ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ №47 (2024)

ОСВЕЩАЕТ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗРАБОТКИ И ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ В ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ.
ИЗДАЁТСЯ С 2010 ГОДА

ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА — 20 ЛЕТ

ЛОГИСТИКА С КИТАЕМ — ЭТО ПРОСТО

СЕКРЕТ УСПЕХА СОВРЕМЕННОГО ЭКСПЕДИТОРА

ИЗОТЕРМИКА: ОСОБЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДЛЯ ОСОБЫХ ГРУЗОВ

INNO-TRANS.RU

СЕВТРАНСЛАЙН
ЛОГИСТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

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

Общественный совет при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта: задача власти — помогать! 2

Поддержка предприятий логистического бизнеса в Москве 6

ИННОВАЦИИ ЛОГИСТИКИ

Развитие проекта «Евразийский Агроэкспресс» в условиях «разворота на Восток». Точки роста и сдерживающие факторы 10

Объединяя пространство 1520. Секрет успеха современного экспедитора 14

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Изотермика: особый подвижной состав для особых грузов 20

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Логистика с Китаем — это просто! 24

Развитие транзитного потенциала Азербайджана: объединить усилия государства и частного сектора 28

Иранская логистика. Роль Ирана в коридоре «Север – Юг» 32

Российско-индийский бизнес-диалог 36

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Алюминиевые инновации для транспорта и инфраструктуры 9

Иран присоединится к проекту ЕАЭС по перевозке продукции АПК «Евразийский агроэкспресс» 13

В Джизакской области запустили первую очередь агрологистического комплекса «BMB-NRC Agrologistics» 19

Запуск нового маршрута «Евразийского Агроэкспресса» в китайскую провинцию Цзянсу 27

Агентство «Туркмендемирёллары» и ОАО «РЖД» договорились развивать перевозки по восточной ветке МТК «Север – Юг» и начать реализацию инфраструктурных проектов в Туркмении 27

Продукцию российского АПК ждут в Турции 30

Подписано Соглашение о свободной торговле между ЕАЭС и Ираном 31

Зерно—важнейший ресурс, обеспечивающий продовольственную независимость нашей страны 39

Российские халяль-сертификаты официально признали в Омане 39

Редакционный совет:
Белозёров В.Л., *доктор экономических наук, профессор*
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, профессор*
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*
Миротин Л.Б., *доктор технических наук, профессор*
Прокофьева Т.А., *доктор экономических наук, профессор*
Тюфаев А.М., *кандидат экономических наук*
Щербаков 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*
Кириллов Г.А.—*IT редактор*

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

Издатель:
Издательский Дом «Пульс времени»

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

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.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: ЗАДАЧА ВЛАСТИ — ПОМОГАТЬ!

9 марта 2004 г. была создана Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). Задачей Службы, которая находится в ведении Министерства транспорта РФ, является повышение безопасности в сфере транспорта за счёт эффективного предупреждения рисков.

В сферу деятельности Ространснадзора входит контроль и надзор за соблюдением законодательства Российской Федерации и международных договоров в области:

- ***гражданской авиации;***
- ***использования воздушного пространства Российской Федерации;***
- ***аэронавигационного обслуживания;***
- ***авиационно-космического поиска и спасания;***
- ***железнодорожного, промышленного, морского и речного транспорта;***
- ***автомобильного и городского наземного электрического транспорта;***
- ***дорожного хозяйства;***
- ***обеспечения транспортной безопасности.***

Своей миссией Служба видит разработку и реализацию сбалансированного комплекса мероприятий в сфере транспорта; совершенствование контрольно-надзорной деятельности, повышение её эффективности и результативности; улучшение процессов стратегического и операционного управления; повышение уровня научно-технологического развития и образования в транспортной отрасли.

На протяжении 20 лет Ведомство ведёт активную работу по контролю за соблюдением требований безопасности на транспорте, участвует в разработке новых стандартов безопасности, работает над снижением аварийности и повышением надёжности пассажирских перевозок.

Создана цифровая платформа, которая позволяет контролировать риски, получать объективную информацию о транспортных средствах и водителях в режиме реального времени, оперативно обеспечивать услуги, выдавать лицензии и разрешения.

«Федеральная служба по надзору в сфере транспорта активно участвует в разработке новых стандартов безопасности и содействует в сокращении аварийности на предприятиях. Благодаря усилиям Ространснадзора обеспечивается надёжность пассажирских перевозок и сохраняются жизни граждан.

Ведомство активно развивает службу, использует новаторские подходы для предотвращения аварий в транспортной отрасли и выступает как главный надзорный орган, сокращая бюрократическую нагрузку на компании, улучшая профилактические меры и консультативную работу», — отметил в своём поздравлении с 20-летием Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин.

26 марта 2007 г. Приказом Ространснадзора № ГК-166фс был создан **Общественный совет при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта** (**Ространснадзоре**), который является постоянно действующим совещательно-консультативным органом.

Общественный совет формируется на основе добровольного участия в его деятельности граждан Российской Федерации из числа кандидатов, выдвинутых в члены Общественного совета:

– Общественной палатой Российской Федерации;

– членами Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации;

– общественными объединениями и иными организациями, целью деятельности которых является представление или защита общественных интересов в сфере деятельности Ространснадзора;

– руководителем Ространснадзора.

Председателем Общественного совета является представитель Роспрофжел в СЗФО РФ **Белозёров Владимир Леонидович**, его заместителями — **Сартаков Геннадий Владимирович** и **Лаврентьев Петр Лаврентьевич**.

Ответственный секретарь Общественного совета — главный специалист ФГБУ «ИВЦ Ространснадзора» **Островский Владимир Викторович**.

Ответственный за координацию деятельности Общественного совета — заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Гулин Виктор Борисович**.

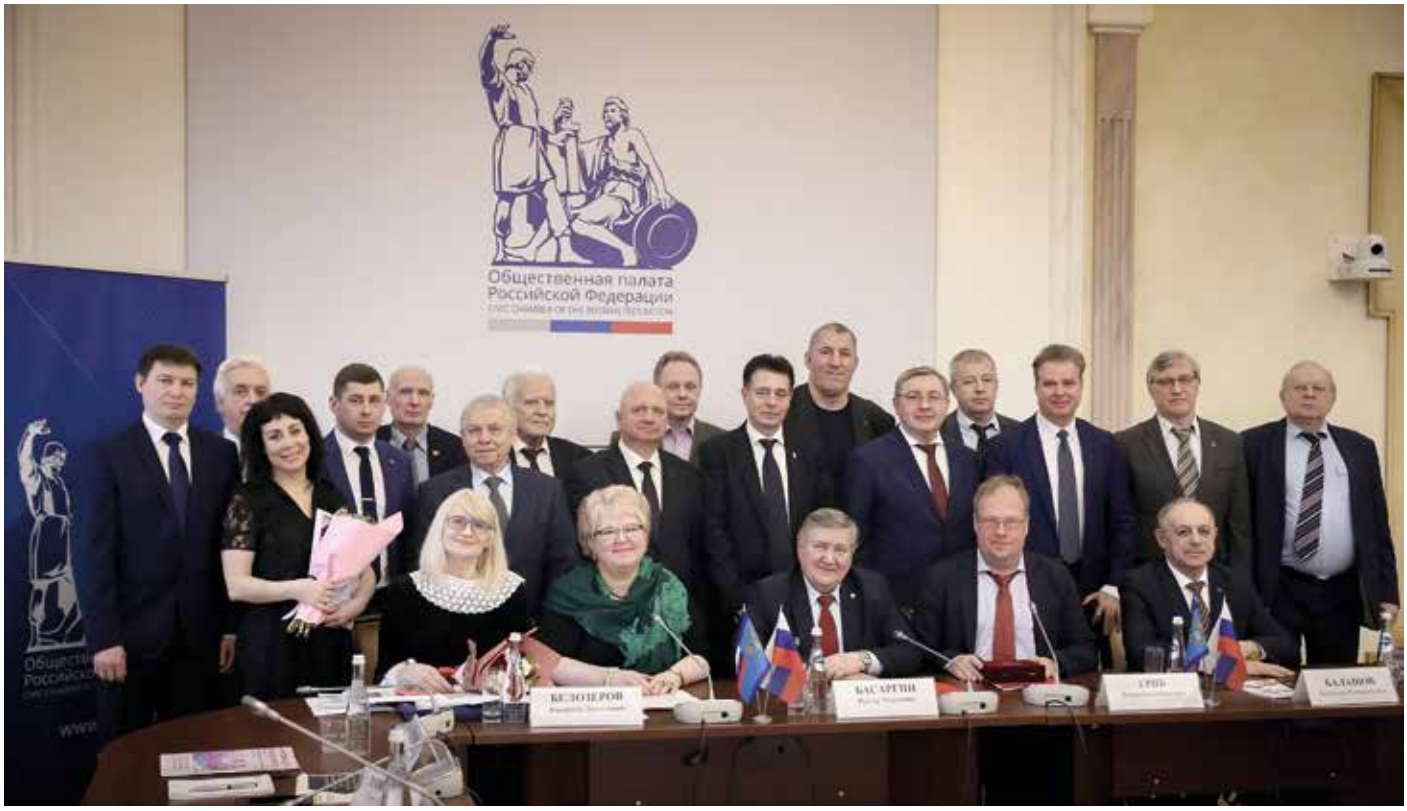
В составе Общественного совета — 7 комиссий по направлениям деятельности:

– Комиссия по вопросам информатизации и цифровизации, председатель — **Лещов Геннадий Юрьевич**;

– Комиссия по вопросам морского и речного транспорта, председатель — **Кириллова Алевтина Григорьевна**;

– Комиссия по вопросам железнодорожного транспорта, и.о. председателя — **Попов Виталий Владимирович**;

– Комиссия по вопросам воздушного транспорта, председатель — **Мариничев Владимир Игорьевич**;



Общественный совет при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта на итоговом заседании в Общественной палате Российской Федерации, 1 марта 2024 г.

– Комиссия по вопросам дорожного и автомобильного транспорта, председатель—**Алексеев Валерий Иванович**;

– Комиссия по вопросам транспортной безопасности, председатель—**Свешников Александр Николаевич**;

– Комиссия по социально-экономическим вопросам, председатель—**Сартаков Геннадий Владимирович**.

В 2023 г. работа Общественного совета проводилась в соответствии с планами работ Ространснадзора и его управлений, Общественного совета при Ространснадзоре и планами работ комиссий Общественного совета. Проведено 6 заседаний Общественного совета.

К участию в заседаниях Общественного совета Ространснадзора были приглашены члены Государственной Думы, представители Аппарата Правительства РФ, Федеральных органов исполнительной власти, Общественной палаты РФ, научных и общественных организаций. Сами члены Общественного совета участвуют в мероприятиях Общественной палаты РФ, комитетов Государственной Думы и Совета Федерации Федераль-

26 МАРТА 2007 Г. ПРИКАЗОМ РОСТРАНСНАДЗОРА № ГК-166ФС БЫЛ ОБРАЗОВАН ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ РОСТРАНСНАДЗОРЕ, КОТОРЫЙ ЯВЛЯЕТСЯ ПОСТОЯННО ДЕЙСТВУЮЩИМ СОВЕЩАТЕЛЬНО-КОНСУЛЬТАТИВНЫМ ОРГАНОМ

На итоговом заседании Общественного совета в Общественной палате Российской Федерации, 1 марта 2024 г.

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Басаргин Виктор Федорович:
«За последние годы кардинально изменилась работа контролирующих органов. В Послании Президента Федеральному собранию Владимир Владимирович сказал, наверно, главный принцип работы: «задача власти — помогать». Никогда ещё за все время работы контрольно-надзорная деятельность государственных органов не была так позитивно настроена в сторону контролируемых лиц.
Главная задача Ространснадзора в 2024 г. — повышение безопасности в сфере транспорта в Российской Федерации за счёт эффективного предупреждения рисков».

ного Собрания РФ, включая участие в конференциях, форумах, круглых столах и других общественных мероприятиях.

Члены Общественного Совета проводят большую работу, участвуя также в заседаниях коллегий Ространснадзора, Росавиации, Росжелдора, Росморречфлота, Росавтодора и Минтранса России; работают в комиссиях, в региональных структурах Службы, на предприятиях, с людьми и общественными организациями, активно выступают в СМИ.

Члены Совета — организаторы и участники форумов и конференций по безопасности на транспорте.

Общественный Совет Ространснадзора активно работает в системе общественного контроля в сфере безопасности, которая формируется в нашей стране. Большой ресурс, заложенный в сфере общественного сопровождения транспортной безопасности в структурах гражданского общества, необходимо раскрыть и реализовать.

На сегодняшний день можно констатировать, что создана опорная система общественных организаций в сфере безопасности на транспорте, в которую входит и Общественный совет при Ространснадзоре.

В Общественной палате Российской Федерации (ОПРФ), по инициативе Общественного совета Ространснадзора, создана рабочая группа по транспорту.

Только за 2023 г. в Общественной палате было проведено 8 общественных слушаний, круглых столов и форумов по таким актуальным темам как: весогабаритный контроль; развитие ВСМ; общественный контроль безопасности на транспорте; обсуждение проекта ФЗ «О бюджете на 2024 г. и на период до 2026 г.».

Таким образом, Общественная палата становится федеральным центром, координирующим всю работу, проводимую общественными организациями на всех уровнях по безопасности на транспорте.

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Басаргин Виктор Фёдорович**, на итоговом заседании Общественного совета Ространснадзора, которое состоялось 1 марта 2024 г. в Общественной палате РФ, поблагодарил всех членов Общественного совета *«за активность и нестандартный подход к реализации своих полномочий»*.

ЗАДАЧА ВЛАСТИ — ПОМОГАТЬ. НИКОГДА ЕЩЁ ЗА ВСЕ ВРЕМЯ РАБОТЫ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ НЕ БЫЛА ТАК ПОЗИТИВНО НАСТРОЕНА В СТОРОНУ КОНТРОЛИРУЕМЫХ ЛИЦ

Ключевые и приоритетные направления деятельности Общественного совета при Ространснадзоре:

1. Общественное сопровождение, контроль за выполнением ключевых параметров по срокам и объёму работ в рамках национальных проектов «Безопасные и качественные дороги», «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», которые попадают в сферу деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в соответствии с Майскими Указами Президента и Национальными целями развития России.
2. Экспертная работа в комиссиях Минтранса России и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по устранению избыточных и дублирующих документов, актуализации нормативно-правовой базы в сфере контрольно-надзорной деятельности на всех видах транспорта в рамках «регуляторной гильотины».
3. Общественный контроль за соблюдением законодательства при проведении реформы контрольно-надзорной деятельности в стране и на транспорте, в частности.
4. Поддержка и распространение лучших практик при развитии системы общественного контроля и формировании институтов общественных инспекторов по безопасности движения и уполномоченных по охране труда на транспорте.
5. Укрепление взаимодействия и социального партнёрства с отраслевыми профессиональными союзами и другими общественными организациями.

Среди важных приоритетов — активизация работы общественных организаций и широкое вовлечение персонала транспортных предприятий в работу по выполнению контрольно-надзорных функций и профилактики безопасности на общественных началах.

Ведущее место здесь принадлежит профессиональным союзам.

Так, под эгидой РОСПРОФЖЕЛ сформирована и успешно работает система общественных инспекторов по безопасности движения поездов, а это около 7 тыс. активистов.

В ОАО «РЖД» принято специальное Положение об этом общественном институте. В нём определены права, обязанности, меры ответственности и поощрения, например, дополнительный оплачиваемый отпуск, стипендии и гранты.

Профсоюз совместно с ОАО «РЖД» разработали портал «Мобильный общественный инспектор», активно используется «навигатор безопасности», а также

«В 2023 г. Общественный Совет активно включился в систему общественного контроля в сфере безопасности, которая формируется в нашей стране. Сегодня важно и необходимо отметить, какой большой ресурс заложен в сфере общественного сопровождения транспортной безопасности в структурах гражданского общества. Можно констатировать, что на сегодняшний день создана опорная система общественных организаций в сфере безопасности на транспорте, в которую входит и наш Общественный совет.

Многое сделано членами Общественного совета в прошедшем году. Активно потрудились авиаторы, железнодорожники, автомобилисты, водники, функциональные комиссии по вопросам безопасности, социально- экономическая и информационная. В ноябре на форуме «Сообщество» Общественная палата по рейтингу присудила Общественному совету почётное место в группе А-Лидеры итогового рейтинга и среди всех Федеральных органов исполнительной власти (1 место среди Федеральных служб).

Совет вошёл в ТОП-5 Общественных советов по уровню реализации функций общественного контроля; в ТОП-6 Общественных советов по уровню взаимодействия с заинтересованными сторонами.

Уверен, что члены нашего Совета, используя профессиональный опыт и знания, внесут свой достойный вклад в решение государственных задач, которые ставит перед Федеральной службой Минтранс и Правительство Российской Федерации!»,— ***Председатель Общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта Белозёров Владимир Леонидович.***

проект «Аксиома ответственности 2.0». Сейчас любой железнодорожник может давать замечания на портале, что является важным фактором снижения количества аварийных ситуаций.

