ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ №50 (2026)

ОСВЕЩАЕТ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗРАБОТКИ И ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ В ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ

ИЗДАЁТСЯ С 2010 ГОДА

ПРЕФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ ТОРГОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ ЕАЭС СО СТРАНАМИ ГЛОБАЛЬНОГО ЮГА

РОССИЯ – КИТАЙ: КЛЮЧЕВЫЕ ДРАЙВЕРЫ РОСТА ТОВАРООБОРОТА

НАДЁЖНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ СЕРВИСЫ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

INNO-TRANS.RU

НАЦИОНАЛЬНЫЙ
БАНК
СБЕРЕЖЕНИЙ

Меняя настоящее, создаем будущее!

nbsrf.ru

АО БАНК НБС, лицензия Банка России № 1949

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Преференциальные торговые соглашения ЕАЭС со странами Глобального Юга. Рост показателей в торговле 2
А. А. Слепнёв, Член Коллегии — Министр по торговле Евразийской экономической комиссии

Механизмы интеграции СПОТ с ГОСЛОГ: синхронизация, устойчивость, безопасность, возможности 6

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Новые возможности Содружества Независимых Государств в современной политической и экономической парадигме 8
Г. И. Бессонов, Председатель Исполнительного Комитета КТС СНГ

ЦАРЭС — современная версия Великого Шёлкового пути 14
А. Г. Кириллова, генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика»

ОБЩЕСТВЕННЫЕ СОВЕТЫ

Работа Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации 18

Совместное заседание общественных советов 20

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЛОГИСТИКА

Россия – Индия: аспекты и перспективы модального сообщения 22
П. А. Иванкин, президент НИЦ перевозок и инфраструктуры

Россия – Китай: ключевые драйверы роста товарооборота 24

Тенденции рынка — строить новую логистику 26
Мария Чербова, генеральный директор ООО «Jupiter Group Logistics»

НОВЫЕ ФИНАНСОВЫЕ И СТРАХОВЫЕ СЕРВИСЫ

Проблемные аспекты логистики и платежей в условиях санкций 30

НАУКА

Ключевые направления инноваций в транспортной отрасли Китая 32

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Бизнес-форум «Новые горизонты и возможности» 4

Общественный совет Ространснадзора принял активное участие в Транспортной неделе-2025 32

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*
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*
Тюфаев А.М., *кандидат экономических наук*
Щербаков В.В., *доктор экономических наук, профессор*

Редакционная коллегия:
Кириллова А.Г. — *главный редактор*
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.

ПРЕФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ ТОРГОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ ЕАЭС СО СТРАНАМИ ГЛОБАЛЬНОГО ЮГА. РОСТ ПОКАЗАТЕЛЕЙ В ТОРГОВЛЕ

А. А. Слепнёв, Член Коллегии — Министр по торговле Евразийской экономической комиссии

Согласно решению Высшего совета ЕАЭС от 26.12.2024 г. № 15 «Об Основных направлениях международной деятельности Евразийского экономического союза на 2025 г.», среди приоритетов Союза в 2025 году:

– развитие эффективного и взаимовыгодного сотрудничества с государствами-наблюдателями при Союзе;

– активизация взаимодействия с заинтересованными в развитии торгово-экономического сотрудничества с Союзом государствами-участниками Содружества Независимых Государств (СНГ), не являющимися членами Союза, а также с другими странами, стремящимися к равноправному и конструктивному партнёрству;

– развитие системного диалога с ключевыми интеграционными и межгосударственными объединениями Евразии — Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС), Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), а также с другими заинтересованными партнёрами в целях расширения экономического сотрудничества;

– развитие сотрудничества с другими международными организациями, региональными интеграционными и межгосударственными объединениями и третьими странами, финансовыми институтами развития;

– повышение транспортной связанности Союза с активно развивающимися рынками третьих стран путём развития евразийских транспортных коридоров как составляющей системы глобальных транспортных сообщений и их сопряжения с многосторонними международными проектами;

– создание благоприятных условий для бизнеса государств-членов в части ведения внешнеэкономической деятельности;

– сотрудничество с международными партнёрами Союза в целях минимизации негативного эффекта на экономики государств-членов вследствие глобальных вызовов путём обмена передовым интеграционным опытом в сферах, предусмотренных Договором о ЕАЭС;

– международное позиционирование Союза как полюса экономического притяжения.

