS); УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВЫМ ДВОРОМ (YMS); УПРАВЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫМ ТЕРМИНАЛОМ (TOS)

Евразийский Агроэкспресс», является **цифровой склад**.

Цифровой склад—это тип объекта, в котором подавляющее большинство процессов происходит с использованием различного рода машин и устройств, выполняющих действия под управлением единой цифровой платформы. Как правило, это действия, связанные с приёмом

Возможность отслеживания каждого груза до его источника также полезна для моделирования финансовых и экологических затрат. С помощью «Expert Logistic» в Единой цифровой платформе можно отслеживать всё, начиная с момента, когда груз поступает на объекты, до пункта доставки клиентам или объектам розничной торговли.



Экономический форум «Средняя Волга – Каспий. Транспортно-логистический потенциал», организованный Правительством Ульяновской области и Ассоциацией «Афанасий Никитин», при поддержке Российского экспортного центра и Дирекции АНО «Евразийская Агрологистика» состоялся 1 ноября 2023 г. в Ульяновске.

На форуме был подписан ряд соглашений с новыми партнёрами проекта «Средняя Волга – Каспийское море – Персидский залив».

Этот масштабный проект является частью международного транспортного коридора «Север – Юг». Он способен обеспечить прямую доставку грузов от портовых терминалов Волги, регионов Приволжья и Европейской России к Каспийскому морю и далее – до портов Персидского залива и Индии.

Между Правительством Ульяновской области и Дирекцией АНО «Евразийская Агрологистика» подписан меморандум о сотрудничестве, в рамках которого начинается проработка присоединения Улья-

новской области к проекту «Евразийский Агроэкспресс». Со стороны Ульяновской области меморандум подписал Министр экономического развития и промышленности Зонтов Николай Васильевич.

В рамках подписанного меморандума, при реализации проектов «Агроэкспресс» и «Агрохаб», грузы будут отправлять в том числе и железнодорожным транспортом.

Грузовой потенциал агропродукции регионов Средней Волги – Ульяновской, Пензенской, Нижегородской, Самарской областей, Чувашии, Удмуртии, Татарстана – огромен.

Консолидация грузовой базы этих регионов для формирования ускоренных контейнерных поездов, с присоединением к проекту Волги, позволит использовать экспортный потенциал и получать встречный импорт свежей плодовоовощной продукции, которую можно будет потреблять в свежем виде и делать из нее продукцию высокого передела. Ульяновская область также является очень перспективным регионом по по-



ставкам зерновой и зернобобовой продукции, которая так востребована на Востоке.

Первые поставки по торгово-логистическому каналу уже начали проходить, проект продолжает развиваться, к его реализации подключаются новые стратегические партнеры.

Сейчас идёт проработка номенклатуры и товарных групп, в которых могут быть заинтересованы зарубежные партнёры.



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



О РАЗВИТИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

А. В. Лузин, Генеральный директор ООО «МЕТЕЯ»



Торговый Дом «Метейя», совместно с ключевыми партнёрами, занимается торговыми и логистическими операциями, а также сервисами в ранге международного торгового дома, и одним из главных преимуществ торгового дома являются его экономические возможности.

Благодаря объединению множества предприятий в одном структурном подразделении, они могут сэкономить на затратах, что приводит к снижению цен на товары. Торговый дом может также обеспечивать оптовые поставки товаров, что позволяет оптимизировать логистику и использовать большие партии товаров. Организация, образованная в форме торгового дома, обеспечивает не только реализацию товаров, но и своими силами может осуществлять их производство и поставки.

ООО «Метейя» организует экспортно-импортные операции по широкой номенклатуре товаров и услуг, организует международную кооперацию и научно-техническое сотрудничество, участвует в кредитно-финансовых операциях и в других формах внешнеэкономических связей.

О преимуществах торговых сервисов компании и новых предложениях для клиентов мы попросили рассказать генерального директора ООО «Метейя» Александра Вячеславовича Лузина.



Одним из основных преимуществ нашего Торгового Дома является возможность предложить потребителю широкий ассортимент товаров. Благодаря сотрудничеству с различными производителями, «Метейя» предлагает клиенту множество вариантов и выборов. Это особенно важно для покупателей, которые стремятся получить наибольшее количество товаров в одном месте.

Внешняя торговля является основной нашей деятельностью — экспорт отечественных товаров и импорт сырья.

Наш Торговый Дом располагает складскими площадями в Казахстане, Узбекистане, Турции и Иране, собственным транспортом, техническим оборудованием, информационной базой, —

всё это позволяет успешно осуществлять полный комплекс торгово-закупочных операций и операций с ценными бумагами, доставлять товар и предоставлять своим партнёрам логистические сервисы широкой номенклатуры.

Какие ключевые задачи вы ставите перед своей деятельностью в наше время перемен всех торговых и транспортных потоков?

Среди основных направлений нашей работы — анализ мировой рыночной конъюнктуры и оперативное реагирование на меняющиеся условия мировых и отече-

ров за счёт собственных средств, а также на условиях комиссии: организация аукционов, комиссионной и посылочной торговли отечественными и импортными товарами; совершение сделок купли-продажи; оформление документов; выполнение финансовых операций и демонстрация товаров своим клиентам на международных выставках.