Вопросы «народной повестки», находящиеся в сфере полномочий Ространснадзора

1. Безопасность полетов, безопасность авиапассажиров. Эти вопросы приобрели особое значение вследствие беспрецедентных санкций. Техническое обслуживание требует особого внимания. В Общественном совете создана компетентная комиссия, которая проводит большую работу в подразделениях Госавианадзора, тесно взаимодействуя с Общественным советом Росавиации. Члены комиссии активно участвуют в экспертной работе «регуляторной гильотины», в общественных обсуждениях по всем авиа- происшествиям в СМИ, дают свои комментарии и предложения.
2. Вопросы безопасности перевозки пассажиров на железнодорожном, автомобильном и водном транспорте. Особое внимание уделяется мерам профилактики и превентивным мерам по недопущению аварийных событий на транспорте.
3. Развитие системы весогабаритного контроля на автодорогах и её автоматизация—это также важный вопрос, затрагивающий интересы многих граждан, водителей автомобилей и пассажиров.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ РОСТРАНСНАДЗОРЕ ВОШЁЛ В ТОП-5 ОБЩЕСТВЕННЫХ СОВЕТОВ ПО УРОВНЮ РЕАЛИЗАЦИИ ФУНКЦИЙ ОБЩЕСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ; В ТОП-6 – В ПО УРОВНЮ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ

Ускоренный износ полотна дорог, появление колейности из-за перегруза приводит к многочисленным авариям и дорожным происшествиям.

В этом направлении работает автотранспортная комиссия Общественного совета и подкомиссии, силами которых проводится работа по контролю за соблюдением законодательства в этой сфере.

Задачи на 2024 год

Общественный совет активно поддерживает новый подход к реализации открытости Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

По инициативе Руководителя Службы Виктора Фёдоровича Басаргина в 2023 г. во всех территориальных подразделениях Ространснадзора были проведены публичные обсуждения по правоприменительной практике. Это стало эффективной платформой взаимодействия органов государственного надзора и поднадзорных хозяйствующих структур.

Общественным советом и экспертным сообществом проведена большая работа по пересмотру нормативно-правовой базы, отраслевых документов, актов и приказов на предмет их избыточности и дублирования в рамках «регуляторной гильотины».

Предложения членов Общественного совета и Руководителя Ространснадзора в виде изменений внесли в Проект Федерального Закона 247 «Об обязательных требованиях». Эти предложения позволили изменить и сохранить нормативно-правовые акты, устанавливающие обязательные требования, которые устраивали и бизнес-сообщество, и обеспечивали условия безопасности на транспорте.

Среди задач на 2024 г.—продолжать активную работу в рабочих группах по видам транспорта при Правительственной комиссии по оценке изменений, вносимых в НПА и федеральные законы.

Одной из своих задач Общественный совет считает необходимость обосновывать и внедрять новые требования к транспортной безопасности с появлением новых видов угроз, включая киберпространство, хакерские атаки.

Большая работа предстоит в области обеспечения социальной защищённости государственных и общественных инспекторов по безопасности.

По материалам Итогового заседания Общественного совета при Ространснадзоре в Общественной палате РФ, 1 марта 2024 г.

ПОДДЕРЖКА ПРЕДПРИЯТИЙ ЛОГИСТИЧЕСКОГО БИЗНЕСА В МОСКВЕ

«Команда общественных бизнес-уполномоченных в экосистеме Москвы проводит большую работу по созданию условий для поддержки предпринимателей в сфере транспортной логистики и для безбарьерного развития транспортно-логистических предприятий. Обеспечена открытость и прозрачность работы с предприятиями бизнеса, идёт постоянная работа по повышению клиентоориентированности и качества транспортных услуг для системы поставки грузов. Налажен открытый регулярный диалог с отраслевыми предприятиями транспорта и логистики».

Татьяна Минеева,
Уполномоченный по защите прав предпринимателей в городе Москве

На Стратегической сессии Уполномоченного по защите прав предпринимателей в городе Москве, 8 февраля 2024 г.

На конкретные вопросы мы попросили ответить общественного уполномоченного по международной логистике, руководителя рабочей группы по транспортной логистике, доктора технических наук **Алевтину Кириллову** и руководителя общественной приёмной по вопросам развития грузового автотранспорта и межрегиональных грузоперевозок, председателя комитета по транспорту и логистике **Екатерину Ерёмину.**

Алевтина Григорьевна, как выстроена работа с Мэрией Москвы и Правительством Москвы по вопросам поддержки предприятий логистики, в том числе малого и среднего бизнеса, в правовом, имущественном, финансовом, консультативном и других направлениях в экосистеме бизнес-уполномоченного Москвы?

В рамках рабочей группы по транспортной логистике командой общественных бизнес-уполномоченных проведена проработка вопросов по упрощению системы проверок транспортно-логистических предприятий, аренды площадей для транспортных предприятий, выдаче пропусков для грузового автотранспорта и улучшению условий для предпринимателей, осуществляющих деятельность по перевозке грузов.

В регулярном формате мы прорабатываем вопросы привлечения «дешёвых» инвестиций на развитие проектов транспортно-логистических центров и терминалов, а также вопросы доступа

к «длинным» финансовым ресурсам — через институты развития и фонды, возможностей льготных кредитных ставок для приобретения железнодорожных вагонов и контейнеров.

Отмечу, что грузовая техника нуждается в особом обслуживании и запчастях, получить которые в нынешних условиях санкций сложно или практически невозможно.

В долгосрочной перспективе потребуется закупка новых машин для восстановления рынка. Кроме того, росту объёмов автомобильных перевозок способствует развитие розничной торговли, в частности, онлайн-торговли.

Есть сложности с поставками запчастей. Отмечу, что объём российского рынка запчастей для грузовиков составляет 640 млрд рублей, а с учётом роста стоимости может превысить 1 трлн уже в этом году.

В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКИ УСПЕШНО РАЗВИВАЕТСЯ ИНТЕГРАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ «ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС», КОТОРЫЙ ПРИЗВАН УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЁМЫ ЭКСПОРТА АГРОПРОДУКЦИИ И ОБЕСПЕЧИТЬ ПРОДОВОЛЬСТВЕННУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ РОССИИ И СТРАН ЕАЭС

В основном, логистические компании нуждаются в шинах, маслах и фильтрах. На долю импорта приходится 65 %, однако поставки оригинальных запчастей из-за рубежа полностью остановлены, поэтому их стоимость сильно увеличилась из-за удорожания цепочек поставок.

При этом, в Москве действует комплекс федеральных и региональных мер поддержки граждан и бизнеса в условиях внешнего санкционного давления, и мы постоянно ведём работу по дополнению необходимых мер поддержки для наших транспортных предприятий.

Екатерина Александровна, в условиях беспрецедентных экономических санкций, объявленных недружественными странами, руководители предприятий должны найти новые точки развития бизнеса, сохранить трудовые коллективы и финансовую устойчивость. Бизнесу требуются антисанкционные меры поддержки и индивидуальный отраслевой подход по их формированию. Как Вы видите эту работу в сфере транспорта и логистики?

В 2022 г. на федеральном уровне были приняты меры поддержки транспортного бизнеса, которые позволили оперативно и гибко реагировать на внешние вызовы в условиях санкций. По предложению Министерства экономического развития РФ, Правительство РФ продлило антисанкционные меры поддержки бизнеса на 2024 г.; в соответствующем законопроекте учтены предложения 22-х федеральных ведомств.

Для обеспечения устойчивости экономики в условиях санкционного давления реализуется комплекс мероприятий по упрощению разрешительных процедур для бизнеса, по снижению издержек, включая административные.

Одно из ключевых предложений — сохранение полномочий Правительства принимать решения в пользу бизнеса. Это помогает предпринимателям снижать административные и финансовые издержки, например, при продлении лицензий.

С 15 апреля 2022 г. вступил в силу Федеральный закон № 92, который предусматривает комплекс антисанкционных мер поддержки компаний, осуществляющих деятельность в сфере перевозок.

В КОМАНДЕ УПОЛНОМОЧЕННОГО ПО ЗАЩИТЕ ПРАВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ ГОРОДА МОСКВЫ Т.В. МИНЕЕВОЙ МЫ ВЕДЁМ БОЛЬШУЮ РАБОТУ ПО ЗАЩИТЕ ПРАВ БИЗНЕСА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ / WWW.BUSINESS-OMBUDSMAN.MOS.RU

С принятием этого закона разрешён проезд по автодорогам тяжеловесным транспортным средствам, выполняющим международные автомобильные перевозки, без специального разрешения, если масса автотранспорта (с грузом или без), или нагрузка на ось, не превышает 10 % его допустимой массы или нагрузку на ось. Напомню, что ранее допустимая нагрузка на ось фуры при международных перевозках составляла 2 % от допустимой массы автотранспорта.

Кроме того, Правительство РФ наделено правом принимать решения, предусматривающие:

– особенности проверки соблюдения требований к движению тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (весового и габаритного контроля) в рамках государственного контроля (надзора) за осуществлением международных автомобильных перевозок в пунктах пропуска через Государственную границу РФ;

– особенности открытия пунктов пропуска через Государственную границу РФ;

– особенности исполнения договоров лизинга морских судов, судов внутреннего водного транспорта или судов смешанного (река – море) плавания;

– особенности исполнения договоров лизинга железнодорожного подвижного состава, контейнеров.

Для компаний транспортного машиностроения Москвы разработана антисанкционная программа поддержки. Предприятия получат долгосрочные заказы на поставки новых электробусов и метровагонов.

Для поддержки машиностроителей в сложившейся непростой ситуации столичные власти разработали пакет антисанкционных решений. Среди них:

– увеличение ежегодного авансирования поставок, а также ускорение оплаты поставок по факту передачи продукции (без ранее применявшейся отсрочки платежа);

С 15 АПРЕЛЯ 2022 Г. ВСТУПИЛ В СИЛУ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН № 92, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИЙ КОМПЛЕКС АНТИСАНКЦИОННЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ КОМПАНИЙ, КОТОРЫЕ РАБОТАЮТ В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК; В НЁМ УЧТЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ 22-Х ФЕДЕРАЛЬНЫХ ВЕДОМСТВ

– корректировка условий контрактов на предмет соответствия цены подвижного состава его реальной рыночной стоимости, чтобы не допустить срыва плана поставок из-за убыточности производства;

– гибкое продление сроков поставки по ранее заключённым контрактам;

– изменение требований к подвижному составу;

– разрешение использования запасных частей альтернативных производителей во время сервисного обслуживания.

В команде Уполномоченного по защите прав предпринимателей города Москвы Т. В. Минеевой мы ведём большую и серьёзную работу по поддержке прав бизнеса в области транспорта и логистики.

По мнению экспертов, начиная с 2020 г. автотранспортная отрасль испытывает большой дефицит кадров, который сейчас составляет около 160 тыс. человек. Водители со стажем выходят на пенсию, а молодые люди не стремятся садиться за руль большегрузных фур. В результате, средний возраст водителя большегрузной машины уже достиг 45–50 лет. Какие меры нужно проработать для решения вопроса?

Дефицит водителей грузовиков массой свыше 3,5 т, который наметился в отечественной транспортно-логистической отрасли, сегодня превышает уже 20%, при этом средний возраст работников составляет 48–52 года и продолжает увеличиваться

Это говорит о том, что если мы сегодня не начнём работать над решением этой задачи, то через пять лет получим огромную нехватку кадров и острую проблему в перевозке грузов по всей стране.

В ЭКОСИСТЕМЕ ПО ЗАЩИТЕ ПРАВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ Г. МОСКВЫ ВО ГЛАВЕ С УПОЛНОМОЧЕННЫМ ТАТЬЯНОЙ МИНЕЕВОЙ УЧАСТВУЮТ 1500 ЧЕЛОВЕК, 30 ИНСТИТУТОВ, 100 ЛИДЕРОВ МНЕНИЙ И 37 ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРИЁМНЫХ

Решение кадрового вопроса — это одна из основных задач, которая стоит перед транспортной отраслью на ближайшие 5–10 лет. При профиците заказов наблюдается огромный дефицит кадров.

До 5% транспорта в автопарках некоторых компаний простаивает именно по причине нехватки водителей, а рост их дефицита ведёт к нехватке транспортных средств для доставки грузов.

Длительное неиспользование грузовика может привести к поломкам. Для машин возрастом 4–5 лет простой больше двух месяцев может быть чреват протечкой сальников, заклиниванием ступицы или тормозов, выходом из строя электропроводки.

Основной задачей является привлечение в профессию водителей большегрузных автомобилей молодого поколения.

Необходимо разработать и создать систему массового обучения для юношей: отдельные курсы, новые виды инновационных, интерактивных образовательных программ.

Для мальчиков с девятого класса школы можно запланировать изучение устройства автомобилей, а студентов колледжей обучать на права категории С.

В городах и районах с населением более 300 тыс. человек предлагается выделять земельные участки для размещения учебных автодромов под грузовики, а сами учебные заведения с лицензиями на обучение этих категорий освободить от налогов за аренду земли.

Необходимо также обеспечить бюджетные места по всей стране в колледжах и ПТУ по профессии, обеспечить всей нужной инфраструктурой, а также безопасные и комфортные рабочие условия для водителей.

Экосистема по защите прав предпринимателей города Москвы во главе с Уполномоченным Татьяной Минеевой работает уже почти 5 лет и активно развивается.

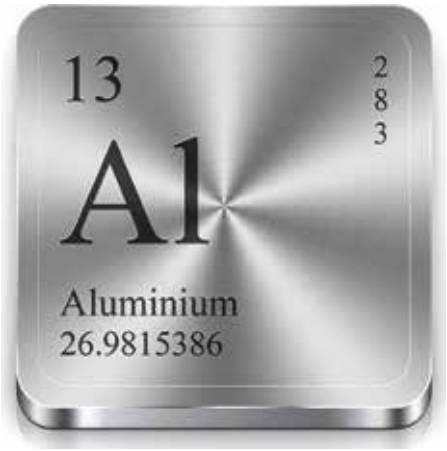
В настоящий момент в её деятельности участвуют 1500 человек, 30 институтов, 100 лидеров мнений и 37 общественных приёмных, где бизнесмены могут получить помощь по различным вопросам.

В 2023 г. из 24 тысяч обращений 34% закончились победой предпринимателей. Их права были полностью восстановлены, а 7 человек освободили из СИЗО.

Уполномоченный по защите прав предпринимателей обеспечивает гарантии государственной защиты их прав и законных интересов, соблюдения указанных прав органами государственной власти, органами местного самоуправления и должностными лицами.

На поступившее обращение Уполномоченного должностные лица органов государственной власти обязаны направить ответ в письменной форме, а также предоставить Уполномоченному запрашиваемые сведения, документы и материалы в срок, не превышающий пятнадцати дней со дня получения соответствующего обращения.

АЛЮМИНИЕВЫЕ ИННОВАЦИИ ДЛЯ ТРАНСПОРТА И ИНФРАСТРУКТУРЫ



28 февраля 2024 г. в рамках Дней алюминия на Международной выставке-форуме «Россия» прошла тематическая сессия «Алюминиевые инновации для транспорта и инфраструктуры», в которой приняли участие производители, поставщики и потребители алюминия.

Модератором мероприятия выступила руководитель Общественной приёмной при Уполномоченном по защите прав предпринимателей в городе Москве Екатерина Ерёмина.

Среди основных вопросов, вынесенных к обсуждению в ходе сессии: технологические вызовы; новые материалы и технологии для машиностроения; развитие межотраслевой кооперации в области транспортостроения и инфраструктурных проектов; формирование устойчивых цепочек поставок.

С приветственным словом к участникам сессии обратилась председатель Алюминиевой ассоциации Ирина Казовская:

«Идёт глобальная алюминизация транспорта. Если в России на первом месте по потреблению алюминия — это строительство, то во всем мире — это транспорт в широком смысле этого слова: автомобили, вагоны, грузовые поезда, самолеты. В год в инфраструктуре транспорта и в транспортостроении потребляется 25 млн тонн алюминия. Алюминизация промышленности идёт очень высокими темпами: с 2004 г. она выросла в два раза», — подчеркнула важность рассматриваемой темы Ирина Казовская.

Основными направлениями, на которые делается упор, — изготовление алюминиевых вагонов, предназначенных для перевозки различных грузов, строительство высокоскоростных магистралей, изготовление общественного транспорта, речных и морских судов, верфей и инфраструктуры для судов, инфраструктуры прибрежных зон и дорожной инфраструктуры.

Применение алюминиевых сплавов в изготовлении железнодорожных вагонов решает главную задачу — вмещать максимально большой объём груза и обеспечивать минимальное воздействие на путь в порожнем состоянии. Кроме того, алюминиевые сплавы позволяют продлить срок службы вагонов, обеспечивают высокую коррозионную стойкость и позволяют использовать при их изготовлении современные технологии сварки.

Среди мер поддержки алюминизации транспортной отрасли — план мероприятий по стимулированию потребления алюминия на территории Российской Федерации, разработанный Министерством промышленности РФ в сотрудничестве с Алюминиевой ассоциацией.

Эксперты также обсудили развитие городского рельсового транспорта — трамваев и метро, — который обеспечивает ежедневную транспортную подвижность населения и снижает количество вредных выбросов в атмосферу.

Алюминий в строительстве общественного транспорта используется, в частности, в разработке новых экстерьерных и интерьерных решений, помогает повысить комфорт и улучшить эстетику подвижных составов.

Алюминиевые решения также активно внедряются в систему городского электротранспорта.

На Международной выставке-форуме «Россия» собраны важнейшие достижения страны. В течение всего времени проведения Выставки гостей ждут культурные мероприятия, насыщенная деловая и образовательная программа. Посетителям представлены экспозиции 89 регионов России, ведущих федеральных ведомств, корпораций и общественных организаций. Выставку уже посетило более 7 млн человек.

Международная выставка-форум «Россия» проходит на территории ВДНХ в Москве с 4 ноября до 8 июля 2024 г.

https://russia.ru/

РАЗВИТИЕ ПРОЕКТА «ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС» В УСЛОВИЯХ «РАЗВОРОТА НА ВОСТОК». ТОЧКИ РОСТА И СДЕРЖИВАЮЩИЕ ФАКТОРЫ

Интеграционный проект стран Евразийского экономического союза «Евразийский Агроэкспресс» призван увеличивать объёмы экспорта агропродукции стран ЕАЭС в третьи страны, взаимных поставок сельскохозяйственной продукции и продовольствия, а также обеспечивать продовольственную безопасность стран-участниц ЕАЭС.

В рамках проекта предполагается создание необходимой агрологистической инфраструктуры на маршрутах доставки продовольствия — консолидационных центров и агрохабов, имеющих весь необходимый функционал для сбора, хранения и обработки сельскохозяйственных грузов, а также осуществления импортно-экспортных операций.

Сейчас маршруты «Евразийского Агроэкспресса» работают в регулярном формате в направлении Китая и стран Юго-Восточной Азии, идёт раскатка проекта по восточной ветке МТК «Север – Юг». Проект находится в постоянном развитии и масштабируется на новые регионы России и стран ЕАЭС.

Регулярность перевозок ускоренными контейнерными поездами позволяет формировать конкурентоспособные, в отношении морского фрахта, тарифы и сокращать сроки доставки, — благодаря ускоренному следованию агропоездов через границы, упрощённому механизму контрольных процедур, быстрой оборачиваемости вагонов и контейнеров, ускоренной обработке продовольственных товаров на консолидационных складах.

Уникальность и эффективность проекта — это рациональное сочетание настроенного под задачи агрологистики транспорта и правильной выстроенной сети агропромышленных производств на пространстве стран ЕАЭС и сопредельных государств.

ЭКСПОРТ АГРОПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ИЗ РОССИИ И СТРАН ЕАЭС В 2023 Г. ПОКАЗАЛ СЕРЬЁЗНУЮ ДИНАМИКУ РОСТА И СОСТАВИЛ $43,5 МЛРД

Санкционные ограничения сильно повлияли и на развитие проекта, и в целом на выстроенные логистические цепочки поставок товаров. В 2022 г. российский рынок логистики испытал кардинальные изменения, и на этот раз гораздо серьёзнее, чем за период пандемии. Главным вызовом стало сокращение внешнеторговых операций с Западом, что привело к полному переформатированию связей, вынужденному поиску новых торгово-экономических партнёрств и перестраиванию логистических цепочек.

Однако, например, логистическая ниша железнодорожных перевозок Россия – Китай была наименее подвержена факторам влияния, и проект «Евразийский Агроэкспресс» дал прирост объёмов на китайском направлении до 500 тыс. тонн к концу 2022 г., а в 2023 г. завоевал новые рынки Азии и Ближнего Востока.

В ноябре 2023 г. делегация АНО «Евразийская Агрологистика» с рабочим визитом посетила Китайскую Народную Республику, где провела переговоры с крупными агропроизводителями и логистическими корпорациями в Шанхае, Циндао, Ляньюньгане, Даляне и Пекине

Со стороны китайских партнёров было получено подтверждение готовности закупать российскую агропромышленную и продовольственную продукцию в крупных объёмах, и совместно определить точки локации для приёма-отправки агроэкспрессов.

Дирекция АНО «Евразийская Агрологистика», как уполномоченный партнёр ряда провинций Китая, совместно с Российским экспортным центром, ведёт активную работу по подбору поставщиков продукции АПК с российской стороны.

Масштабирование проекта на новые маршруты

В начале 2023 г. главы правительств государств-участников ЕАЭС поддержали предложение Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) по включению в совместный интеграционный проект «Евразийский Агроэкспресс» перевозок, осуществляемых по Международному транспортному коридору «Север – Юг» в направлении Туркменистана, Ирана, Объединённых Арабских Эмиратов и Индии.

Объёмы агропродукции, следующие по новому логистическому каналу, планируется увеличить до 150–200 тыс. тонн к 2025 г. и до 600 тыс. тонн к 2030 г.

Кроме того, в конце 2023 г. в рамках Высшего Евразийского Совета подписано соглашение о свободной торговле между странами ЕАЭС и Ираном, которое, после ратификации странами-участницами, позволит снять торговые пошлины и существенно повлияет на рост торговли Ирана со странами ЕАЭС.

По восточной ветке МТК «Север – Юг» регулярно отправляются контейнерные поезда с железнодорожных контейнерных терминалов на станциях Московского региона Селятино и Чехов, курсируют поезда из Уральского региона. В 2023 г. по восточной ветке маршрута осуществлены пилотные перевозки продовольствия в рефконтейнерах.

Участием в проекте «Евразийский Агроэкспресс» заинтересовалась и Турция. Она обладает необходимыми инфраструктурными логистическими и портовыми мощностями, и может стать полноценным транзитным хабом по поставке продукции АПК в ОАЭ, другие страны Ближнего Востока и Африки.

В начале 2024 г. Дирекция проекта подписала с турецкими логистическими и торговыми компаниями соглашение о сотрудничестве и взаимодействии при перевозках продовольственных грузов.

Также активно прорабатываются форматы поставок с Малайзией и Индонезией: проведены рабочие переговоры с участием послов и торговых представителей для определения перспективной грузовой базы. Это — морепродукты, фармпродукция, косметическая продукция, пальмовое масло. Планируемые объёмы могут составить до 35–40 тыс. тонн в месяц.

Ещё один коридор, который также начинает сегодня работать для перераспределения контейнерных потоков, — это Северный морской путь (СМП). Законодательно СМП в России закреплён как исторически сложившаяся национальная транспортная артерия.

Летом 2023 г., совместно с китайскими партнёрами — компанией New new shipping line — был запущен первый контейнерный маршрут по СМП. Маршрут успешно опробирован; планируется и дальше развивать этот путь с партнёрами из КНР в рамках тех возможностей, которые допускает ледокольная проводка. Конечно, у этого маршрута более высокая стоимость, но для ряда номенклатур СМП интересен и для китайских партнёров, и для стран ЕАЭС. Транзитное время между северными портами России и Китаем составит 25 суток.

Экспорт агропромышленной продукции из России и стран ЕАЭС в 2023 г. показал серьёзную динамику роста и составил $43,5 млрд. В первую очередь, это связано с поставками зерновых и зернобобовых, мясомолочной и масложировой продукции. Основная позиция, конечно, экспорт зерновых: на внешние рынки за прошлый год поставлено 66 млн тонн, из них 51 млн тонн — это пшеница. Более 55 стран мира потребляют российскую продукцию.

Российская зерновая продукция является одной из наиболее доступных по соотношению цены и качества. Минсельхоз России сейчас обсуждает возможность предоставления гарантий ключевым странам-партнёрам по поставкам зерновых в необходимых для них объёмах, которые нужны для поддержания продовольственной безопасности.

Задача агроэкспрессов в данной связи — обеспечить быстрый и бесшовный вывоз продовольственной продукции с сохранением качества, и обеспечить встречный импорт агропродукции, которую мы сами не выращиваем и не производим.

Инфраструктура проекта. Агрохабы и агрокластеры.

В рамках проекта «Евразийский Агроэкспресс» идёт активное развитие агрологистической инфраструктуры — точек консолидации грузов для формирования ускоренных контейнерных поездов. В стадии проектирования — агрологистический терминал в Уфе; на очереди — Казань, Оренбург, Ставрополь; в странах ЕАЭС — Алматы, Бишкек. Прора-

Переговоры представителей Управляющей Дирекции проекта «Евразийский Агроэкспресс» с представителями провинций КНР

Целевая карта проекта с действующими и проектируемыми агрохабами, из которых формируются или будут формироваться агропоезда

ЗАДАЧА АГРОЭКСПРЕССОВ — ОБЕСПЕЧИТЬ БЫСТРЫЙ И БЕСШОВНЫЙ ВЫВОЗ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ С СОХРАНЕНИЕМ КАЧЕСТВА, И ОБЕСПЕЧИТЬ ВСТРЕЧНЫЙ ИМПОРТ АГРОПРОДУКЦИИ, КОТОРУЮ МЫ САМИ НЕ ПРОИЗВОДИМ

батываются точки локации агротерминалов в Иране.

Цель создания подобных агрохабов — консолидация товарных потоков малых и средних предприятий, не способных самостоятельно продавать продукцию в тех объёмах и масштабах, которые потребляет, например, Китай, страны Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока.

Эти новые агрохабы и агрокластеры, которые сейчас проектируются владельцами активов и бенефициарами проекта в регионах, имеют ряд уникальных особенностей, среди которых, например, холодильные камеры с регулируемой газовой средой, цифровой системой мониторинга и учёта продукции. Это особенно важно для плодоовощной продукции, которая с полей поставляется сначала в хранилище, там охлаждается, сортируется, пакетируется, готовится для реализации конечным потребителям.

Ключевым логистическим партнёром проекта «Евразийский Агроэкспресс» от Российской Федерации является логистический оператор АО «РЖД Логистика».

Логистическая экосистема АО «РЖД Логистика» расположена во всех регионах России, а также в странах прохождения маршрутов агроэкспрессов.

Совместно с партнёрами — АО «КТЖ Экспресс» (дочерняя компания Казахстанских железных дорог), государственной компанией «Кыргыз темир жолу» (железные дороги Кыргызской Республики), Белорусской железной дорогой и холдингом «Бремино Групп» — АО «РЖД Логистика» формирует и отправляет агропоезда по тем маршрутам, на которые сейчас переориентированы контейнерные поставки.

В настоящее время сформирована карта евроазиатских транспортных коридоров, которые являются наиболее перспективными для контейнеризации, и в первую очередь — для экспорта и встречного импорта.

Часть этих маршрутов сейчас подстроено под «Евразийские Агроэкспрессы»; по этим же маршрутам в рамках масштабирования проекта двигаются и промышленные грузы.

Единая цифровая экосистема в рамках проекта «Евразийский Агроэкспресс»

Такая система уже проектируется и прототип её уже запущен. Совместно с казахстанскими партнёрами в 2023 г. откатан маршрут в электронном цифровом формате. В 2024 г. пилотная версия цифровой экосистемы будет запущена официально.

Транспортировка основных номенклатур продовольствия требует поддержания заданных температурных условий на всём пути следования, хранения и распределения. Уязвимости в программном обеспечении в данной сфере недопустимы.

От скорости перехода на отечественный софт в данной области напрямую за-

СПРАВКА

Экспорт российского продовольствия в 2023 г., несмотря на санкционные ограничения, имел стабильную тенденцию к росту. По итогам года он составил более $ 45 млрд. По данным Минсельхоза России, это на $3,3 млрд больше, чем годом ранее. В настоящее время 87 % экспорта продукции российского АПК приходится на дружественные страны. В частности, экспорт в Китай в 2023 г. увеличился на 58 %, в Египет — на 19 %, в Индию — на 56 %. Всего РФ поставляет продукцию АПК в 150 стран мира.

висит продовольственная безопасность. Эта задача входит в масштабный проект «Цифровой Евразийский Агроэкспресс» по созданию Единой платформы евразийской агрологистики, которая призвана облегчить товаропроизводителям процесс внешней торговли и логистики.

Цифровая экосистема «Евразийского Агроэкспресса» будет представлять собой универсальный информационный сервис взаимодействия производителей, транспортных компаний и объектов инфраструктуры. Она будет содержать ещё и биржевые механизмы реализации агропромышленных товаров, сертификацию системы менеджмента безопасности цепей поставок.

Платформа позволит увеличить спектр услуг и сервисов для пользователей из стран ЕАЭС, с которыми сегодня отсутствуют единые стандарты обмена цифровыми данными.

В дальнейшем эти кейсы, при поэтапной реализации, будут способствовать снижению транзакционных издержек, помогать выходить на доступные финансовые контракты в национальных валютах, что становится особенно актуальным в связи с отключением от системы SWIFT ряда российских банков.

В сентябре 2023 г. на полях Восточного экономического форума между дирекцией АНО «Евразийская Агрологистика» и АО «ГЛОНАСС» подписано соглашение о стратегическом партнёрстве. Сотрудничество направлено на 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 госинформсистемы «ЭРА-ГЛОНАСС».

В дальнейшем проект предполагает реализацию непрерывной холодовой цепи на всех логистических этапах «Евразийского Агроэкспресса». Это, безусловно, будет способствовать продовольственной безопасности государств-членов ЕАЭС, процессу импортозамещения ИТ-продуктов и экономической эффективности ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок сельскохозяйственной продукции.

Материал предоставлен пресс-службой Управляющей Дирекции проекта «Евразийский Агроэкспресс»
https://t.me/evrazlog

ИРАН ПРИСОЕДИНИТСЯ К ПРОЕКТУ ЕАЭС ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПРОДУКЦИИ АПК «ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС»

Страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Иран в целом договорились о сотрудничестве в рамках проекта «Евразийский агроэкспресс», позволяющего организовывать ускоренные международные перевозки сельскохозяйственной продукции. Вопрос обсуждался в рамках совещания на площадке Евразийской экономической комиссии 7 марта 2024 г.

Как отметил министр по торговле ЕЭК Андрей Слепнёв, речь идёт о поставках продукции ЕАЭС в Иран, а также об организации масштабных объемов перевозок иранских овощей и фруктов на рынок стран союза.

«Предлагаем взаимодействие с большим иранским холдингом, который может либо напрямую войти в проект, либо действовать в качестве «единого окна» для организации поставок ваших агропроизводителей в Иран и экспорта нашей продукции в обратном направлении», — заявил первый замминистра сельского хозяйства Ирана Алиреза Пейман-Пак.

Переговоры о сотрудничестве по проекту «Евразийский агроэкспресс» ведутся в рамках подписанного странами ЕАЭС и Ираном полноформатного соглашения о свободной торговле. Предполагается, что соглашение позволит ЕАЭС и Ирану нарастить товарооборот более чем в три раза — до $18–20 млрд с $6,2 млрд, зафиксированных в 2022 г.

Средняя ставка пошлин для российских поставщиков в Иран после подписания соглашения снизится с 30 % до 4,5 %. Это позволит при текущем объёме экспорта, по оценкам ЕЭК, экономить $380 млн.

https://eec.eaeunion.org/news

ОБЪЕДИНЯЯ ПРОСТРАНСТВО 1520. СЕКРЕТ УСПЕХА СОВРЕМЕННОГО ЭКСПЕДИТОРА

Международная железнодорожная перевозка — это сложный многокомпонентный процесс с большим количеством участников. При её осуществлении груз, не меняя своего состояния, должен пересечь территории нескольких юрисдикций, сменить несколько дорог, контролируемых различными администрациями.

Организовать такую перевозку невозможно без экспедитора — незаменимого звена транспортной логистики.

При поиске компании для перемещения своего груза, клиент, зачастую, не понимает разницы между перевозчиком и экспедитором, т. к., по его мнению, они оказывают одинаковые услуги. Однако это не так, и в действительности существуют большие различия в сути их деятельности.

Экспедитор, как центральное звено, формирует вокруг себя логистическую цепочку, оптимизирует затраты, на всём протяжении маршрута следит за движением вагона, и в случае возникновения правовых вопросов, — решает их. Перевозчик же выполняет сам процесс доставки груза из пункта А в пункт Б.

Сегодня наш рассказ — о компании «Глобал Логистик», которая с 2011 г. занимается экспедированием железнодорожных перевозок по территории СНГ и Евразийского экономического союза, и за эти годы расширила своё присутствие на пространстве 1520, открыв представительства в Беларуси, Казахстане, Узбекистане. Мы захотели разобраться, в чём же секрет успеха железнодорожного экспедитора в наше время нестабильного рынка и постоянно меняющихся правил игры. Что помогает оставаться в ТОПе лучших экспедиторских компаний пространства 1520 и успешно развиваться?

Проактивная позиция и непрерывный контроль

ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПРИНЦИПОВ РАБОТЫ КОМПАНИИ «ГЛОБАЛ ЛОГИСТИК» ЯВЛЯЕТСЯ ПРОАКТИВНАЯ ПОЗИЦИЯ. МЕНЕДЖМЕНТ КОМПАНИИ СТРЕМИТСЯ ПРЕДУСМОТРЕТЬ ВОЗНИКНОВЕНИЕ КРИЗИСОВ И БЫТЬ ГОТОВЫМИ К ИХ ПРЕОДОЛЕНИЮ

В компании считают, что экспедитор — незаменимое и наиважнейшее звено транспортной логистики.

Наличие представительств в Белоруссии, Казахстане, России и Узбекистане помогает «Глобал Логистик» решать вопросы с перевозчиками и администрациями железных дорог непосредственно на местах.

Неважно, сколько территорий и юрисдикций пересечёт вагон по маршруту следования, — главное, чтобы для клиента все процессы были прозрачны.

Для этого специалисты компании по запросу клиента организуют непрерывный диспетчерский контроль движения вагонов и контейнеров, оперативно предоставляя всю необходимую информацию. Общее пространство колеи 1520 позволяет организовать работу с администрациями дорог на основании ГУ, поданной грузоотправителем, а любые внештатные ситуации решать максимально оперативно и профессионально. Например, при задержке вагона на погранпереходе из-за некорректного оформления грузоотправителем документов, менеджеры «Глобал Логистик» помогают решить эту проблему.

Компания работает с клиентами по агентской схеме на основе договорных отношений. Задача — сделать процесс перевозки и все его аспекты (технический, финансовый, бухгалтерский, правовой) прозрачными.

Клиенты «Глобал Логистик» — резиденты разных стран, они хотят заключать договоры в своей валюте, — в рублях, тенге, долларах, белорусских рублях и

Грузовой поезд в Казахстане

узбекских сумах. Оперативное перераспределение денежных средств с одной дороги на другую — привычное мероприятие для менеджеров компании, и это положительно отражается на стабильности работы и комфорте, а клиенты экономят на затратах и финансовом контроле, и самое главное, — могут оперативно планировать собственные ресурсы и эффективно их перераспределять.