Выявление новых эффективных каналов поставок и сбыта конкурентоспособных товаров — также одна из ключевых задач. Мы продвигаем российские товары на новые рынки сбыта, оказывая также сервисные услуги в области логистики, таможенных сервисов,

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ НИША ЖД ПЕРЕВОЗОК КИТАЙ — РОССИЯ НАИМЕНЕЕ ПОДВЕРЖЕНА ФАКТОРАМ ВЛИЯНИЯ И СОХРАНЯЕТСЯ КАК НАИБОЛЕЕ БЫСТРЫЙ И СОПОСТАВИМЫЙ ПО ЦЕНЕ ВАРИАНТ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ИЗ КИТАЯ

ственных товарных рынков, поиск новых рынков сбыта российских товаров в текущих условиях санкционных ограничений.

Мы запустили совместные торговые площадки с нашими партнёрами на Востоке — в Китае, Индии, Иране и Турции, где проводим маркетинговые исследования внутреннего и внешнего товарных рынков, делаем закупку това-

предоставления складских и офисных помещений, организации выставок и переговорного процесса, юридического сопровождения сделок и контрактов.

Расскажите, на каких транспортных маршрутах вы оперируете?

Как выстроены ваши логистические сервисы?

В 2022 г. российский рынок логистики испытал кардинальные изменения. На этот раз гораздо серьезнее, чем за период пандемии.

Главным вызовом для экономики в 2022 г. явилось сокращение внешне-торговых операций с Западом, которое привело к полному переформатированию связей, поиску новых торгово-экономических партнёрств и перестроению логистических цепочек.

Практически не осталось регулярных контейнерных морских линий, осуществляющих судозаходы на терминалы порта Санкт-Петербург. Большая часть грузов прибывает по железной дороге из Китая и из Владивостока. Часть перевозок была переориентирована на Новороссийск и Турцию.

Логистическая ниша железнодорожных перевозок Китай – Россия наименее подвержена факторам влияния и сохраняется как наиболее быстрый и сопоставимый по цене вариант доставки грузов из Китая.

Мы проработали и запустили новые маршруты:

- Активизация турецкого направления как транзитной страны благодаря режиму реэкспорта.
- Коридор «Север—Юг», обеспечивающий транспортную связь между Россией и Индией через Иран.
- Новые направления через экономическое партнёрство с Китаем, Индией, Бразилией, Турцией, Египтом, ОАЭ, Ираном и другими странами Азии, Африки и Латинской Америки.

При выборе грузоотправителями маршрута доставки в первую очередь ими оценивается удобство сервиса, быстрота и стоимость маршрута. Для этого нами с партнёрскими компаниями принят ряд конкретных организационных, технологических и тарифных решений, позволяющих обеспечить грузовладельцам конкурентные условия перевозок.

Хочу также отметить, что интеграционные процессы, происходящие в мировой экономике, приводят к росту мировой торговли и изменению требований к качественным и количественным харак-

теристикам процесса распределения товаров. Процессы глобализации международной торговли, способствующие изменению географии международных грузопотоков и их росту, обусловили сдвиги в отраслевых структурах мирового рынка транспортных услуг, в видах и методах конкуренции в его различных секторах.

При этом, на пространстве евроазиатских перевозок по-прежнему отсутствует единый мультимодальный документ, который мог бы обеспечивать оптимальное взаимодействие грузовладельцев, железных дорог, смежных

РАЗВИТИЕ МТК «СЕВЕР – ЮГ» СЕЙЧАС УЖЕ ПОЗВОЛЯЕТ ПРИВЛЕЧЬ ИРАНСКИХ И ИНДИЙСКИХ ИНВЕСТОРОВ В СОВМЕСТНЫЕ ПРОЕКТЫ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЗАГРУЗКУ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СТРАНЫ

видов транспорта, экспедиторов и других участников логистической цепочки. Грузоотправитель до сих пор не имеет возможности осуществлять перевозку по единому транспортному документу. Как следствие, возникают задержки в движении груза по маршруту при передаче груза внутри мультимодальной логистической цепочки. Кроме того, конечная стоимость доставки груза для клиента остаётся непрозрачной и непредсказуемой. Как известно, сложность обеспечения прозрачности ставок обусловлена тем, что в формировании тарифных условий участвует множество игроков рынка, каждый из которых стремится получить максимальную выгоду. В результате, тарифные ставки становятся неконкурентоспособными и, как следствие, клиенты уходят на альтернативные виды транспорта и альтернативные маршруты.

По маршруту Китай – Европа в рамках инициативы «Один пояс—один путь» транзитные контейнерные поезда (так называемые «лайнерные» поезда) курсируют в обоих направлениях, вдоль стран-участниц коридора, с определёнными номерами, по утверждённым линиям, по установленному расписанию и времени в пути.

Основная номенклатура перевозимых грузов из Китая в Россию и стра-

ны ЕАЭС и СНГ: текстильные изделия; одежда; сумки; игрушки; прочие потребительские товары; запчасти к автомобилям; продукция сельского хозяйства; томатный соус; приправы; продукция химической промышленности; высокотехнологичная продукция, в том числе электронные товары и аксессуары.

Основная номенклатура встречаемых товаров: древесина; мебель; техника; электроприборы; товары для здоровья; продукция машиностроения; металлические и кафельные изделия. Сроки доставки от 12 до 16 суток, в зависимости от маршрута и длины коридора.