В компании сформирована и успешно действует внутренняя система учёта и распределения денежных средств, которая делает прозрачным процесс перевозки. Такой подход даёт клиентам чувство уверенности, что особенно важно в условиях постоянных изменений, которыми характерно наше время. Клиент может видеть все затраты на каждом этапе перевозки, у него не возникает вопросов по списаниям, нет подводных камней.

Одним из ключевых принципов работы компании «Глобал Логистик», с момента её основания, является проактивная позиция. Менеджмент компании стремится предусмотреть возникновение кризисов и быть готовыми к их преодолению.

Так, в компании была проведена тщательная работа по оптимизации бизнес-процессов, что помогло сформировать эффективную клиентоориентированную систему менеджмента. Эта система позволяет не только удовлетворить, но и превзойти ожидания клиентов. Благодаря ей, в сложные периоды в компании всегда знают, что делать, что менять и к чему приведут эти изменения. И, самое важное, как сохранить при этом прозрачность работы и выгоду для клиентов.

Качество — превыше всего

В январе 2022 г. компания «Глобал Логистик» успешно прошла сертификационный аудит системы менеджмента качества (СМК) на соответствие требованиям стандарта ГОСТ Р ИСО 9001-2015. Сертификационный аудит провела Ассоциация «Русский регистр» — крупнейшая и признанная на международном уровне сертификационная и экспертная организация. По итогам проверки у ООО «Глобал Логистик» не было выявлено нарушений и несоответствий, аудиторы высоко оценили уровень вовлечённости руководства и сотрудников компании в процесс внедрения и развития СМК.

Получение сертификата СМК стало дополнительным подтверждением способности компании оказывать услуги транспортно-экспедиторского и операторского обслуживания железнодорожных перевозок на высоком уровне и в соответствии с установленными требованиями.

Надо сказать, что и до внедрения СМК все внутренние процессы в компании выстраивались таким образом, чтобы максимально полно удовлетворить требования всех заинтересованных сторон. Проводился регулярный мониторинг действующих процессов, анализировались внутренние и внешние риски, велась работа по их устранению или недопущению. Однако, пройденная сертификация говорит о повышенном уровне надёжности компании, даёт клиентам дополнительную уверенность в качестве услуг, строго в соответствии с договором и международными стандартами.

Случаи некачественного оказания услуг со стороны экспедитора и невыполнения своих обязательств, к сожалению, нередки. Поэтому так важно, при выборе экспедитора, смотреть на оценку компетентности экспедитора в соответствие с международными стандартами ISO для управления рисками, и не гнаться за сиюминутной выгодой.

С 2020 г. «Глобал Логистик» является действующим членом Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций (АРЭ).

ПРИ ВЫБОРЕ ЭКСПЕДИТОРА ВАЖНО СМОТРЕТЬ НА ОЦЕНКУ КОМПЕТЕНТНОСТИ ЭКСПЕДИТОРА В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ СТАНДАРТАМИ ISO ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ

Статус международного железнодорожного экспедитора не раз помог преодолеть трудности новой логистической реальности. Компания оперативно адаптируется к изменившейся ситуации и продолжает предлагать клиентам высокий уровень сервиса. Вот что, по мнению представителя компании, особенно ценят клиенты «Глобал Логистик»:

- Преодоление ограничений в работе с долларами. Услуги предоставляются по агентскому договору в валюте клиента: рубли, тенге, доллары, белорусские рубли, узбекские сумы.

- Возможность оперативно перераспределять денежные средства с одной дороги на другую, что сводит к минимуму вероятность задержек и срывов сроков.
- Выдача провозных кодов в тот же день по территории России, Казахстана и Беларуси.
- Усиленная поддержка клиентов. В случае возникновения вопросов, связанных с неправомерным начислением стоимости ж/д тарифов, не соответствующих условиям перевозки, мы приходим на помощь — оказываем воздействие на перевозчика, консультируем клиентов при работе в суде. Такие возможности даёт резидентство Казахстана.
- Возможность избегать валютных и международных контрактов, что приводит к экономии на перечислении и обслуживании таких договоров.

Цифровизация

Особое внимание уделяется цифровым технологиям. Ежемесячно «Глобал Логистик» экспедирует 1,5–2 тыс. вагонов, активно используя информационные системы для электронного обмена информацией и документами.

События, связанные с пандемией коронавируса, существенно не повлияли на эффективность деятельности компании, так как возможность дистанционной работы была предусмотрена и ранее, — для корпоративного взаимодействия используется пространство HumHub. Инструменты этого социального корпоративного приложения делают командную работу эффективной, позволяя оперативно передавать отчёты и сообщения между подразделениями.

В компании создали свою корпоративную сеть, настроенную под конкретные задачи: поддержка клиентов, обучение сотрудников и т. д.

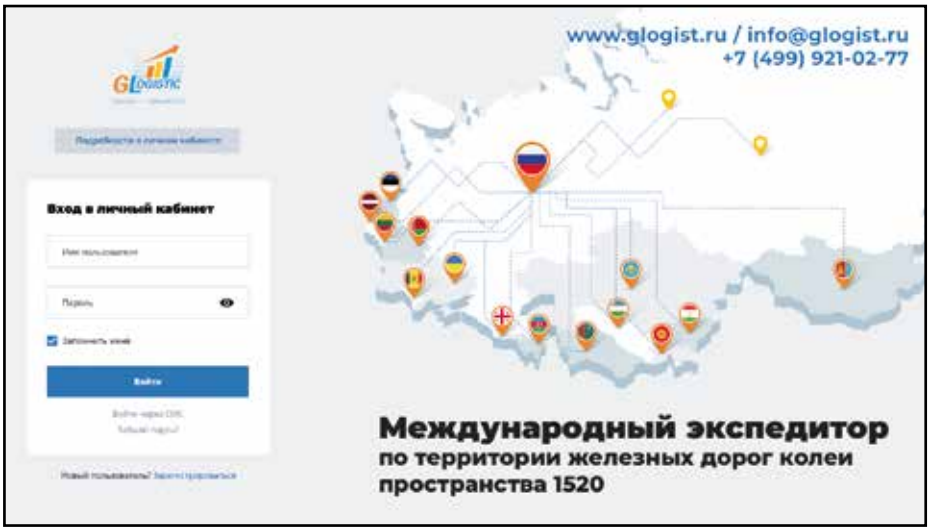
Правильно организованная работа команды и самоорганизация сотрудников помогли легко перейти на удалённый режим работы, когда это потребовалось. Верное понимание и применение цифровых инструментов помогли компании изменить границы возможного не только в индивидуальных навыках, но и усилить синергетический эффект работы команды.

ООО «Глобал Логистик» активно использует ЭДО. Это позволяет быстро и удобно, а главное безопасно передавать документы за несколько секунд. Документы хранятся в личном кабинете, отсутствует риск утраты, передаются они по защищённым каналам. У «Глобал Логистик» есть возможность работы по ЭДО с клиентами из России и Казахстана.

На сайте https://glogist.ru клиент может завести личный кабинет, рассчитать срок перевозки, получить справочную информацию.

Личный кабинет «GLogist» — это яркий пример проактивного подхода во взаимодействии с клиентами. Через него можно оформить заявку на перевозку гружёных и порожних вагонов по железным дорогам России и стран СНГ. Это позволяет сэкономить время, обеспечить мобильность и высокую эффективность при работе с заявкой на оплату ж/д тарифа.

ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ «GLOGIST» — ЭТО ЯРКИЙ ПРИМЕР ПРОАКТИВНОГО ПОДХОДА ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С КЛИЕНТАМИ. ЧЕРЕЗ НЕГО МОЖНО ОФОРМИТЬ ЗАЯВКУ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЖЁНЫХ И ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ РОССИИ И СТРАН СНГ



Адаптация сервиса

В 2020 г. была введена в работу новая платформа для IT-сервисов компании. Платформа стала более гибкой, у неё появились современные возможности и преимущества, а именно:

- Повысилась скорость подачи и отработки заявки.
- Появилась возможность отслеживать статусы заявок в режиме online.
- Минимизировались ошибки при заполнении заявки.
- Исчезло требование согласования и подписи руководства при отправке заявки.
- Появилась возможность подачи заявки с любого устройства, даже с мобильного телефона, в любое удобное время.

Продолжая развитие сервиса, сейчас тестируется возможность отправки заявки из системы клиента сразу и в личный кабинет, и в систему «Глобал Логистик», чтобы избежать дублирования в заполнении одних и тех же данных в разных местах, сэкономив тем самым время. В планах внедрить ещё много полезного функционала, способного облегчить работу клиенту.

Представительство в Ташкенте

Вопрос присутствия на территории Республики Узбекистан рассматривался компанией несколько лет, и в 2023 г. у «Глобал Логистик» появилось представительство в Ташкенте. Первоначально было проведено исследование по целесообразности полноценного

присутствия на территории Республики Узбекистан, изучено местное законодательство, организационные моменты.

16 августа 2023 г. было зарегистрировано ООО «GLOBAL LOGISTIC GROUP INTERNATIONAL FORWARDER».

Поводом для такого шага стал тот факт, что на протяжении уже нескольких лет самыми востребованными направлениями для железнодорожных перевозок в компании «Глобал Логистик» стали Казахстан и Узбекистан: заказы по этим направлениям составили 84% от общего портфеля. На территории Республики Казахстан представительство было открыто еще в 2012 г., и сейчас активно работает.

Большинство операционных и финансовых функций выполняются специалистами, которые находятся в головном офисе в г. Рубцовске (Россия). Такая структура позволяет компании организовывать небольшие офисы на территориях присутствия за пределами РФ.

Рынок Узбекистана динамично развивается и продолжит рост в ближайшие годы, что делает это направление привлекательным с точки зрения логистического бизнеса.

Присутствие компании на территории Узбекистана позволяет локальным клиентам пользоваться лучшим сервисом и сокращать затраты на администрирование ВЭД, т. к. благодаря широкой филиальной сети экспедитор может принимать оплату в местной валюте за любые территории пространства 1520.

ЕЖЕМЕСЯЧНО «ГЛОБАЛ ЛОГИСТИК» ЭКСПЕДИРУЕТ 1,5–2 ТЫС. ВАГОНОВ, АКТИВНО ИСПОЛЬЗУЯ ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ ДЛЯ ЭЛЕКТРОННОГО ОБМЕНА ИНФОРМАЦИЕЙ И ДОКУМЕНТАМИ

С другой стороны, клиенты, находящиеся в других странах и предоставляющие свои подвижные составы для доставки грузов на территорию Узбекистана, могут рассчитывать на экспертизу и помощь офиса «Глобал Логистик» в Ташкенте.

Задача, которую ставит перед собой «Глобал Логистик», — оказывать клиентам качественный сервис в предоставлении уже имеющихся в портфеле услуг, а также развивать новые направления.

Разворот на Восток и освоение новых рынков

Геополитическая ситуация последних лет привела к серьёзным изменениям маршрутов железнодорожных перевозок, обострила конкуренцию между отправителями, повысила степень нервозности и непредсказуемости в работе. Обеспечить стабильность работы в максимально нестабильное время — вот главный вызов сегодняшнего дня для экспедитора!

Результаты деятельности «Глобал Логистик» сегодня говорят о том, что компания, благодаря оперативности и проактивному подходу, уверенно прошла период турбулентности.

Так, когда возникли ограничения в работе с долларами, для многих игроков рынка это стало серьёзной преградой. Наличие дочерней компании «Глобал Логистик», которая является резидентом Казахстана, позволило компании продолжить взаиморасчеты в долларах.

Для многих игроков рынка стало неприятным сюрпризом, что многие крупные банки попали под санкции, однако «Глобал Логистик» привыкли оперативно решать финансовые вопросы, — в стратегии развития компании предусматриваются различные варианты событий, реализован регулярный процесс мониторинга рынка на предмет поиска новых партнёров, в том числе и финансовых. Поэтому компания оперативно решила вопросы с банками и продолжила стабильную работу.

Частая смена маршрутов, которая явилась следствием непрогнозируемого развития геополитической ситуации, также не вызвала задержек в работе над заказами.

На сегодняшний день компания придерживается своей главной идеи — «Объединяем железнодорожное пространство 1520», и создать такую систему агрегирования, в которой клиент сможет без лишних сложностей организовать международную перевозку.

Сейчас компания анализирует и выходит на новые рынки, участвует в отраслевых мероприятиях, конференциях и круглых столах.

Активный выход на рынок Турции начался с сентября 2022 г., когда компания «Глобал Логистик» в составе делегации Алтайского края посетила Международную выставку машиностроения, станков и металлообрабатывающего оборудования «Maktek Eurasia» в Стамбуле. Основной целью поездки стало по-

На выставке «Maktek Eurasia» в Стамбуле

иск партнеров для сбыта продукции на рынок Турции и привлечение потенциальных промышленных резидентов на территорию региона.

На презентации экономического и инвестиционного потенциала Алтайского края представитель «Глобал Логистик» рассказал о возможностях компании, что вызвало большой интерес у турецких партнёров и дало импульс к выстраиванию деловых контактов в формате B2B, ведь организация поставок между странами — всегда один из основных вопросов в международной торговле.

«Глобал Логистик» ежегодно посещает и крупную международную выставку «TransLogostica Kazakhstan», ведь компания уже с 2012 г. имеет собственное представительство в Казахстане — ТОО «Глобал Логистик KZ», что позволяет работать с российскими и казахстанскими экспортёрами в удобной для них валюте.

Казахстан, обладая стратегически выгодным территориальным положением, создаёт эффективную транспортно-логистическую инфраструктуру и продолжает укреплять потенциал регионального участка трансконтинентального железнодорожного маршрута Китай – Европа – Китай.

Крупная международная выставка транспортно-логистических услуг «TransRussia» также не остается без внимания руководства компании. Специалисты «Глобал Логистик» считают её отличной площадкой для встреч с клиентами и партнёрами, для развития и расширения сотрудничества.

ПОСТОЯННЫЙ ПОИСК НОВЫХ РЕШЕНИЙ — ЛОГИСТИЧЕСКИХ И ИНФОРМАЦИОННЫХ — В ПОСТОЯННО МЕНЯЮЩЕМСЯ МИРЕ, — В ЭТОМ, НАВЕРНОЕ, И ЗАКЛЮЧАЕТСЯ ГЛАВНЫЙ СЕКРЕТ УСПЕХА СОВРЕМЕННОГО ЭКСПЕДИТОРА!

В декабре 2023 г. «Глобал Логистик» выступила партнёром Круглого стола на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство», которую на протяжении вот уже многих лет организует «РЖД–Партнёр». Участники дискуссии обсудили изменения в логистике перераспределение объёмов контейнерных перевозок, адаптацию под санкции финансовых потоков и страховых схем, точки роста и сдерживающие факторы для развития мультимодальных перевозок. Спонсорство столь весомого мероприятия говорит о том, что компания заинтересована в повышении своего статуса, находится в постоянном развитии и открыта для обмена опытом.

Сегодня, когда рвутся привычные логистические цепочки, особенно ценно, когда экспедиторская компания пробует новые стратегии, работает над уровнем своих услуг, формирует новые партнёрские взаимоотношения.

Международный экспедитор «Глобал Логистик» не собирается останавливаться на достигнутом, строя большие планы на будущее. А это и освоение новых территорий для экспедирования, и развитие новых направлений деятельности, таких как «железнодорожный консалтинг».

МАЛБИ
Международная Ассоциация Логистического Бизнеса

Международная Ассоциация Логистического Бизнеса «МАЛБИ»
осуществляет координацию и поддержку предпринимательской, профессиональной, научной, образовательной и другой деятельности своих участников на региональных и международных транспортных рынках.
Осуществляет сопровождение и защиту интересов участников Ассоциации на местном, региональном, федеральном и международном уровнях.
Оказывает содействие в решении вопросов в сфере развития рынка транспортно-логистических услуг, организует правовую и консультативную поддержку.
Активно работает на транспортном рынке России, стран СНГ, Европы и Азии.
Содействует в создании интегрированных рыночных структур и в выходе на новые рынки сбыта транспортных услуг и продукции.
Приглашаем к сотрудничеству!

International Association for Logistics Business «MALBI»
Coordinates and supports business, professional, scientific, educational, social and other kind of activities of its participants on the regional and international transport and logistics markets.
Provides support and protection of the interests of its members at the local, regional, Federal and international levels.
Works actively on the transport markets of Russia, CIS ountries, Europe and Asia.
Assists in the creation of an integrated market structures and in entering to the new markets of transport services and products.
We invite you to cooperation!

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

В ДЖИЗАКСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТИЛИ ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ АГРОЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА «BMB-NRC AGROLOGISTICS»

Возможности многофункционального АЛК позволят осуществлять сортировку, калибровку, обработку, упаковку, хранение большого количества местной сельхозпродукции, формировать товарных партий и поставлять готовую продукцию заказчикам, предоставлять все необходимые услуги для экспортёров.

Предусмотрена возможность поэтапного расширения АЛК. На территории комплекса планируется строительство четырех производственно-логистических модулей. Здесь также будут работать гостиницы, кафе и административные здания, где разместятся представительства транспортно-логистических, страховых и брокерских компаний.

На территории АЛК можно будет оформить и получить разрешительные документы. Здесь имеются отделение банка, фитосанитарные и санитарно-эпидемиологические лаборатории, а также таможенный пост, на котором оформляется вся ВЭД.