Контейнерные поезда в Китае субсидируются властями провинций, через которые проходит их маршрут. Размеры субсидий определяются в ходе переговоров с операторами каждого маршрута по отдельности. Уровень ставок может меняться при запуске новых маршрутов поездов и изменении частоты отправок.

Хотел бы ещё добавить несколько слов о МТК «Север – Юг», который я считаю на сегодняшний день одним из самых перспективных проектов для развития и роста грузопотоков.

В 2022–2023 гг. был внесён значительный вклад по выработке дальнейших действий по развитию МТК «Север – Юг». 17 мая правительства Ирана и России при участии президентов Владимира Путина и Эбрахима Раиси подписали соглашение по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания железной дороги Решт – Астара на территории Ирана для развития перевозок по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг».

На восточной ветке маршрута согласованы сквозные ставки, проведён ряд пилотных проектов организации перевозок, продолжается работа по выработке сквозных логистических решений, обсуждается вопрос единого транспортного документа и увязки практической

ИННОВАЦИИ ЛОГИСТИКИ

работы всех участников коридора. Мы, совместно с партнёрами, рассматриваем этот коридор как высокий потенциал развития массовых грузовых поставок в страны ближневосточного региона.

Развитие МТК «Север – Юг» сейчас уже позволяет обеспечить привлечение иранских и индийских инвесторов в совместные проекты, что обеспечит строительство новых объектов транспортной инфраструктуры, загрузку судостроительной промышленности страны и востребованность высококвалифицированных кадров в промышленности и на транспорте.

И несколько слов о цифровизации ваших бизнес-решений....

Для достижения целей наших проектов и сервисов мы, совместно с зарубежными партнёрами, проектируем цифровую платформу – гибко масштабируемое кросс-платформенное IT-решение, ори-

ентированное на потребности бизнеса и автоматизирующее весь жизненный цикл поставок товарной продукции в цифровом виде.

В рамках платформы предполагается предоставление следующих возможностей участникам проекта:

- организация управления торговыми заказами в онлайн-режиме;
- оформление сделки по поставке продукции между участниками рынка;
- заключение связанных договоров на перевозку, страхование, обработку грузов и т.п. для исполнения основной сделки;
- автоматизация процессов заполнения, подписи, передачи и проверки документов, используемых в логистических цепочках;
- безопасный обмен статусами перевозки грузов и связанной информацией, в том числе в части контроля непрерывности «холодовой цепи», между участни-

ками логистических цепочек в режиме реального времени;

- организация прослеживания цепочек поставок товара по цепочкам контрактов в целях исполнения требований контрольно-надзорных органов отдельных стран;
- автоматизация взаиморасчётов между участниками, в том числе с применением внешних сервисов торгового финансирования.

Такое решение задач развития цифровой логистики высокого качества даст нашим клиентам и партнёрам возможности снижения продолжительности логистических циклов и ускорение сроков доставки грузов, соответственно, снижение сроков оборачиваемости капитала и снижение логистических рисков и ущерба для всех цепей поставок.

Благодарим Вас, Александр, за содержательную беседу. Желаем Торговому Дому «Метей» успехов и процветания! ■

Беседовала Наталья Фролова



АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ: НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ВЫЗОВЫ РЫНКА

Автомобильные перевозки грузов — наиболее востребованный в мире вид транспортно-логистических услуг.

К 2027 г. их доля на мировом логистическом рынке может достичь 39 % от общего объёма, опережая остальные виды транспорта на 6–10 %.

В России рынок автоперевозок ежегодно растёт на 5–8 %. Драйверами роста его сегментов выступает ежегодно возрастающий оборот сетевой розничной торговли на уровне 13 % (по прогнозам до 2030 г.); активный рост e-commerce с ежегодными темпами на уровне 33 %; экспансия торговых сетей в регионы; желание компаний передавать логистические услуги на аутсорсинг.

К 2027 году объём мирового рынка транспортно-логистических услуг автомобильных грузоперевозок может достичь 5 трлн долларов. Объём рынка грузовых автоперевозок России к 2030 году может достичь 3,03 трлн руб., что почти на 40 % больше, чем по итогам 2022-го (2,18 трлн руб.).

Для повышения эффективности, грузоперевозчики всё больше внедряют новые технологии, среди которых продвинутая аналитика, интернет вещей, искусственный интеллект и другие инструменты.

Об основных тенденциях рынка грузовых автоперевозок мы беседуем с Рамилем Газетдиновым, основателем и генеральным директором транспортной компании «Ордотранспорт», которая за 20 лет развития превратилась из скромной компании с парой наёмных газелей в солидное предприятие с собственным автопарком.

Рамиль, расскажите, с высоты 20-ти летнего опыта управления крупным транспортным предприятием, каким вы видите дальнейшее развитие и перспективы автомобильных грузоперевозок? Что нужно сейчас клиентам?

В наше время экономических и геополитических стрессов, с моей точки зрения, необходимо удерживать баланс между стабильностью, и даже консервативностью работы, и исполнением своих обязательств перед грузоотправителями и активным внедрением новых сервисов и технологий.