Российский бизнес заинтересован в услугах комплекса для работы с поставщиками плодоовощной продукции из Таджикистана, из Пакистана через Афганистан. С этой целью прорабатываются наиболее оптимальные логистические маршруты.

Российские производители выразили заинтересованность и в обратном потоке продукции, а также реализации её на территории Узбекистана. Для начала планируется импортировать кондитерские изделия, молочные продукты. На следующих этапах — заморозка: мясо птицы, рыба, мороженное.

В 2024 г. «BMB-NRC Agrologistics» планирует полноценно подключиться к проекту «Евразийский агроэкспресс». Это позволит увеличить количество товарооборота между нашими странами и внести существенный вклад в обеспечение продовольственной безопасности.

https://uz.sputniknews.ru/

ИЗОТЕРМИКА: ОСОБЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДЛЯ ОСОБЫХ ГРУЗОВ

Вагон-термос на выставке «PRO//Движение.Экспо–2023»

Изотермический подвижной состав — одно из перспективных направлений стратегии развития «РМ Рейл». Компания динамично наращивает своё присутствие в этом сегменте, внедряя инновационные технологии для улучшения транспортировки грузов. За относительно короткий период времени уже создано несколько моделей.

Спрос на рынке есть

Ежегодно по сети «РЖД» перевозится 10–13 млн тонн пищевой продукции, из которой 4,5–6 млн тонн (45–50% от объёма перевозок) требуют поддержания определённого температурного режима и, значит, транспортируются в грузовых вагонах изотермического подвижного состава.

В последние пять лет объём железнодорожных перевозок грузов, требующих соблюдения температурного режима, стабильно растёт: с 4,6 млн тонн в 2019 г. до 6,1 млн тонн в 2022 г.

При этом наиболее важные типы изотермического подвижного состава — вагон-термос, рефрижераторный вагон, рефрижераторный контейнер — отечественными производителями серийно не выпускаются. Преимущественно весь внутренний спрос на эти вагоны закрывался устаревшим подвижным составом с продлённым сроком службы.

В настоящее время изотермический подвижной состав — в числе наиболее востребованных позиций.

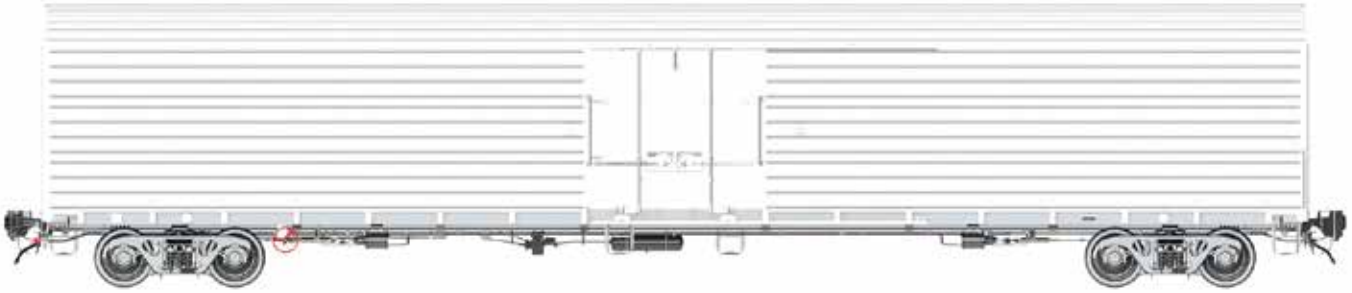
В ответ на запрос рынка, в 2024 и 2025 гг. компания «РМ Рейл» выведет на рынок изотермические вагоны собственной разработки, которые по техническим характеристикам превосходят зарубежные образцы.

Вагон-термос: объём кузова и грузоподъёмность — больше

На выставке «PRO//Движение.Экспо–2023» в 2023 г. «РМ Рейл» представила изотермический вагон-термос модели 16–1239 для транспортировки скоропортящихся грузов.

Его ключевые преимущества:

- повышенная грузоподъёмность — 64 тонны (на 4–6 тонн выше аналогов);
- увеличенный объём кузова — 164 м^3 (на 19–21 м^3 больше);
- площадь пола — 56,6 м^3 (плюс дополнительных 4,2–6,1 м^3);
- позволяют вмещать 51 паллету.



Изотермический вагон-термос, модель 16-1239

Производитель	«РМ Рейл»	Петропавловский ЗТМ (Cool Infinity)	
	16-1239	16-1807-04	16-9577
Объем кузова м^3	164	145	143
Грузоподъёмность, т	64	58	60,0
Площадь пола, м^3	56,6	50,5	52,4
Масса тары вагона, max т	36	36	34,0
Вместимость паллет, шт.	51	44	51
Нагрузка статическая осевая, тс	25	23,5	23,5
Коэффициент теплопередачи ограждающих конструкций, Вт/(м^2*К)	0,25	0,25	0,25
Длина по осям сцепления а/с, мм	22 160	19 840	22 010
Срок службы	25	25	32

В таблице представлен сравнительный анализ параметров вагонов-термосов «РМ Рейл» и «Cool Infinity».

Вагон обеспечивает нужную температуру до десяти суток за счёт использования нержавеющей стали и специального изолирующего состава. Аналогов в России нет. Компания планирует вывести новую модель на рынок в 2024 г.

В настоящее время на российском рынке представлен лишь один производитель вагонов-термосов — Петропавловский завод тяжёлого машиностроения (Cool Infinity, Казахстан). Он предлагает две модели вагонов-термосов на тележках с осевой нагрузкой 23,5 тс.

Вагон-рефрижератор: премьера — в 2025

Автономный рефрижераторный вагон модели 16-1247 (далее — АРВ) — ещё одна перспективная новинка компании «РМ Рейл» в области изотермического подвижного состава.

Вагон предназначен для перевозки скоропортящихся и нескоропортящихся грузов, требующих защиты от атмосферных осадков и поддержания температуры в грузовом отделении от –20°С до +15°С.

Это преимущественно штучные, тарно-штучные, пакетированные пищевые грузы навалом, в ящиках или на паллетах.

Кузов вагона изолирован от воздействия температуры окружающей среды теплоизоляционным материалом; им же изолированы прислонно-сдвижные двери грузового отделения.

В торцевой части кузова расположено машинно-техническое отделение. Ходовая часть состоит из пары двухосных тележек и двух автосцепных устройств.

В машинно-техническом отделении АРВ установлена холодильно-обогревательная установка (ХОУ), имеющая встроенную систему управления температурой в грузовом отделении с дизель-генераторной установкой (ДГУ).

ХОУ, установленная на вагоне-рефрижераторе, непрерывно работает без вмешательства в течение 30 суток. Это огромный шаг вперёд по сравнению с рефвагонами прошлых генераций.

Холодильная установка способна всего за 35 минут охладить всё внутреннее пространство вагона объёмом 132 м^3 до температуры –18 — –20°С, необходимой для перевозки замороженной продукции.

Если же нужна транспортировка цветов, овощей, то до +12°С внутри вагона воздух нагреется всего за 20 минут.

Автономный рефрижераторный вагон, модель 16-1247

Производитель	«РМ Рейл» 16-1247	«Алтайвагон» 16-2155	«РусРеф» 16-5213	Петропавловский ЗТМ (Cool Infinity) 16-1881
Объём кузова, м^3	132	108,0	126,0	145,0
Грузоподъёмность, т	60	54,5	55,0	56,0
Площадь пола, м^3	47	40,75	50,4	н/д
Масса тары вагона, max т	40	39,5	44,8	37,0
Нагрузка статическая осевая, тс	25	23,5	25	23,5
Коэффициент теплопередачи ограждающих конструкций, Вт/(м^2*К)	0,25	0,25	до 0,40	н/д
Длина по осям сцепления а/с, мм	20 760	18 860	22 080	21 810
Срок службы, лет	25	25	25	25

Таблица 3. Конкурентный анализ рефрижераторных вагонов

Скорость охлаждения или обогрева в вагоне зависит от температуры окружающей среды и некоторых других параметров. Точность поддержания температуры составляет ± 0,5 °С.

У холодильной установки есть важные дополнительные функции, упрощающие перевозку. Например, свежие овощи и фрукты в разной степени «дышат» с выделением тепла и влаги. Активность дыхания зависит от температуры, степени созревания, ряда других факторов. Специальный режим обдува у агрегата ХОУ позволяет бережно «подсушить» воздух и аккуратно поддерживать необходимую температуру. Это особенно важно, когда перед погрузкой не было предварительной обязательной температурной подготовки.

Ещё одна полезная для перевозчиков функция — eco-режим, дающий до 15 % дополнительной экономии топлива.

В настоящее время близится к завершению этап по созданию опытного образца с последующим циклом необходимых испытаний и сертификацией.

Новый вагон отличается повышенной грузоподъёмностью 60 тонн, что как минимум на 4 тонны выше аналогов на рынке. Объём кузова составляет 132 м^3.

Презентация автономного рефрижераторного вагона с улучшенными техническими характеристиками планируется в 2025 г.

Что касается рынка рефрижераторных вагонов, — несмотря на то, что объём перевозок в них ежегодно снижается на 0,01–0,03 млн тонн, их востребованность сохраняется.

В России они серийно не производятся; именно поэтому по инициативе Минпромторга, в рамках разработки гражданской продукции по приоритетным направлениям развития экономики страны, было субсидировано создание автономного рефрижераторного вагона «Алтайвагоном».

В серийное производство он не поступил. В начале 2022 г. восемь вагонов-рефрижераторов собственного производства оператору «РусРеф» направил «Уралвагонзавод».

Парк рефрижераторных вагонов в России в 2019–2023 гг. сократился до 240 единиц.

В настоящее время на рынке представлено две модели с осевой нагрузкой 23,5 тс от «Алтайвагона» и Петропавловского ЗТМ (Cool Infinity, Казахстан), и одна модель в сегменте 25 тс от компании «РусРеф» (табл. 3).

В настоящее время в серийное производство вышла одна модель — рефрижераторный вагон 16-1881 от Петропавловского ЗТМ (Cool Infinity, Казахстан).

Рынок рефрижераторных контейнеров

До конца текущего года запланирована презентация нового рефрижераторного контейнера типоразмером 1AAA. Он отличается повышенной грузоподъёмностью в 30,81 тонну, что минимум на 0,91 тонну выше аналогов на рынке. Объём внутреннего пространства контейнера составляет 67,7 м^3.

Объём перевозок в рефрижераторных контейнерах на российском рынке в 2019–2022 гг. показывал прирост 0,1–0,3 млн тонн ежегодно.

Он обеспечивался за счёт умеренного увеличения перевозок мясной продукции и рыбы во внутреннем сообщении, и высоких темпов роста экспорта в Китай.

Парк рефрижераторных контейнеров в стране ежегодно показывает

устойчивый рост: с 2019 г. он увеличился в два раза — до 11 тыс. единиц, с ежегодным спросом в 0,6–2 тыс. новых рефконтейнеров.

В настоящее время серийного производства рефрижераторных контейнеров в России нет, 100 % спроса удовлетворяется импортной продукцией.

В 2022 г. «Омсктрансмаш», входящий в концерн «Уралвагонзавод», представил новый рефрижераторный контейнер 1AAA (табл. 4), в серийное производство данный контейнер в настоящее время не поступил.

Создавая стандарты

«РМ Рейл» ведёт не только практическую деятельность по расширению парка изотермического подвижного состава: компания выступила разработчиком межгосударственного стандарта на вагоны-термосы.

Первая редакция стандарта в августе прошлого года была направлена на рассмотрение в технический комитет по стандартизации МТК 524 «Железнодорожный транспорт», после чего прошло его публичное обсуждение. Участниками стали 25 организаций, которые внесли свои предложения по доработке документа.

С ноября 2023 по январь 2024 проект ГОСТа прошёл второй этап публичного обсуждения. В инициативную группу, которую возглавила «РМ Рейл», вошли Подкомитет ПК 7 «Грузовые вагоны» ТК 045 «Железнодорожный транспорт», «Уралвагонзавод», «Уральское конструкторское бюро вагоностроения», «Экспертный центр вагоностроения», «Алтайвагон», «Бежицкая сталь». Наибольшее количество предложений поступило от «ВНИЦТТ» и «ВНИИЖТ».

Финальная версия проекта будет направлена на утверждение в марте 2024 г. Площадкой для обсуждения станет согласительное совещание Подкомитета ПК 7 «Грузовые вагоны» Технического комитета по стандартизации ТК 045 «Железнодорожный транспорт».

Проделана большая работа по формированию нормативной базы, без которой невозможно серийное производство подвижного состава для перевозки скоропортящихся грузов в стране. Новый стандарт на вагоны-термосы станет основой для создания качественного, надёжного подвижного состава, конкурентоспособного и на международных рынках.

Материал подготовлен пресс-службой «РМ Рейл»

Производитель	«РМ Рейл»	«Омсктрансмаш»	Carrier EliteLINE Microlink-3
Типоразмер	1AAA–40 фт	1AAA–40 фт	1AAA–40 фт
Максимальная масса брутто, т	36,0	35,0	32,5
Грузоподъемность, т	30,81	29,9	27,79
Объем внутреннего пространства, м^3	67,7	67,0	68,03
Температурный режим, °С	–30 / + 30	–23 / +30	-30 / +25
Средний коэффициент теплопередачи, Вт/(м^2*К)	не более 0,4	0,31	не более 0,4
Масса тары, т	5,19	5,1	4,75
Срок службы, лет	10	15	10

Таблица 4. Конкурентный анализ рефрижераторных контейнеров

В сотрудничестве с АСОРПС

В 2023 г. в рамках международного железнодорожного салона пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо–2023» между «РМ Рейл» и Ассоциацией организаций продуктового сектора (АСОРПС) подписано соглашение о сотрудничестве.

Документ предусматривает взаимодействие в области развития отечественного рефрижераторного подвижного состава.

В настоящее время ведётся совместная работа по созданию опытного образца холодильно-отопительной установки (ХОУ) отечественного производства, которая заменит зарубежные аналоги.

Сотрудничество с АСОРПС позволяет получать обратную связь от отправителей грузов, грузоперевозчиков, владельцев грузовых вагонов и контейнеров с тем, чтобы создавать продукцию, удовлетворяющую всем ожиданиям заказчиков.

ЛОГИСТИКА С КИТАЕМ — ЭТО ПРОСТО!

СТ ГРУПП — международный экспедитор, одной из специализаций которого являются экспортные отправки в Китай и импортные поставки грузов из Китая железнодорожным и мультимодальным транспортом. Работая на этом рынке с 2011 года, компания получила прямой доступ к субсидиям со стороны китайских провинций и полностью отладила перевозки внутри страны. Для клиентов СТ ГРУПП это означает упрощение процесса и снижение до 50 % стоимости транспортировки за счёт компенсации затрат за китайскую часть пути.

О том, что компания предлагает своим клиентам сегодня и как изменилась логистика в этом направлении за последние годы мы беседуем с генеральным директором и соучредителем СТ ГРУПП Наталией Юрьевной Денисчевой.

На сегодняшний день торговля с Китаем — одно из самых востребованных направлений в транспортной логистике. Наша компания с 2011 г. успешно организует экспортные и импортные контейнерные перевозки в направлении Китайской Народной республики.

Последние непростые годы, безусловно, принесли изменения в логистику при торговых операциях с Китаем. Они обусловлены как экономическими и политическими факторами, так и технологическими инновациями и новшествами в торговой политике.

В направлении с Китаем особенно ощутим взрывной рост цифровизации и автоматизации систем управления логистическими процессами, что позволяет оптимизировать маршруты, эффективнее управлять грузоперевозками и отслеживать их статус.

Развитию логистики между нашими странами также способствует строительство и модернизация инфраструктуры. И Россия, и Китай активно инвестируют в развитие транспортной инфраструктуры автомобильных и железных дорог, портов и морских терминалов. Это приводит к снижению транзитного времени и повышает эффективность транспортно-логистического сервиса.

В тренде сейчас — мультимодальные решения, которые комбинируют различные виды транспорта для оптимизации схемы доставки и снижение затрат. Наша компания, совместно с китайскими партнёрами, находится в постоян-

ном активном поиске новых оптимальных мультимодальных схем.

Многие транспортные компании сейчас предлагают своим клиентам широкий спектр дополнительных услуг, таких как страхование грузов, таможенное оформление, складирование и упаковка, консультации по оптимизации логистических процессов.

И здесь мы, безусловно, находимся на передовых позициях, предлагая нашим клиентам, которые хотят делать логистику с Китаем, кроме всего перечисленного, ещё и помощь в получении экспортных субсидий от китайской стороны, что делает перевозку с нами намного выгодней.

Услуги СТ ГРУПП включают в себя не только транспортировку, но и консультации по оптимизации логистических цепочек, страхование грузов, таможенное оформление и другие опции, направленные на обеспечение полного удовлетворения потребностей наших клиентов.

С чего начать российской компании, которая хочет выйти на китайский рынок?

Вступление на новый рынок, особенно такой активный и насыщенный как в Китае, это вызов для любой компании, однако при правильном подходе такой шаг может стать успешным и перспективным.

Учитывая наш немалый опыт в общении с китайскими партнёрами и опыт работы в этой стране, могу дать несколько рекомендаций тем российским коллегам, которые хотят развивать свой бизнес с Китаем.

КОМПАНИЯ «СТ ГРУПП» ГАРАНТИРУЕТ НАДЁЖНУЮ И ЭФФЕКТИВНУЮ ОТПРАВКУ ВАШЕГО ГРУЗА КОНТЕЙНЕРНЫМ ПОЕЗДОМ В/ИЗ КИТАЯ, ПРЕДОСТАВЛЯЯ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ И ПЕРСОНАЛИЗИРОВАННЫЙ ПОДХОД К КАЖДОМУ КЛИЕНТУ

Во-первых, перед началом любых экспортных операций необходимо провести тщательное исследование рынка, определить спрос, конкуренцию, особенности потребителей и законодательные аспекты.