Поясню свою мысль. Наша компания «Ордотранспорт» осуществляет все виды автомобильных грузоперевозок по всей территории России и странам ближнего зарубежья. У нас есть собственный автопарк из 52 современных тягачей и полуприцепов, плюс привлечённый автопарк из 32 машин нашего партнёра. Мы, как и многие компании, оказываем услуги по перевозке грузов в любое время года, в любой день недели, при любых температурных режимах. И в этом месте надлежащего исполнения своих обязательств перед клиентом мы стабильны и консервативны: осознаём ценность перевозимого груза, страхуем каждый принятый к перевозке груз по Генеральному

договору страхования с лимитом страхового покрытия до 50 000 000 рублей по каждой отдельной перевозке.

При этом мы внедряем современные системы автоматизации, электронного документооборота, наши IT-специалисты разрабатывают абсолютно новые приложения по грузоперевозкам для онлайн размещения заявок клиентов и закрытия заявок перевозчиком

без участия привычного для нас сотрудника по логистике. Без подобных технологий сейчас легко можно остаться за бортом транспортной логистики.

Мы, одними из первых на рынке, ещё в начале 2000-х вошли в сегмент LTL-перевозок сборных грузов и сделали ставку на скорость доставки в города ближайшего круга «на следующий день». Для более удалённых — через сутки или



ИННОВАЦИИ ЛОГИСТИКИ

более, но совершенно чётко к заданному сроку машины должны были быть в месте назначения. В начале 2000-х годов эта тема была новой для рынка грузоперевозок. Понимание у партнёров нашли не сразу,—тогда груз было принято «накапливать». На перестройку работы ушёл примерно год, на отработку системы—ещё год. Но сегодня, когда с развитием интернет торговли, рынок сборных грузоперевозок семимильными шагами развивается в сторону ускорения, у нас всё работает как часы. В сфере LTL-перевозок как нигде важно сочетание эффективной логистики и IT-технологий, и в этом направлении мы активно развиваемся—усиливаем свою команду молодых специалистов, стремимся стать более открытыми.

Вы упомянули, что работаете с грузами любых температурных режимов. Значит ли это, что у вас есть собственных

парк авто рефрижераторов? Что вы можете сказать про этот вид грузоперевозок? Сейчас, когда на уровне стран ЕАЭС активно развивается международный интеграционный проект «Евразийский Агрэкспресс» по доставке грузов агропрома по России и на экспорт,—как вы видите свое участие в таких глобальных проектах? Готовы ли вы подключаться к ним? Что для этого уже имеется в компании?

Действительно, у нас есть собственный парк авторефрижераторов, что позволяет нам работать с грузами различных температурных режимов. Наш большой опыт в сегменте LTL-перевозок позволяет нам делать упор на скорость доставки.

Этот вид грузоперевозок, на мой взгляд, очень важен, так как имеет стра-

тегическое значение и связан с продовольственной безопасностью населения.

Мы готовы участвовать в глобальных проектах, таких как «Евразийский Агрэкспресс», так как имеем большой опыт работы с продуктами питания и с распределительными центрами.

Такие проекты, безусловно, помогают транспортным предприятиям расширять свои возможности, выводят их на новый уровень.

Прокомментируйте, пожалуйста, такие тенденции рынка автомобильных грузоперевозок, как:

– усиление контроля отрасли со стороны государства; рост регулирования в области безопасности; нехватка рабочей силы;

МЫ ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ И ГЛОБАЛЬНЫХ ПРОЕКТАХ, ТАКИХ КАК «ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС», ТАК КАК ИМЕЕМ БОЛЬШОЙ ОПЫТ РАБОТЫ С ПРОДУКТАМИ ПИТАНИЯ И С РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫМИ ЦЕНТРАМИ





– увеличение количества случаев банкротства и ухода перевозчиков с рынка;
– рост стоимости топлива и борьба с углеродными выбросами, что ведет к спросу на гибридный и электротранспорт.

Эти тенденции действительно затрагивают нашу компанию, но мы работаем над адаптацией к ним, чтобы оставаться конкурентоспособными и эффективными на рынке грузоперевозок.

Усиление контроля со стороны государства, рост регулирования в области безопасности и нехватка рабочей силы являются важными вызовами для всей отрасли. Для нашей компании это означает, что мы должны постоянно соблюдать все новые нормативы и стандарты, что может повысить наши операционные издержки. Однако мы видим в этом и возможность для улучшения наших бизнес-процессов и повышения безопасности перевозок.

У НАС ЕСТЬ СОБСТВЕННЫЙ ПАРК АВТОРЕФРИЖЕРАТОРОВ, ЧТО ПОЗВОЛЯЕТ НАМ РАБОТАТЬ С ГРУЗАМИ РАЗЛИЧНЫХ ТЕМПЕРАТУРНЫХ РЕЖИМОВ, А НАШ БОЛЬШОЙ ОПЫТ В СЕГМЕНТЕ LTL-ПЕРЕВОЗОК ПОЗВОЛЯЕТ НАМ ДЕЛАТЬ УПОР НА СКОРОСТЬ ДОСТАВКИ

Негативные случаи банкротства и ухода перевозчиков с рынка является для нас заблаговременным предупреждением. Мы стремимся быть финансово устойчивыми и гибкими, чтобы избежать потенциальных трудностей в будущем.

Рост стоимости топлива и борьба с углеродными выбросами создают дав-

ление на нашу индустрию и требуют пересмотра транспортных решений. Мы серьезно рассматриваем гибридные и электрические транспортные решения и планируем внедрение их в наш автопарк. Это не только поможет снизить экологическую нагрузку, но и экономит средства на долгосрочной перспективе.

В продолжение темы глобальных проектов, расскажите о международном сотрудничестве. Как вы считаете, нужно ли современной транспортно-логической компании участие в международных ассоциациях, союзах? Или же достаточно ограничиться своей найденной нишей и развиваться только в ней?

Конечно, найденная ниша и лояльные клиенты—это очень важно для любой компании. Даже в этой области есть много стимулов для развития. Однако,

стве и партнёрстве, дают возможность компаниям расширять свои возможности в сторону глобальных международных проектов, искать новых партнёров как в России, так и за рубежом. Ведь понятно, что сейчас без сотрудничества, в том числе и международного, невозможно быть в курсе инновационных технологий, тенденций развития различных видов перевозок—контейнерных, контейнерных и интермодальных, коммерческих проектов в сфере транспорта и логистики.

Такие международные ассоциации позволяют обмениваться информацией и опытом с коллегами, быть в курсе законодательного и нормативно-правового обеспечения транспортной отрасли; получать экспертную и консультационную поддержку развития проектов; участвовать в проектах международных транспортных коридоров, логистических терминалов и хабов; быть в курсе создания и внедрения в логистику инновационных разработок в сфере перевозок и транспортной безопасности.

Я считаю безусловно важным участвовать в совместных программах, семинарах и конференциях по теме развития транспортно-логистического бизнеса.

Это повышает статус и значимость компании на рынке и в глазах клиентов.

Благодарим Вас, Рамиль, за беседу. Желаем компании «ОрдоТранспорт» дальнейшего развития и процветания!



транспорт, как никакая другая отрасль, всегда стремится к расширению, к освоению новых рынков и новых возможностей. А международные союзы и ассоциации, такие как, например, Международная Ассоциация логистического бизнеса (МАЛБИ), с которой в этом году мы заключили Договор о сотрудниче-

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ НА КАВКАЗЕ И БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ

Зангезурский коридор—главный проект на Южном Кавказе, соглашение о строительстве которого отмечено в Трёхстороннем соглашении от 9.11.2020 г.

Коридор имеет стратегическое значение для России, Азербайджана, Армении и Ирана.

Планируется, что этот наземный международный маршрут соединит Россию и Турцию, и будет состоять из двух веток—железнодорожной и автомобильной. Основная часть пути пройдёт через Азербайджан, а небольшой 40-километровый участок будет построен в Армении или в Иране.

Для России Зангезурский коридор станет новым наземным выходом в Армению и Турцию. Сейчас российскими машинами приходится ездить в эти страны через Грузию, по нестабильному горному серпантину Военно-Грузинской дороги, который регулярно закрывается из-за непогоды. Железнодорожное сообщение сейчас тоже возможно только через Грузию, причём в объезд через Азербайджан: сначала до Баку, а оттуда по международному маршруту «Баку – Тбилиси – Карс».

ЗАНГЕЗУРСКИЙ КОРИДОР ИМЕЕТ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РОССИИ, АЗЕРБАЙДЖАНА, АРМЕНИИ И ИРАНА

В Зангезурском коридоре будут задействованы уже существующие трассы: E119—от российско-азербайджанской границы через Баку до поселка Алят; E002—от города Саатлы до города Горадиз.

От Горадиза трасса E002 будет продлена на запад до точки, где сходятся границы Азербайджана с Арменией и Ираном, откуда по армянской или иранской территории дойдёт до границы с Нахичеванской Автономной Республикой, а по её земле выйдёт к границе Турции, со стыкувавшись с трассой E99.

Зангезурский коридор обеспечит круглогодичный всепогодный доступ



российского автотранспорта в Армению и Турцию, и позволит сократить железнодорожное сообщение с республиками приблизительно на 200 км.

Армения же и Турция смогут возить пассажиров и грузы более стабильным и коротким путём в Россию. Кроме того, Армения откроет железнодорожное сообщение с Ираном через Нахичевань.

Азербайджан получит не только долгожданное наземное сообщение с Нахичеванской Автономной Республикой, но

и ещё один выход в Турцию, с экономией платы за транзит (40 км по Армении или Ирану против 250 км по Грузии).

Вместе с ним этот выход получают все страны, транспортирующие грузы из Азии в Европу через каспийские порты Азербайджана, то есть в первую очередь Китай.

В итоге Зангезурский коридор станет второй (после «Баку – Тбилиси – Карс») транспортной артерией глобальных грузоперевозок в направлении «Восток – Запад» через Южный Кавказ.

Прямые выгоды от его запуска получат Россия, Азербайджан, Армения, Иран и Турция, а также любые внерегио-

нальные игроки, которым потребуется быстро и надёжно доставить товары с восточного берега Каспия в Евросоюз и в обратном направлении.

Армянский участок

Армении требуется построить в Сюникской области короткий 40-км участок железной дороги и автотрассы между двумя азербайджанскими границами—с Зангиланским районом на востоке области и с Нахичеванской Автономной Республикой на западе. Однако власти Армении до сих пор не утвердили проект своего участка Зангезурского коридора и не начинали никаких предварительных работ.

Известно только о принципиальном согласии Еревана на открытие железнодорожного сообщения.

Наиболее вероятным вариантом армянского участка железнодорожного пути является реконструкция отрезка старой советской дороги, которую на своих территориях заново отстраивает Азербайджан. Этот отрезок идёт вдоль реки Араз и проходит через граничащий с Ираном город Мегри. Рассматривается сценарий строительства армянского железнодорожного участка силами РЖД, однако здесь пока ещё нет какой-либо ясности.