Второй важный шаг — тщательно изучить правила таможенных процедур в КНР, разработать стратегию таможенного оформления, решить вопросы, связанные с лицензированием и сертификацией.

Третье. Выбрать надёжную логистическую компанию, которая давно работает с Китаем, знает особенности логистики в этой стране, знакома с территорией. Ведь только такой опытный логистический партнёр сможет обеспечить эффективную доставку товаров, что существенно облегчит выход на рынок.

Очень важный фактор для успешного продвижения товаров в Поднебесной — цифровое присутствие вашей компании на китайском рынке: реклама в китайских социальных сетях и популярных онлайн платформах, создание интернет-магазина.

При этом упаковка, дизайн и маркетинг продукции должны быть адаптированы к культурным и языковым особенностям китайского языка и того рынка, на который вы выходите.

Чтобы рекламная компания была успешной, лучше привлечь местных профессионалов и консультантов, которые знают местные культурные коды и законы. Дополнительные издержки в этом случае с лихвой компенсируются успехом выхода вашей продукции на рынок.

Мы, со своей стороны, предлагаем российским экспортёрам консультации по логистике и таможенным вопросам, чтобы обеспечить безопасный и эффективный транзит ваших товаров через границу и доставку точно в срок до китайских потребителей.

Ваша компания специализируется на отправке полносоставных контейнерных поездов в/из Китая. Как грузоотправитель может попасть на такой поезд?

Для того, чтобы отправить груз контейнерным поездов в Китай или доставить его из Китая с помощью нашей компании грузоотправителю нужно выполнить ряд стандартных и несложных действий.

Для начала — связаться с нами. Это можно сделать по телефону, электронной почте или заполнив форму обратной связи на сайте **www.stglob.ru**.

Наши специалисты дадут вам полную консультацию по процессу отправки груза контейнерным поездом, помогут подготовить необходимые документы и сопроводительную информацию.

После консультации и подготовки документов вы сможете заключить договор на оказание логистических услуг.

Команда логистов СТ ГРУПП разработает план отправки вашего груза, включая выбор оптимального маршрута, резервирование контейнеров, плат-

форм и согласование с транспортными операторами.

После всех подготовительных мероприятий груз будет отправлен контейнерным поездов в соответствии с расписанием и условиями доставки.

Мы будем ежедневно информировать вас о местоположении груза, наши менеджеры всегда будут на связи для решения любых вопросов.

В чём выгода работы с «ST Group»? Как грузоотправителю получить субсидию с китайской стороны? На какие номенклатуры грузов она распространяется?

Наш большой опыт в области логистики между Россией и Китаем, наличие четырёх офисов непосредственно на территории КНР (в Хайкоу, Шэньчжене, Даляни и Цзяочжоу), а также в Казахстане и России позволяет нам обеспечивать высокий уровень сервиса и надёжности в отправке грузов контейнерными поездами, минимизировать риски и обеспечивать быструю и безопасную доставку.

Мы находим индивидуальный подход к каждому клиенту, учитываем их уникальные потребности. Наши специалисты разработают оптимальное решение именно для вашего груза.

Для каждой отправки мы обеспечиваем прозрачность и отслеживаемость: вы ежедневно будете получать актуальную информацию о местонахождении своего груза.

С китайской стороны существует несколько программ и инициатив, направленных на развитие международной торговли. По ним можно получить существенные субсидии на транспортировку груза по китайской территории, выгода может составлять до 50% от стоимости транспортировки.

Субсидии могут быть доступны для различных номенклатур грузов — промышленных товаров, сельскохозяйственной продукции, электроники, однако конкретные условия могут различаться. Наши специалисты по внешнеэкономической деятельности дадут вам точную информацию по возможным субсидиям на конкретный груз.

Мы помогаем в получении экспортной субсидии и предоставим возможность возместить стоимость перевозки за китайскую часть пути. Экономия может составить от 30 до 50%. Уже более 800 компаний наших клиентов воспользовались этой опцией.

В начале этого года три крупнейших китайских банка — Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), China Construction Bank (CCB) и Bank of China объявили о приостановке платежей из российских подсанкционных банков. Отразилось ли это на вашей работе? Если да, то найдено ли какое-то решение?

СТ ГРУПП продолжает успешное сотрудничество с Bank of China, в том числе. Мы отправляем платежи и принимаем их в России. Это связано с тем, что выбранный нами в России банк — надёжный, он соответствует нашим коммерческим требованиям и обеспечивает стабильность и эффективность финансовых транзакций при развитии коммерческих отношений с партнёрами в Китае. Нашим клиентам не о чём волноваться!

Расскажите о своих планах на 2024 год. Какое ваше видение основных трендов в логистике?

В 2024 г. мы планируем расширять номенклатуру перевозок промышленной, сельскохозяйственной и агропромышленной продукции.

Команда СТ ГРУПП будет активно внедрять новые технологии, начиная от консолидации и упаковки до доставки на конечные точки.

Свою миссию мы видим в повышении эффективности, точности и удобства логистического сервиса для наших клиентов на всех этапах взаимодействия.

ЗАПУСК НОВОГО МАРШРУТА «ЕВРАЗИЙСКОГО АГРОЭКСПРЕССА» В КИТАЙСКУЮ ПРОВИНЦИЮ ЦЗЯНСУ

По итогам переговоров Управляющей Дирекции АНО «Евразийская Агрологистика» с руководством и бизнес-компаниями провинции Цзянсу (КНР), в 2024 г. планируется запуск нового маршрута «Евразийского Агроэкспресса» в китайскую провинцию Цзянсу.

Пилотный поезд «Агроэкспресс» с грузом масложировой продукции будет сформирован с участием российских и белорусских агропроизводителей и логистических компаний.

По итогам проведения пилотной отгрузки планируется вывести маршрут на отправку регулярных агропоездов.

Цзянсу является одной из богатейших провинций Китая и одной из самых густонаселённых. Она расположена на востоке страны, на побережье Жёлтого моря; по объему ВВП провинция занимает второе место в стране, уступая лишь Гуандуну.

Это мощный, экономически развитый регион, готовый инвестировать в инфраструктуру и развитие транспортно-логистических и оптово-распределительных центров в рамках проекта «Евразийский Агроэкспресс».

АГЕНТСТВО «ТУРКМЕНДЕМИРЁЛЛАРЫ» И ОАО «РЖД» ДОГОВОРИЛИСЬ РАЗВИВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ ПО ВОСТОЧНОЙ ВЕТКЕ МТК «СЕВЕР – ЮГ» И НАЧАТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В ТУРКМЕНИИ

Агентство «Туркмендемирёллары» и ОАО «РЖД» договорились развивать перевозки по восточной ветке МТК «Север – Юг» и начать реализацию инфраструктурных проектов в Туркмении.

В число важных проектов входит реконструкция вагоноремонтного завода в городе Гызыларбат и открытие нового маршрута Ашхабад – Аркадаг, по которому будет курсировать региональный пассажирский экспресс.

Планируется также создание единого логистического оператора, открытие представительства ОАО «РЖД» в Туркменистане, что создаст условия для укрепления туркмено-российских отношений в области транспорта.

По итогам встреч были подписаны соглашения между АО «РЖД Логистика» и ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана», между ООО «РЖД Интернешнл» и АООТ «Демирёллары», АО «РЖД Логистика» и ОАО «Транспортно-логистический центр» для начала работ по реализации проектов.

Восточная ветвь МТК «Север – Юг» обеспечивает прямое жд сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркмению с выходом на ж/д сеть Ирана через погранпереход Сарахс (Туркмения) – Сарахс (Иран) и Акяйла (Туркмения) – Инче Бурун (Иран).

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА АЗЕРБАЙДЖАНА: ОБЪЕДИНИТЬ УСИЛИЯ ГОСУДАРСТВА И ЧАСТНОГО СЕКТОРА

Транспортная компания Alliance Logistics активно развивает железнодорожный и мультимодальный контейнерный сервис с Россией, Ираном, и другими странами, тяготеющими к Западной ветке МТК «Север – Юг», занимаясь перевозками всех типов грузов по морю, железной дороге и автотранспортом.

АЗЕРБАЙДЖАН ДЕЛАЕТ ОЧЕНЬ БОЛЬШИЕ ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ. ПО КИЛОМЕТРАЖУ ЖЕЛЕЗНЫХ И АВТОДОРОГ — 29 ТЫС.КМ — СТРАНА ЯВЛЯЕТСЯ ЛИДЕРОМ В РЕГИОНЕ. ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ АЗЕРБАЙДЖАНА МОЖЕТ ДОСТИГАТЬ 30 МЛН ТОНН

О новых интересных логистических проектах мы беседуем с Председателем Правления Alliance Logistics Натигом Гейдаровым.

В прошлом году самым большим нашим проектом стало создание предприятия по мультимодальным контейнерным перевозкам. Контейнеризация — это будущее логистики вообще и нашего маршрута, в частности, и к этому будущему нужно готовиться уже сегодня.

Хотя сейчас более активно развивается восточная ветка МТК «Север – Юг», динамика на западном направлении тоже положительна, — объёмы грузов растут.

Азербайджан обладает значительным транзитным потенциалом и принимает активное участие в развитии международных транспортных коридоров. Железнодорожные перевозки Азербайджана в международном сообщении ежегодно растут, однако до реализации всех возможностей ещё очень далеко. Транзитный потенциал Азербайджана, по данным нашего Минтранса, может достигать 30 млн тонн, хотя в 2023 г. составил всего 10 млн.

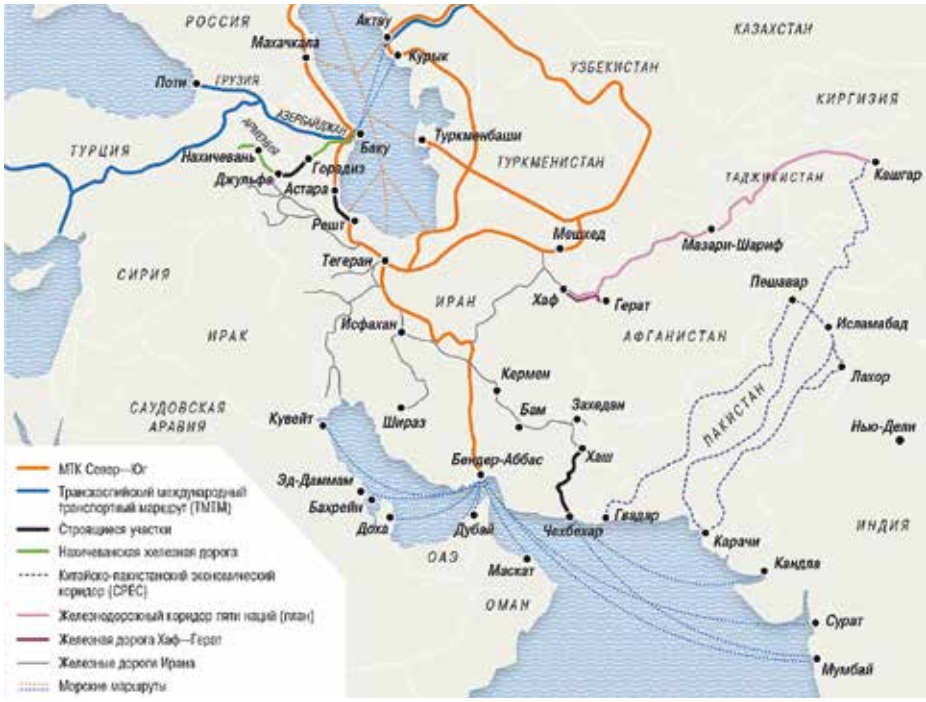
По территории страны проходят такие международные маршруты и коридоры, как Баку – Тбилиси – Карс, «Восток – Запад» и «Север – Юг», «Север – Запад» и «Юг – Запад», а также Транскаспийский маршрут.

Часть инфраструктуры западной ветки МТК «Север – Юг» используется, например, для коридора «Север – Запад», кстати, очень перспективного направления, о котором мало говорят в прессе, однако логисты его знают и используют.

Тем не менее, Западная ветка МТК «Север – Юг» всё ещё остаётся «оригинальным маршрутом», хотя Россия по этому направлению может экспортировать стройматериалы, зерновые, а обратно — фрукты, овощи, текстильные изделия.

Что же мешает более активному развитию Западной ветки через Азербайджан?

Разрешите представить вам наше видение динамики. Как региональное коммерческое предприятие мы видим пользу в появлении альтернатив.



МТК «Север – Юг» и соседние территории.
Источник: открытые данные

Нельзя загонять логистику в один маршрут, она так не работает. Логистика должна находить кратчайшие пути, как вода, текущая по склону.

Вместе с тем, хотел бы отметить, что при всех возможностях альтернативных путей, наша ветка — наиболее перспективная. Я — азербайджанец, и мне сложно быть объективным, но то, что я скажу, — это факт.

Азербайджан, под личным контролем нашего Президента, сделал очень большие инвестиции в транзитную инфраструктуру. Если считать на километр рельсов и дорог, а это 29 тыс. километров[1], мы — лидер в регионе.

На Каспийском море построен самый большой порт — Бакинский международный морской торговый порт, самый современный судостроительный завод.

Я уже не говорю про порты и аэропорты, где Азербайджан обладает наибольшими техническими возможностями в Каспийском и Кавказском регионах.

Вложены гигантские средства в железную дорогу.

Долговременный и серьёзный рост грузопотоков по МТК «Север – Юг» может быть обеспечен именно за счёт сбалансированного развития всех трёх веток — Западной, Восточной и Транскаспийской.

ХОТЯ СЕЙЧАС БОЛЕЕ АКТИВНО РАЗВИВАЕТСЯ ВОСТОЧНАЯ ВЕТКА МТК «СЕВЕР – ЮГ», ОБЪЁМЫ ГРУЗОВ НА ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ ТОЖЕ РАСТУТ. УВЕЛИЧЕНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ МОЖЕТ БЫТЬ ОБЕСПЕЧЕНО ИМЕННО ЗА СЧЁТ СБАЛАНСИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ ВСЕХ ТРЁХ ВЕТОК

Ограничения существуют по всем трём направлениям, но, пожалуй, наибольший недоиспользованный потенциал имеет наша Западная ветка.

По моему мнению, как руководителя коммерческого транспортного предприятия, основная причина заключается в том, что администрации железных дорог недостаточно опираются на силы частного сектора. Государство делает ставку на дочерние предприятия своих железных дорог, однако они никогда не смогут обеспечить тот уровень сервиса, который предоставляют частные экспедиторские компании.

Вторая проблема, это, без сомнения, — технически узкие места: переезды, погранпереходы, терминалы. Именно они, в первую очередь, зависят от понимания администраторами железных дорог своей роли в обеспечении непрерывного грузопотока. Мы никак не можем избавиться от советской ментальности, в рамках которой госменеджеры, зачастую, видят себя надзирателями, которые решают, какой груз пустить, а какой остановить, а не теми, чья работа — организовать и поддерживать непрерывность грузопотока. А это уже — проблема в головах, так называемые «узкие места в мозгах».

Тем не менее, мы — абсолютные оптимисты в отношении нашего коридора. Рост есть, и он будет ещё большим.

Так, международные железнодорожные перевозки в 2023 г. более чем на треть превысили показатели 2022 г.

Перевозка грузов между Азербайджаном и Ираном в 2023 г. увеличилась на 40 %, международный транзит — на 57 %, а железнодорожные перевозки — на 47 %.

За 2023 г., впервые по железной дороге между двумя странами было перевезено более 700 тыс. тонн грузов, в основном, транзитом в Россию.[2]

В 2023 г. на правительственном уровне было подписано российско-иранское соглашение о строительстве недостающего участка железнодорожной ветки Решт-Астара. Как, по вашему мнению, это повлияет на распределение транспортных грузопотоков в регионе? Заработает ли Западная ветка в полном объёме?

Хотелось бы расширить тематику вопроса. Вот в советское время существовало железнодорожное сообщение по маршруту «Север – Юг»: оно шло по Зангезурскому коридору, проходя через Азербайджан и Армению.

Из Нахичевани выходила железнодорожная ветка, соединяющаяся с Иранской железной дорогой. По ней шло несколько миллионов тон грузов в год. Поэтому Зангезурский коридор стоит рассматривать как часть МТК «Север – Юг», а не только «Восток – Запад», как это часто позиционируют в СМИ.

[1] *4-е место в СНГ, после России, Казахстана и Узбекистана*

[2] *По данным Министерства цифрового развития и транспорта Республики Азербайджан*

Что касается дороги Астара – Решт, то Азербайджан находился у истоков этого проекта. Очевидно, что его осуществление изменит динамику транспортных потоков в коридоре, и мы сможет говорить о принципиально других объёмах грузов в обе стороны.

Ещё одно важнейшее направление для Азербайджана — это Турция. Расскажите, какие у вас есть интересные транспортно-логистические проекты с Турцией.

Наше государство пошло также на шаг, который мы считаем крайне важным для долгосрочного развития транспортных коридоров между нашими странами.

На деньги Азербайджана была построена железнодорожная ветка, соединяющая дороги Грузии и Турции, — «Баку – Тбилиси – Карс».

Технически, эта ветка имеет стратегическое значение для всех стран Евразии, так как соединяет железнодорожные системы бывшего СССР и Турции.

ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА МОЖЕТ БЫТЬ ОБЕСПЕЧЕН ТОЛЬКО В СОТРУДНИЧЕСТВЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ЧАСТНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ И ЭКСПЕДИТОРСКИХ КОМПАНИЙ

Когда мы говорим о Турции, то важно понимать, что турецкая логистика — это, в основном, логистика портов и грузовых автомобилей. Между Азербайджаном и Турцией проходит большое число ТИРов, в том числе и транзитных.

Дорога работала в эксплуатационном режиме в течении последних лет, но была закрыта на модернизацию в 2023 г. с обещанием открыться в этом году с расширенной пропускной способностью.

Мы с большим нетерпением ждем её открытия и надеемся, что администрации управляющих железных дорог смогут обеспечить реальное, а не бумажное расширение пропускной способности.

Грузы есть и их много. Нужно только обеспечить правильную техническую поддержку и тарифную политику.

В планах нашего Правительства есть задача довести транзит через Азербайджан до 13,6 млн тонн к 2027 г., что означает рост 6 % в год в среднем в следующие 4 года.

Мы, как бизнесмены и патриоты своей страны, готовы работать для достижение этих целей, однако, хочу подчеркнуть, что эта цифра достижима только если государство объединит свои усилия с частным сектором.

Это позволит сделать Азербайджан основным транспортным хабом в регионе, принесёт финансовую выгоду не только нашей стране, но и соседним государствам.

ПРОДУКЦИЮ РОССИЙСКОГО АПК ЖДУТ В ТУРЦИИ

За 2023 г. российский агроэкспорт, по предварительным данным, вырос на 8 %, до $ 45 млрд.

Турция входит в ТОП 5 стран, активно импортирующих российское продовольствие, которого в 2022 г. было закуплено на $5,1 млрд.

Турецкие партнёры заинтересованы в расширении объёмов и номенклатуры экспорта продукции российского АПК, в реализации проектов по созданию сети ОРЦ по маршрутам экспорта продовольствия.

Намерение о совместной реализации проекта по развитии агроэкспорта было закреплено 9 января 2024 г. в Стамбуле подписанием меморандума о сотрудничестве и развитии долгосрочных отношений между АНО «Евразийская Агрологистика», логистической компанией «Middle Corridor» и российско-турецким торговым домом «ROST».

Стороны договорились о совместном развитии проекта ускоренных мультимодальных перевозок сельскохозяйственных грузов и продовольствия «Евразийский Агроэкспресс» на рынках стран ЕАЭС, Турецкой Республики, стран Персидского залива, Юго-Восточной Азии и СНГ.

ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛЕ МЕЖДУ ЕАЭС И ИРАНОМ

25 декабря 2023 г. на заседании Высшего Евразийского экономического совета в Санкт-Петербурге состоялось подписание Соглашения о свободной торговле между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны.

Подписи под документом поставили: Вице-премьер-министр Республики Армения Мгер Григорян, заместитель Премьер-министра Республики Беларусь Игорь Петришенко, заместитель Премьер-Министра Республики Казахстан Серик Жумангарин, Первый заместитель Председателя Кабинета Министров Кыргызской Республики Адылбек Касымалиев, Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Алексей Оверчук, Председатель Коллегии Евразийской экономической комиссии Михаил Мясникович, а также министр промышленности, рудников и торговли Исламской Республики Иран Аббас Али-Абади.

Подписанное Соглашение переведёт торговлю между странами на качественно новый уровень: ввозные таможенные пошлины будут устранены в отношении почти 90 % товарной номенклатуры, на долю которой приходится более 9 % взаимной торговли.

Аграрии стран ЕАЭС будут иметь эксклюзивные условия для поставок на рынок Ирана зерновых, кукурузы, растительного масла, мяса КРС и баранины, изделий из мяса и птицы, консервов, кондитерских изделий.

Режим беспошлинной торговли будет установлен на широкую номенклатуру промышленных товаров: продукцию металлургии, химической и деревообрабатывающей промышленности, самолето- и судостроения, машиностроения, железнодорожной техники и оборудования.

Дополнительные договоренности были достигнуты и в нетарифной части: в сферах технического регулирования, санитарных, ветеринарных и фитосанитарных мер, таможенного администрирования, электронной системы верификации происхождения товаров, мер торговой защиты, обеспечения необходимого уровня прозрачности осуществления государственных закупок.

В рамках соглашения будет развиваться и сотрудничество по широкому кругу отраслей: добыча полезных ископаемых; энергоэффективность и «зелёный рост», исследования и инновации, образование, медицина, телекоммуникации.

С учётом важности, которую придают правительства стран ЕАЭС и Ирана развитию экономического пояса «Север – Юг», особое внимание уделено транспортно-логистическим решениям и вопросам транзитных перевозок.

После подписания, Соглашение о свободной торговле будет представлено для проведения ратификационных процедур в Иране и странах ЕАЭС, необходимых для его вступления в силу.

https://eec.eaeunion.org/news

ИРАНСКАЯ ЛОГИСТИКА. РОЛЬ ИРАНА В КОРИДОРЕ «СЕВЕР – ЮГ»

А. И. Иванов, председатель комитета по логистике Ассоциации «Афанасий Никитин», директор по развитию ГК «ТРАНСАЗИЯ ЛОГИСТИК»

Аркадий Иванович, вы занимаетесь логистикой через Иран уже более 40 лет и знаете все нюансы маршрута. Поделитесь своим видением этого коридора.

Действительно, я занимаюсь перевозками из Ирана, в Иран и через Иран с 1981 г.

Через эту страну идёт большое количество транзитных грузопотоков как с севера на юг, так и с востока на запад. Кроме российских грузов, товаропотоки идут в Армению, Грузию, Афганистан, страны Средней Азии. По большому счёту, коридор «Север – Юг», который сейчас так активно развивают, стоило бы называть «Иранским».

Начало этому коридору 300 лет назад положил российский купец Афанасий Никитин. В честь него и названа наша Ассоциация, которая занимается развитием коридора «Север – Юг» и продвижением продовольственного экспорта из России в Иран и сопредельные страны.

Хотя это один из самых коротких маршрутов, на деле он пока не работает в полную силу. Наглядно это стало очевидно в марте 2021 г., когда, в связи с аварией в Суэцком канале, тысячи контейнеров пошли на Иран из Индии и других стран, и случился большой коллапс. Более или менее этот кризис разрешился только в феврале 2023 г.

Тогда стало очевидно, что этот коридор проигрывает deep sea и по транзитному времени, и по стоимости.

Маршруты через Иран

В результате всё равно грузы пошли без коридора, через Суэцкий канал, — это выходило почти в два раза дешевле, чем через Иран.

Так, сейчас грузы идут из Индии до Санкт-Петербурга и Новороссийска с гарантированным транзитным временем в 25 суток за $ 2700, а через Иран до Астрахани — это стоит около $ 5000, при этом намного дольше.

Такие цифры не могут привлечь на этот маршрут ни экспедиторов, ни грузоотправителей.

Так почему же иранский коридор не работает? И почему, несмотря на это, его всё-таки так хотят развивать?

Во-первых, с 2001 г., когда Россия, Иран и Индия подписали договор о создании МТК «Север – Юг», и до настоящего времени, никто реально не инвестировал туда деньги.

А не вкладывались туда, потому что перевозки по deep sea дешевле. И этот факт, что водные перевозки всегда будут дешевле, чем любая мультимодальная перевозка, очень тяжело оспорить!

Тем не менее, развитие этого коридора стратегически очень важно для России.

Сейчас очень большой российский импорт и экспорт зерна и нефти идёт через три канала — Суэцкий (который три года назад встал и принес $2 млрд убытка), Босфор и Дарданеллы.

С учётом текущей геополитической ситуации, — это крайне ненадёжные маршруты. Босфор и Дарданеллы принадлежат Турции, стране НАТО, которая держится на одном человеке. И если там вдруг что-то, специально или не специально, случится, то весь наш экспорт нефти, зерна и прочего, а также импорт, просто встанет. Ситуация в Суэцком канале не лучше.

Стратегически, коридор «Север – Юг» нужно развивать только из-за этих рисков.

Последние события в Секторе Газа, в Баб-Эль-Мандебском заливе дают нам шанс развить этот альтернативный маршрут.

Однако реальной конкуренции Суэцкому каналу «Север – Юг» в обозримом будущем не составит, потому что через канал идёт миллиард тонн ежегодно, а через коридор, в оптимистичном варианте, хотят везти 30 млн. По факту, — гораздо меньше

К тому же, наши суда сейчас спокойно работают и без коридора: работают с Африкой, Индией и Китаем. Трафик растёт, контейнеры грузятся, в том числе и в/из Санкт-Петербурга.

Вторая проблема в том, что коридор этот не наш, а иранский. И здесь встаёт проблема выстраивания правильных отношений с этой страной, прежде всего политических и экономических. Новый всеобъемлющий договор России и Ирана даёт нам исторический шанс начать долгосрочное и взаимовыгодное сотрудничество.

Однако, самая главная проблема коридора в настоящий момент, это даже не инфраструктура, а расчёты, которые традиционно ведутся малым и средним бизнесом, а он всегда — основной в любой торговле, по арабской хавале, т. е. без банков, которых они воспринимают как ненужных посредников.

Как это изменить, пока никто не знает. В 2023 г. глава Центробанка

Порт в Астрахани

Эльвира Набиуллина посещала Тегеран с официальным визитом, где прошли переговоры с главой Центробанка Ирана Моххамедом-Резой Фарзином о «расширении сотрудничества в банковской инфраструктуре».

РЕАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИИ СУЭЦКОМУ КАНАЛУ «СЕВЕР – ЮГ» В ОБОЗРИМОМ БУДУЩЕМ НЕ СОСТАВИТ, ПОТОМУ ЧТО ЧЕРЕЗ КАНАЛ ИДЁТ МИЛЛИАРД ТОНН ЕЖЕГОДНО, А ЧЕРЕЗ КОРИДОР, В ОПТИМИСТИЧНОМ ВАРИАНТЕ, ХОТЯТ ВЕЗТИ 30 МЛН; ПО ФАКТУ, — ГОРАЗДО МЕНЬШЕ

По итогу, с начала 2024 г. банки России и Ирана полностью отказались от SWIFT, и имеют теперь возможность проводить операции напрямую в национальных валютах. Это значит, что экспортёр из Ирана может выставить российской стороне счёт в риалах и получить по нему деньги от российских банков в Иране. Такая же возможность появилась и у российских экспортёров.

Когда система полноценно заработает, то это будет прорыв в расчётах и в торговле, и в логистике. Однако, как это будет работать на практике пока не очень понятно, так как в Иране действуют два курса — официальный и рыночный, которые отличаются в несколько раз.

Ещё одна проблема на пути развития коридора «Север – Юг» — это инфраструктура российских портов, которую надо строить и развивать. Так, например, порт в Астрахани находится в черте города, практически в жилом районе, понятия «сухой порт» и «тыловой терминал» там отсутствуют, складировать грузы некуда.

Отсутствие в портах Каспия достаточных причальных мощностей для погрузки и выгрузки сильно увеличивает транзитное время и делает этот маршрут неконкурентоспособным.

Третья проблема — отсутствие на Каспии специализированного флота. Главный и практически единственный контейнерный перевозчик на Каспии — Khazar Sea Shipping Lines — владеет 22-мя сухогрузами, оборудованными для транспортировки генеральных грузов, контейнеров, навалочных и твёрдых сыпучих грузов. Конкурентов у них нет, поэтому они диктуют уровень ставок.

Очень острый вопрос — отсутствие совместного российско-иранского транспортного оператора. За все 42 года, что я работаю с этой страной, так и не создали ни одного. И вряд ли когда-нибудь создадут.

Этому Единому оператору, кроме Каспия, нужно не только зайти в Иран, но и в Персидский залив, в структуру порта Бендер-Аббас, иметь свой флот там, а также иметь возможность фрахтовать суда для доставки в Африку, например.

При работе с иранскими компаниями нужно сильно учитывать человеческий фактор, — они работают не с компаниями, а с людьми.

БАНКОВСКИЕ ОТНОШЕНИЯ, ИНФРАСТРУКТУРА, ФЛОТ, ЕДИНЫЙ ГЛОБАЛЬНЫЙ ОПЕРАТОР – ВОТ ТЕ ОСНОВЫ, НА КОТОРЫХ МОЖНО РАЗВИВАТЬ КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ» И ЛОГИСТИКУ С ИРАНОМ

Сейчас на правительственном уровне принято решение о строительстве недостающей железнодорожной ветки Решт – Астара. Как, по вашему мнению, это улучшит ситуацию с иранским транзитом?

Конечно, дорогу нужно строить, тем более решение принято на самом высоком уровне. Я, однако, отношусь к этому сдержанно оптимистично. Потому что, во-первых, стоимость реализации будет огромной, и заложенные $ 3,5 млрд превратятся в 5. Почему так? Там потребуется проложить много мостов и туннелей. Второй момент — дорога будет проходить по частным землям, которую нужно будет выкупать, а собственники, узнав о проекте, уже в тысячу раз подняли стоимость. Вопрос — кто будет её выкупать, за чей счёт?

И даже после реализации этого проекта, встанет много новых вопросов: какой будет тариф, какая ставка пользования, с каким грузом возвращать те же хопперы, например, и т. д.?

Сейчас есть несколько вариантов железнодорожных веток, который работают через Иран. Например, железная дорога Сарахс – Инче-бурун, где работает «РЖД Логистика».

Есть вариант Зангезурского коридора, который идёт по территории Армении. Причём это наш коридор, потому что Армянская железная дорога в концессии у РЖД. Плюс, самое главное, станция Джульфа в Нахичевани соединена с сетью иранских железных дорог.

И вложений там нужно намного меньше — $ 300–400 млн: положить шпалы и рельсы, установить светофоры, — и в 2024 г. коридор заработает, без миллиардных вложений.

Иран и Азербайджан приняли решение строить свой Зангезурский коридор, без Армении, но пока этот проект политически сложный.

Опять же, встаёт вопрос ширины колеи. В Иране колея 1435 мм, и Решт – Астара решено строить этой же ширины, параллельно прокладывая колею 1520, причём, в оптимистичных вариантах — аж до Бендер-Аббаса.

ИНФРАСТРУКТУРУ РОССИЙСКИХ ПОРТОВ НУЖНО СТРОИТЬ И РАЗВИВАТЬ. ОТСУТСТВИЕ В ПОРТАХ КАСПИЯ ДОСТАТОЧНЫХ ПРИЧАЛЬНЫХ МОЩНОСТЕЙ ДЛЯ ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ СИЛЬНО УВЕЛИЧИВАЕТ ТРАНЗИТНОЕ ВРЕМЯ И ДЕЛАЕТ ЭТОТ МАРШРУТ НЕКОНКУРЕНТОСПОСОБНЫМ

Когда её построят? Какой там будет тариф? И кто туда пойдёт, если сейчас зерно, например, из Новороссийска до Бендер-Аббаса по морю возят за 50 долларов. На эти вопросы пока нет ответов.

Ещё момент. В Иране около 90% грузов, если не больше, возится маши-

Источник фото – пресс-служба ЕЭК

нами, в том числе из-за стоимости топлива,—она самая низкая в мире.

Основной груз, который сейчас идёт в Иран,—это зерно. Агропотенциал коридора «Север – Юг» огромен,—вся Волга сейчас привязана к этому коридору. Для экспорта в Иран, и другие сопредельные страны на реке нужно строить зерновые терминалы.

Наши зерновики страдают от того, что не могут много продать зерна. Однако, сопредельные Ирану страны—Ирак, Афганистан, Пакистан—это 310 млн, и Иран—80, итого—400 млн человек. И это—бедное население. Любимая еда—хлеб. Если мы решим проблему логистики, то мы решим проблему с избытком нашего зерна.

Ещё нужно принимать во внимание геополитический фактор. Наш коридор никому не нравится, и в пику ему решили строить МТК «Индия – ОАЭ – Израиль», хотя после событий в Секторе Газа реализация этого проекта поставлена под большое сомнение, по крайней мере на ближайшее будущее.

Как Вы считаете, сотрудничество с Ираном сейчас носит стихийный характер в силу определённых геополитических обстоятельств, либо же это серьёзное и долгосрочное развитие наших транспортных отношений? И что, в первую очередь, нужно делать уже сегодня, чтобы эти отношения укрепились?

Что нужно делать уже сегодня? Строить флот, модернизировать инфраструктуру портов, настраивать финансовые потоки,—мы не сможем работать по хавале, это не наш финансовый инструмент. Крупные российские банки пока боятся туда заходить напрямую.

Банковские отношения, инфраструктура, флот, Единый глобальный оператор—вот те основы, на которых можно развивать коридор «Север – Юг» и логистику с Ираном.

От стихийных взаимоотношений уже пора переходить к реальным делам и планам.

Реальных долгосрочных планов и дорожной карты пока нет ни у кого, однако, большие шаги в этом направлении уже сделаны.

Новый межгосударственный договор России и Ирана даёт нам исторический шанс начать долгосрочное и взаимовыгодное сотрудничество.

Есть большая вероятность, что все обозначенные выше проблемы и вызовы со временем разрешаться, и логистика через Иран начнёт работать полноценно, заняв достойное место в международных транспортных потоках.

25 декабря 2023 г. на заседании Высшего Евразийского экономического совета в Санкт-Петербурге подписали Соглашения о свободной торговле между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой.

Соглашение является амбициозным: ввозные таможенные пошлины будут устранены в отношении почти 90 % товаров, на долю которых приходится более 95 % нашей взаимной торговли.

По этому соглашению о свободной торговле особые преференции получат аграрные компании стран ЕАЭС, которые будут иметь эксклюзивные условия для поставок на рынок Ирана таких жизненно важных товаров, как зерновые, кукуруза, растительные масла, мясо КРС и баранины, изделия из мяса и птицы, консервы, кондитерские изделия и другой сельхозпродукции.