Сотрудничество Российских и Азербайджанских железных дорог в реализации грузоперевозок в рамках проекта «Север – Юг»

Сотрудничество между ОАО «РЖД» и ЗАО «Азербайджанские железные дороги» в рамках развития МТК «Север – Юг» началось в 2016 г., когда стороны согласовали конкурентоспособные ставки на перевозку контейнеров по маршруту Индия – Иран – Азербайджан – Россия, и в обратном направлении.

Логистическими операторами проекта с тех пор выступают АО «РЖД Логистика» и ООО «ADY Express».

Сегодня объёмы перевозок по МТК «Север – Юг» растут кратно. Чтобы обеспечить их пропуск, ОАО «РЖД» активно ведёт работы по развитию приграничных железнодорожных участков и станций.

В «дорожную карту» заложено развитие приграничной жд инфраструктуры, в том числе строительство железнодорожного пункта пропуска Дербент на базе станции Самур-2.

ОАО «РЖД» уже начало проектно-исследовательские работы в Дербенте, завершение строительного-монтажных работ ожидается в 2025 г. В результате провозная способность станции возрастет на 7 млн тонн, до 15 млн.

РЖД реализует проект по переводу участка Дербент – Самур – госграница с Азербайджаном с постоянного на переменный ток, что существенно снизит затраты на содержание участка и простой поездов на станции Дербент.

Также ведётся расширение погранперехода Самур – Ялама под объём 15 млн тонн.

Суммарные приблизительные инвестиции в эти проекты в ближайшие годы составят 11 млрд руб.

До 2025 г. ОАО «РЖД» направит около 1,2 млрд руб. на развитие грузового терминала Кутум в Астрахани – сухого порта, перерабатывающего грузы, которые следуют по МТК «Север – Юг».

После модернизации терминал станет перевалочным хабом для любых грузов, перевозимых по железной дороге, и его перерабатывающая способность

вырастет вдвое, до 500 тыс. тонн в год, сообщают в ОАО «РЖД».

Перспективные проекты с участием партнёров в третьих странах

17 мая 2023 г. Правительства России и Ирана, при участии президентов Владимира Путина и Эбрахима Раиси, подписали Соглашение о финансировании постройки недостающего железнодорожного участка Решт – Астара протяжённостью 162 км на территории Ирана, который позволит сформировать сквозной железнодорожный коридор из России до южных портов Ирана, и прямой выход для отечественных грузов в Персидский залив и далее – в Юго-Восточную Азию.

Полноценный запуск данного маршрута позволит обеспечить ежегодный транзит до 30 млн тонн грузов. Речь идёт о западной ветке МТК «Север – Юг», также существует восточная – с обходом Каспийского моря по территории Туркмении и Казахстана, и транскаспийский – с двойной перевалкой в портах России и Ирана.

По соглашению, будет строиться совмещённая колея: сначала проложат иранскую колею 1435 мм, а потом – российскую 1520.

Строительные материалы, которые существенно дешевле в Иране, например, цемент, песок, гравий, будут братья с территории Ирана. Более сложные изделия: рельсы, железобетонные изделия, вагоны, локомотивы, оборудование автоматики, сигнализации и т.д. – будут поставляться российскими компаниями.

Строительство пока не начато. Сейчас идёт стадия проектирования и геологоразведки, а также – активный поиск компаний, которые будут принимать участие в проекте как с российской, так и с иранской стороны.

На само же строительство отведено 4 года, т.е. к концу 2027 г. движение, по плану, должно начаться.

Россия, согласно соглашению, выделяет на проект межгосударственный кредит в размере €1,3 млрд, при общей оценке проекта в €1,6 млрд.

Этот жд коридор является частью Западной ветки МТК «Север – Юг», пропускная способность которой, после завершения строительства, должна вырасти минимум в три раза к 2030 г. – до 45 млн тонн.

Основные грузы, за счёт которых планируется увеличить грузооборот по МТК «Север – Юг», – это зерновые, продовольственные и агропромышленные товары, уголь, древесина, минеральные

ДОСТРОЙКА УЧАСТКА РЕШТ – АСТАРА СИЛЬНО ПОВЛИЯЕТ НА КОНТЕЙНЕРНУЮ ЛОГИСТИКУ КАВКАЗСКОГО И БЛИЖНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНОВ



ИННОВАЦИИ ЛОГИСТИКИ

продукты, продукция металлургии и химической промышленности.

Достройка участка Решт – Астара существенно повлияет на логистику Кавказского и Ближневосточного региона, и в первую очередь – на контейнерную логистику.

Прогноз потенциальных грузопотоков по МТК «Север – Юг» (по оценкам ЕАБР) к 2030 г. составляет: по Западному маршруту – 393 тыс. TEU, по Восточному – 160 тыс. TEU, по Транскаспийскому – 109 тыс. TEU.

Таким образом, совокупный грузопоток по трём маршрутам коридора, в оптимистичном сценарии (с учётом достройки участка Решт-Астара) может составить к 2030 г. 662 тыс. TEU.

Этот грузопоток учитывает эффект сопряжения МТК «Север – Юг» с широтными коридорами. В частности, по Западному коридору могут следовать грузы в сообщении Россия – Грузия и Россия – Турция, а по Восточному – в сообщении Китай – Иран.

Основные барьеры, которые могут препятствовать реализации прогнозных сценариев, включают несоординированную тарифную политику, лимитирующую пропускную способность пограничных пунктов пропуска и негармонизированные процедуры пересечения границ.

В развитии МТК принимают активное участие и сопредельные заинтересованные страны, которые также выступают со своими инфраструктурными проектами и инициативами.

Так, Казахстан предлагает проект скоростного грузового сообщения на направлении Челябинск – Болашак – Иран по Восточной ветке маршрут, о чём заявил президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев на заседании Высшего

Евразийского экономического совета 25 мая 2023 г.

После того как на территории Ирана в 2019 г. был достроен участок Казвин – Решт, Россия начала рассматривать возможность создания транспортно-логистического и промышленного центра на территории иранского морского порта Энзели, ввод которого предварительно назначен на конец 2027 г. А когда будет построен участок Решт – Астара, аналогичный центр планируется разместить и на территории порта Бендер-Аббас.

10 сентября 2023 г. во время саммита G20 в Нью-Дели правительствами Индии, США, ОАЭ, Королевства Саудовской Аравии, Франции, Германии, Италии и Евросоюза был обнародован Меморандум о взаимопонимании, в котором речь шла о создании нового экономического коридор «Индия – Ближний Восток – Европа» (India – Middle East – Europe Economic Corridor/ IMEC). Сможет ли выступить новый коридор прямым конкурентом МТК «Север – Юг»?

Целью этого масштабного мультимодального проекта является стимулирование экономического развития и интеграции между Азией, регионом Персидского залива и Европой.

Коридор предлагается проложить из Индии в Европу через Оманский и Персидский заливы, ОАЭ, Саудовскую Аравию, Иорданию, Израиль, Средиземное море.

IMEC будет состоять из двух отдельных коридоров: восточного, соединяющего

Индию с Персидским заливом, и северного, соединяющего Персидский залив с Европой. Северная часть будет включать железную дорогу, которая после завершения строительства обеспечит надёжную и эффективную транзитную сеть в дополнение к существующим морским и автомобильным транспортным маршрутам. Это позволит осуществлять транзит товаров и услуг в Индию, ОАЭ, Саудовскую Аравию, Иорданию, Израиль и Европу, а также из них и между ними.

«Вдоль железнодорожного маршрута участники намерены проложить кабель для электроснабжения и цифрового подключения, а также трубу для экспорта чистого водорода. Этот коридор обеспечит безопасность региональных цепочек поставок, повысит доступность торговли, упростит упрощение процедур торговли и поддержит усиление внимания к экологическим, социальным и правительственным воздействиям», – сказано в Меморандуме.

Политики и экономисты уже рассматривают этот проект как ответ на амбициозную, глобальную инициативу Китая «Один пояс – один путь».

Ключевым звеном в новом МТК должен стать Израиль, который, до обострения палестино-израильского конфликта, уже почти вышел на заключение исторического соглашения с Саудовской Аравией.

Однако сейчас как само это соглашение, так и начало реализации всего проекта IMEC находится под большим вопросом. По крайней мере до снижения военной напряжённости. ■

СОВОКУПНЫЙ ГРУЗОПОТОК ПО ТРЁМ ВЕТКАМ МТК «СЕВЕР-ЮГ», В ОПТИМИСТИЧНОМ СЦЕНАРИИ, МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 662 ТЫС. TEU К 2030 ГОДУ



ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Практическая конференция «TRANSit 2023: автомобильные грузоперевозки» состоялась 23 июня 2023 г. в Москве. Мероприятие было ориентировано на транспортно-логистические компании, владеющие парками магистральной техники.

Организаторы конференции — компания ЗК Ивентс — сформировали программу таким образом, чтобы дать ответы на самые актуальные для владельцев грузовых парков вопросы: регулирование; кадровый дефицит; закупки и обслуживание техники; повышение собственной эффективности.

Среди спикеров мероприятия:

Андрей Енин, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ;

Ольга Федоткина, Исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики;

Олег Торош, Президент Общероссийской общественной организации «Водители России»;

Владимир Матягин, Президент Национальной Ассоциации Грузового Автомобильного Транспорта «ГРУЗАВТОТРАНС»;

Тарас Коваль, Президент Ассоциации транспортных экспертов и специалистов;

Андрей Белов, Президент Национальной ассоциации перевозчиков;

Татьяна Арабаджи, директор Национального агентства промышленной информации;

Юлия Миранович, начальник отдела маркетинга МАЗ-РУС;

Вячеслав Андрушкин (СДМ-Банк), **Андрей Терехин** (Антисон), **Максим Кузнецов** (Русско-Азиатский деловой совет), а также представители транспортно-логистических компаний Delko, ПЭК, ГЛТ, ФМ ЛОЖИСТИК, GXO Logistics, Грузовичкоф, Казконтракт.

В выступлениях спикеров прозвучали важные тезисы, которые хотелось бы выделить.



Владимир Матягин, Грузавтотранс: В настоящее время весогабаритный контроль, система «Платон», режим труда и отдыха для водителей, налогообложение в сфере автогрузоперевозок — не соблюдаются или не работают полноценно. Требуется создание единой системы управления грузовой автотранспортной отраслью.