Режим беспошлинной торговли также будет установлен на широкую номенклатуру продукции металлургии, химической и деревообрабатывающей промышленности, самолето- и судостроения, машиностроения, железнодорожной техники и оборудования, другой промышленной продукции.

Договорённости были достигнуты и в сферах технического регулирования, санитарных, ветеринарных и фитосанитарных мер, таможенного администрирования, электронной системы верификации происхождения товаров, мер торговой защиты, обеспечения необходимого уровня прозрачности осуществления государственных закупок.

В рамках соглашения будет развиваться сотрудничество в области добычи полезных ископаемых, энергоэффективности и «зелёный энергетики», исследований и инноваций, образования, медицины, телекоммуникаций.

В соглашении отражена и важность развития МТК «Север – Юг», особое внимание там уделено транспортно-логистическим решениям и вопросам транзитных перевозок.

РОССИЙСКО-ИНДИЙСКИЙ БИЗНЕС-ДИАЛОГ

Активная работа по диверсификации взаимной торговли между Россий и Индией, выстраиванию новых логистических коридоров, банковско-финансовых каналов даёт в последние годы заметные результаты.

Наращивается сотрудничество между странами в энергетике, промышленности, сельском хозяйстве, научно-технической и культурной сферах.

В 2023 г. товарооборот между Россией и Индией достиг рекордных показателей, превысив 4 трлн руб., что почти на 1,5 трлн руб. больше, чем в 2022 г. При этом торговые потоки стремятся к балансу: растёт и экспорт, и импорт.

Приток индийских товаров в 2023 г. увеличился в 1,4 раза — до четырех миллиардов долларов. Это стало результатом предпринятых Российской Федерацией мер по облегчению условий импорта из дружественных стран.

Прирост импорта сельскохозяйственной продукции из Индии превысил 47 %.

При этом Индия является одним из самых крупных в мире потребителей продовольствия. Согласно прогнозу ООН, к 2030 г. потребление продовольствия там вырастет ещё как минимум на 22 %.

В приоритете для Индии на ближайшую перспективу — развитие переработки, транспортной и складской инфраструктуры для повышения эффективности сектора АПК.

Товарооборот продукции АПК между Россией и Индией в последние годы демонстрирует значительный рост.

Крупнейшей категорией продовольствия, экспортируемого из России в Индию, является подсолнечное масло. В 2023 г. отгружено почти 900 тыс. тонн (в 2,5 раза больше, чем в 2022 г.). Россия стала самым крупным поставщиком подсолнечного масла в Индию.

Индия также является лидером по объёму закупок российского соевого масла. За 2023 г. отгрузки выросли почти в 3 раза.

В топ-3 экспортируемых Россией в Индию продукции входит и чечевица.

По итогам 2023 г. Индия заняла 8-е место среди крупнейших покупателей российских продовольственных товаров, тогда как по итогам 2022 г. находилась на 11-м месте.

Рынок Индии является привлекательным не только для экспортёров сырья, но и товаров пищевой перерабатывающей промышленности, хотя для этой номенклатуры товаров индийский рынок является пока довольно закрытым.

Логистика как фактор развития

Ситуация с логистикой в 2023 г. улучшилась по сравнению с 2022 г. Сейчас активно перевозятся различные виды грузов — насыпные, наливные — с использованием морского и железнодорожного транспорта, активно развиваются контейнерные перевозки. Используются различные коридоры — Север – Юг, Юг – Восток, различные порты — Владивосток, Ченнаи и др.

Набирает объёмы и МТК «Север – Юг», который соединяет Индию с Россией и Ираном. Маршрут протяжённостью 7 200 км начинается в порту Нава-Шева и заканчивается в Санкт-Петербурге. По сравнению с традиционным путём через Суэцкий канал маршрут позволяет в 2 раза сократить время доставки: с 30–45 дней — до 15–24.

Реализация взаимного торгового потенциала напрямую зависит от развития

инфраструктуры и расширения транспортно-логистических возможностей, в том числе в рамках международного коридора «Север – Юг». Для снижения транспортных расходов также важно, чтобы увеличивался встречный импорт из Индии.

На морские перевозки в Индии приходится около 70 % торгового оборота страны. В стране есть 13 крупных морских портов и 200 второстепенных. Самый известный — Нава-Шева (Мумбай) — является 24-м по грузообороту среди 100 крупнейших контейнерных портов мира. На него приходится около 50 % всего объёма контейнерных грузов страны.

Второй по величине порт — Ченнаи — способен принимать крупнотоннажные суда. Из него курсируют фидерные линии, которые доставляют грузы в мелководные порты Бангладеша и Мьянмы.

Сейчас морские перевозки между Россией и Индией обеспечивают 15 компаний, в числе которых Fesco, Sinokor, «Аккон Рус», «Аметист», Reel Shipping, «Трансмастерс», Sidra, Econ, Modul, MAS и другие.

По сравнению с 2022 г., их количество выросло в 5 раз, что позволило существенно снизить ставки фрахта. Сейчас ставка на перевозку 40-футового контейнера по маршруту «Нава-Шева – Санкт-Петербург» составляет около $2 000.

Финансовые барьеры

Когда Россия оказалась отрезана от западных рынков, Индия получила шанс превратиться в гигантский хаб, который способен принять российскую нефть, газ, удобрения, зерно.

Кроме того, через Индию сейчас Россия может получать большую часть необходимых ей ресурсов — западные технологии, финансы, инвестиции — и опосредованно выйти на западный рынок.

Однако торговля между странами сопровождается сложностями с проведением расчётов. Зарубежные банки зачастую блокируют проведение платежей, а переход на рупии и рубли ограничен из-за особенностей валютного регулирования и сильного дисбаланса во взаимных поставках.

В области финансов между Россией и Индией пока много нерешённых вопросов. Так, индийские банки не принимают прямых финансовых гарантий крупнейших российских кредитных организаций. Таким образом для российских компаний закрыт очевидный и удобный путь получения кредита в индийском банке.

РОССИЯ НАСТРОЕНА НА САМОЕ ПЛОТНОЙ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ИНДИЕЙ КАК СО СВОИМ ОСОБО ПРИВИЛЕГИРОВАННЫМ СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПАРТНЁРОМ. ЭТО ОТВЕЧАЕТ НАЦИОНАЛЬНЫМ ИНТЕРЕСАМ ОБЕИХ СТРАН

До сих пор не решён вопрос с частичной конвертацией рупий, остающихся на счетах российских экспортёров. На банковских счетах российских компаний в Индии ежемесячно накапливается до $1 млрд рупий.

С 2019 г. индийская рупия является частично конвертируемой валютой. Это означает, что, хотя существует большая свобода обмена местной и иностранной валюты по рыночным курсам, остается несколько важных ограничений для более высоких сумм, и они всё ещё нуждаются в одобрении. Проблема эта непростая, и на сегодняшний день решения по ней пока нет.

Решением проблемы «застрявших» рупий могли бы стать инвестиции со стороны российского бизнеса в индийские проекты, однако пока для этого не созданы достаточные условия.

Вопросы сертификации и таможни

Российским компаниям, стремящимся развивать экспорт в Индию, рекомендуется детально изучить вопросы сертификации.

Национальным органом по стандартизации Индии является Бюро по стандартам Индии (BIS). Насчитывается более 100 товарных наименований, которые подлежат обязательной сертификации перед ввозом в Индию. В их числе продукты питания, пищевые добавки и красители, цемент, газовые баллоны, электрические приборы и детали, батареи различного назначения, рентгеновское оборудование, детские бутылочки для кормления, защитная обувь, минеральная вода, медицинские термометры и электрическое оборудование, переключатели, кабели и трансформаторы. С полным перечнем можно ознакомиться на сайте Бюро.

Поставщики пищевой продукции и упаковки дополнительно в обязательном порядке должны пройти регистрацию или лицензирование в Управлении по безопасности пищевой продукции и стандартам (FSSAI). На получение регистрации уйдет 10 рабочих дней, лицензии — от 20 до 30 рабочих дней.

При этом требования по сертификации в Индии меняются довольно часто, поэтому в Российском экспортном центре рекомендуют консультироваться по вопросам сертификации с местными партнёрами.

В перспективе ожидается увеличение поставок в Индию товаров, на которых в стране есть большой спрос: чечевицы, соевых бобов, соевого и подсолнечного масла, а также их жмыхов, различных кормов для животных. Однако большие экспортные пошлины на некоторые номенклатуры товаров препятствуют их активным поставкам. Эти и другие вопросы сейчас активно прорабатываются в рамках работы по заключению соглашения о свободной торговле между ЕАЭС и Индией.

Индия ежегодно импортирует более 3 млн тонн бобовых, и несмотря на это разрыв между спросом и предложением сохраняется. Потребность в продуктах питания на основе белка будет расти вместе с экономическим ростом Индии, который, как ожидается, достигнет $ 5 трлн долларов в ближайшие несколько лет.

Российско-индийское сотрудничество и торговля выходят за рамки евразийского континента, оказывая влияние на глобальный рынок.

Развиваются также контакты по линии субъектов РФ. Российско-индийские межрегиональные связи — один из клю-

чевых факторов динамичного развития стратегического партнёрства.

Заместитель министра экономического развития РФ Дмитрий Валерьевич Вольвач в своём выступлении на **Пленарном заседании XIV Индийско-российского бизнес-диалога** отметил:

«Основной задачей является придание российско-индийским торгово-экономическим и инвестиционным отношениям ещё большей устойчивости и прогнозируемости, сохранение тех больших темпов роста, который мы наблюдаем на сегодняшний день.

Для этого необходимо строить долгосрочные стратегии по диверсификации торговых потоков, по выравниванию экспортно-импортного баланса.

Заключение взаимовыгодного соглашения о свободной торговле между Евразийским экономическим союзом и Республикой Индия, безусловно, послужит новой основой для устойчивого роста торговли между двумя странами. Переговоры о заключении такого соглашения ведутся с 2018 г. В 2022 и 2023 гг. консультации между ЕЭК и Минпромторгом Республики Индия восстановились. В 2024 г. планируется начать переговоры».

Россия и Индия — долгосрочные партнёры

В 2023 г. выросло число бизнес-миссий и различных отраслевых мероприятий. Индию посетили 25 делегаций из регионов России. Сотрудничество развивается не только в сфере товарооборота, но и в строительстве, туризме, культуре.

Был организован ряд масштабных деловых форумов под эгидой Правительства Москвы и Российского экспортного центра, фонда Росгонгресс, Торгово-промышленной палаты РФ.

Впервые после ковида проведено полноценное заседание межправительственной комиссии под председательством Министра промышленности и торговли Российской Федерации Дениса Мантурова и Министра иностранных дел Индии Джай Шанкара.

На системный уровень вышел диалог регуляторов в банковско-финансовой сфере. Обсуждаются не только проблемы текущего дня, такие как открытие корреспондентских счетов и исполнение конкретных контрактных обязательств, но и вырабатываются задачи на перспективу, нацеленные на достижение финансовой независимости отношений двух стран.

По данным индийской статистики, взаимный товарооборот за 2023 г. достиг $ 55 млрд. Россия вошла в четвёрку основных торговых партнёров Индии и удерживает ведущие позиции в поставках углеводородного сырья, минеральных удобрений, продукции АПК, алмазов.

Это создаёт благоприятную атмосферу для дальнейшего углубления и расширения сотрудничества, укрепляет взаимное доверие в деловой среде.

«Говоря о дальнейших перспективах, хотелось бы обратить внимание на задачи, которые должны придать этому процессу устойчивый характер.

Прежде всего, надо устранять дисбаланс в торговле, который на настоящий момент составляет более 48 млрд долларов. Индия может и должна полноценно использовать свои возможности по замещению импортных товаров, которые ранее поставлялись на российский рынок западными компаниями. В таких отраслях как автомобильная, автозапчасти, компоненты, судостроение, электроника, розничная торговля. Необходимо наращивать кооперацию в секторах, где позиции Индии традиционно сильны. Это фармацевтика и информационные технологии. Диверсификации торговли будет способствовать скорейший выход на соглашение о свободной торговле и об уполномоченных экономических операторах», — отметил в своём выступлении на **Пленарном заседании XIV Индийско-российского бизнес-диалога** Посол РФ в Индии Алипов Денис Евгеньевич.

Большие возможности для предпринимателей предоставляет оффшор GIFT City в штате Гуджарат. С 2003 г. в Гуджарате проходит Деловой саммит Vibrant Gujarat.

С 1 января 2024 г. Россия вступает в права Председателя в расширенном БРИКС. Данная площадка зарекомендовала свою востребованность как с точки зрения совместных усилий для продвижения равноправного партнёрства, так и для практической двусторонней работы.

Особый упор будет сделан на повышении роли государств БРИКС в международной валютно-финансовой системе, развитии межбанковской кооперации с фокусом на национальные валюты.

Россия настроена на самое плотное взаимодействие с Индией как со своим особо привилегированным стратегическим партнёром.

Важно не упустить и использовать по полной исторические возможности, которые открываются перед нами.

Это целиком отвечает национальным интересам обеих стран.

По материалам XIV Индийско-российского бизнес-диалога

https://www.iba-moscow.ru/forum

ЗЕРНО — ВАЖНЕЙШИЙ РЕСУРС, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ПРОДОВОЛЬСТВЕННУЮ НЕЗАВИСИМОСТЬ НАШЕЙ СТРАНЫ

В 2022 г. урожай зерновых составил более 1 тыс. кг. на человека, при потреблении в среднем — около 350 кг.

За последние 10 лет РФ превратилась не только в крупнейшего производителя, но и экспортёра зерна, заняв первое место в мире по экспорту пшеницы, при полном обеспечении внутренней потребности.

Наращивание валового сбора зерна в России обостряет проблему сохранности урожая.

Дефицит зерновой ёмкости в стране, по различным оценкам, составляет от 5 до 50 млн тонн. В повестке остро встаёт вопрос строительства современных зернохранилищ.

На Международной бизнес-конференции «ЭЛЕВАТОРЫ РОССИИ — 2024», которая состоялась 14 февраля в Международной промышленной академии, обсудили перспективы развития отрасли хранения зерна, возможности проектирования, строительства и технического оснащения предприятий по хранению зерна, с учётом инновационных предложений отечественных и зарубежных компаний.

По итогам 2023 г., более 32 млн тонн зерновых грузов было перевезено по российским железным дорогам, и более 23 млн — на экспорт, в том числе, через действующие морские порты и терминалы. Объёмы, по сравнению с 2022 г., выросли.

Экспорт зерновых расширяется и охватывает новые рынки — Египет, Турция, Алжир, Китай, страны СНГ.

Перевозки «Евразийским Агроэкспрессом» охватывают всю номенклатуру грузов, в том числе зерновые и зернобобовые.

В рамках проекта проектируются и строятся инфраструктурные объекты — агрохабы, зерновые терминалы, элеваторы.

В 2023 г. в три раза выросли объёмы транспортировка зерновой продукции «Евразийским Агроэкспрессом» по коридору «Север – Юг».

Российский оператор проекта «РЖД Логистика» готов предложить транспортные решения по перевозке зерновых грузов. Для этого, в некоторых регионах России уже спланированы ускоренные нитки графика контейнерных поездов.

РОССИЙСКИЕ ХАЛЯЛЬ-СЕРТИФИКАТЫ ОФИЦИАЛЬНО ПРИЗНАЛИ В ОМАНЕ

Оман официально признал сертификаты халяль, выдаваемые подведомственным Роскачеству органом по сертификации халяльной продукции и услуг «Роскачество – Халяль».

Это произошло после аккредитации органа «Роскачество-Халяль» в Центре по аккредитации стран Персидского залива Gulf Cooperation Counsel Accreditation Center (GAC).

По итогу получения аккредитации в GCC Accreditation Center «Роскачество-Халяль» получило подтверждение о признании сертификатов халяль в Омане путём регистрации органа в Центре безопасности и качества пищевых продуктов Султаната Оман.

Благодаря этому российские производители могут экспортировать свою продукцию в Оман без дополнительных процедур и затрат, пройдя сертификацию в органе «Роскачество-Халяль».

Все сертификаты, выдаваемые органом «Роскачество – Халяль», вносятся в Федеральную государственную информационную систему Росаккредитации, что позволяет потребителям получать о них всю информацию и проверять сведения о сертифицированном продукте и товаре

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

LOGISTIC COMMUNITY

Организатор Конференции
+7 (495) 579-15-06
+7 (917) 589-48-80
info@logistic-community.ru
www.logistic-community.ru/chem

28/03 2024

отель ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО

VIII Ежегодная Конференция «ЛОГИСТИКА ХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ»

CHEMICAL SC-2024

Информационные партнеры

РОССИЙСКИЙ СОЮЗ ХИМИКОВ

RusChlor

PortNews

ПОРТАЛ-ОПАСНЫЙ-ГРУЗ

ПОРТАЛ SEANEWS.RU SeaNews ОПЕРАТИВНАЯ АНАЛИТИКА

Tank Container World

RUPEC

ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА INNO-TRANS.RU

СПЕЦКОНТЕЙНЕР

ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»
Россия, 129326, Москва, проспект Мира, д. 106
тел/факс (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15
www.spezcont.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

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

Специализированные контейнеры всех моделей по заявке Заказчика в необходимом количестве:
танк-контейнеры • рефконтейнеры • контейнеры опен-топ
контейнеры флэт-рэк • контейнеры флекси-танк • балк-контейнеры

НАША ЛОГИСТИКА — ВАШ УСПЕХ!

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

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

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