Татьяна Арабаджи, НАПИ: 19,6% седельных тягачей России — это техника в возрасте от 11 до 15 лет, 16,3% — от 16 до 20 лет. Среднемесячные продажи новых седельных тягачей в текущем году — 2,9 тыс. шт. С января по май в России продано 27 620 новых китайских грузовиков.

Юлия Миранович, МАЗ-РУС: Объем регистрации МАЗ за 5 мес. 2023 г. — 910 ед. С 2021 г. по настоящее время проведено полное замещение компонентов европейских и американских производителей на компоненты китайских и турецких компаний. Планируется достичь уровня локализации в грузовиках 97%.

Ольга Федоткина, Национальный союз экспертов в сфере транспорта и логистики: Переход на электронный документооборот на транспорте осуществ-

ляется на добровольной основе и не отменяет использование бумажных документов. Для тех, кто работает с ГИС ЭПД, проверка документов на дорогах будет осуществляться при помощи QR-кодов.

Наталья Будылдина, Monopoly.online: 51% грузовладельцев перешли из офлайн в онлайн. К 2024 г. грузоперевозчик будет покрывать до 76% затрат на платформе Monopoly.Online.

Антон Павловский, BWG (дистрибьютор Scania, Sitrak и Howo): На рынке седельных тягачей создан отложенный спрос не менее 15 тыс. единиц при среднем объеме 30 тыс. единиц в год. Локальные производители не в состоянии занять более 50% всего рынка тяжелых грузовиков и 30% рынка седельных тягачей.

Олег Гайфуллин, Delko: Пользовательский опыт компании, при условно равной цене тягачей Scania и Sitrak, — расход ДТ на 100 км составляет, соответственно, 30 л и 35 л, коэффициент технической готовности — 99% и 95%, в простое — 1% и 2,8% парка.

Максим Кузнецов, Русско-Азиатский деловой совет: Покупать в Китае выгоднее, но выше риски.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Вячеслав Андриюшкин, СДМ-Банк: Эра доллара и евро подходит к концу, время—переориентироваться на «мягкие» валюты, значение юаней в обороте будет расти.

Андрей Бречко, Казконтракт: Требуется послабление со стороны правительства по сборам при ввозе грузовой техники из дружественных стран. На фоне падения тарифов на доставку грузов необходимо введение минимального тарифа, с учётом основных затрат по обеспечению перевозки. Расходы на эксплуатацию техники на год выросли на 50%.

Олег Торош, Водители России: Средний возраст водителя 50 лет, дефицит дальнбойщиков в отрасли—25%. Изменить ситуацию могут только комплексный подход и консолидация усилий всех заинтересованных сторон.

Тарас Коваль, Ассоциация транспортных экспертов и специалистов: оплата труда водителей в России—100 тыс. руб. в месяц, в странах ЕЭС—2550 евро в месяц.

Павел Кисиленко, ПЭК: 10% автопарков компаний простаивают из-за дефицита водителей. Законодательные меры, которые позволят привлечь водителей-иностранцев,—отмена обязательного регионального патента и признание водительских удостоверений граждан СНГ в России.

Андрей Терёхин, Антисон: Решение на основе искусственного интеллекта «Антисон» помогает снизить аварийность с участием грузовиков на 25%, а затраты на ремонты грузовиков—до 65%.

Андрей Попов, GXO Logistics: Ждём от производителей и дилеров сервисной поддержки (к примеру, внедрения сервисных контрактов).

Эдуард Миронов, ФМ ЛОЖИСТИК: Не планируем приобретать китайские бренды; фокус—на европейские бренды грузовиков и российские полуприцепы.

В рамках конференции состоялись четыре блока:

– стратегическая сессия «Грузовые перевозки: реалии-2023»;

– мастермайнд «Где искать водителей, как их мотивировать и удерживать»;

– интерактивная сессия «Обновление парка: производство, дистрибуция, самостоятельные закупки»;

– мозговой штурм: «Больше, выше, сильнее — практические кейсы и решения для повышения результативности компании».

Участники мероприятия высоко оценили актуальность тем и уровень приглашенных экспертов. Также они отметили хороший нетворкинг: всего за один день многие делегаты смогли пообщаться с коллегами и партнерами и найти новые деловые контакты.

Следующее мероприятие в транспортно-логистической отрасли, которое организует ЗК Ивентс, запланировано на февраль 2024 г.

Вторая практическая конференция «TRANSit 2024: грузовые автоперевозки» состоится в июне 2024 г. ■

Подробную информацию вы найдёте на сайте компании—<https://3kevents.org>





ESP Club Moscú

центр испанского языка и культуры

ESP Club Moscú – лицензированная школа испанского языка в Москве и онлайн.

Входит в ТОП-100 школ испанского языка в мире*.



Курсы испанского
в группе и индивидуально

Разговорный, кулинарный
и другие клубы для практики языка

Онлайн, офлайн и на платформе

и многое другое

Преподаем испанский для жизни, работы и путешествий.



Знакомим с культурой испаноязычных стран.

ESPCLUBMOSCU.COM
hola@espclubmoscu.com
8 (495) 150 55 75

Москва
ул. Большие Каменщики, д 9, с. С
(м. Таганская, Марксистская)

@espclubmoscu
во всех социальных сетях

*По версии испанской ассоциации FEDELE



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
- ✓ Контейнерные 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