Мы видим многочисленные эффекты от нашего объединения, системно это два основных элемента — единый общий рынок, четыре свободы: свобода перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, без барьеров, по единым правилам, и пространство с более чем 184 млн потребителей, которые создают базу для развития, для инвестиций, для бизнеса.

Сейчас идёт поэтапное переключение приоритетов торговли с западных стран на государства Глобального Юга. По итогам 2024 г. доля стран Глобального Юга в товарообороте с ЕАЭС составила 75%, при этом, с Турцией и Индией торговля составила порядка $ 60 млрд по итогам 2024 г.

Идёт рост торговли и с другими торговыми партнёрами, к которым относятся Объединённые Арабские Эмираты, Бразилия и другие страны; существенно растет доля расчётов в национальных валютах. Ожидаем, что по итогу текущего года будет достигнут очередной рекорд в этой части и более 65% расчётов пройдут уже в нацвалютах.

Сегодня наш ключевой партнёр — это Китай. На него приходится чуть больше

КИТАЙ — КЛЮЧЕВОЙ ПАРТНЁР РОССИИ: НА НЕГО ПРИХОДИТСЯ БОЛЕЕ ТРЕТИ ВСЕЙ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ. 95% ВСЕХ РАСЧЁТОВ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В НАЦВАЛЮТАХ

трети всей нашей внешней торговли. По итогам 2024 г. рост был весьма существенным, а в 2025 г. ожидается рост более 3%. 95% всех расчётов с КНР осуществляется в национальных валютах.

Также активно развивается взаимодействие с ОАЭ, ожидается, что наша торговля превысит $ 13 млрд. Завершены переговоры с ОАЭ в части подписания торгового соглашения, сейчас переходим к необходимым формальным процедурам, связанным с согласованием и подготовкой к подписанию. Будущее соглашение поддержит тренд на существенный рост торговли с ОАЭ как с глобальным экономическим хабом в регионе.

Дальнейшая активизация сотрудничества с Эмиратами раскроет новые возможности для бизнеса стран ЕАЭС не только на рынке стран Персидского залива, но и гораздо шире, учитывая глобальную сетку партнёрств, которые сейчас формируют ОАЭ. Что касается практических показателей, то более 90% торговли будет охвачено преференциями, включающими свыше 85% всех товарных линий. Экономия на пошлинах для экспортёров ЕАЭС ожидается до $75 млн в год. И это, конечно, будет давать свой эффект для роста поставок. Торговля имеет все шансы вырасти с нынешних $13 до $20 млрд в среднесрочной перспективе,—это то, что касается наших поставок, и также импортные поставки из Эмиратов будут расти.

Важно и то, что соглашение ЕАЭС с Эмиратами гораздо более широкое, чем просто соглашение о товарах. Параллельно сейчас завершаются переговоры по услугам и инвестициям. Таким образом, комплексное соглашение с ОАЭ охватит практически все сферы совместной работы и задаст рамки взаимодействия ОАЭ и стран ЕАЭС на долгие годы.

Отметим, что мы подошли к переговорам с Монголией, как, можно сказать, к шестому участнику союза. То есть максимально удовлетворили запросы партнёров, и навстречу также получили крайне благожелательные предложения. Имеем все шансы в полтора-два раза нарастить торговлю с Монголией в ближайшей перспективе.

ВСЯ НАША РАБОТА НАПРАВЛЕНА НА РАЗВИТИЕ ЕАЭС КАК КОНКУРЕНТОСПОСОБНОГО, ОТКРЫТОГО ДЛЯ ВЗАИМОВЫГОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА С ВНЕШНИМ МИРОМ, КОМФОРТНОГО ДЛЯ ГРАЖДАН ИНТЕГРАЦИОННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ

Переговоры о заключении временного торгового соглашения между ЕАЭС и Монголией проводятся в соответствии с решением Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2024 г.

Страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Монголия согласовали остававшиеся вопросы по проекту временного соглашения о свободной торговле.

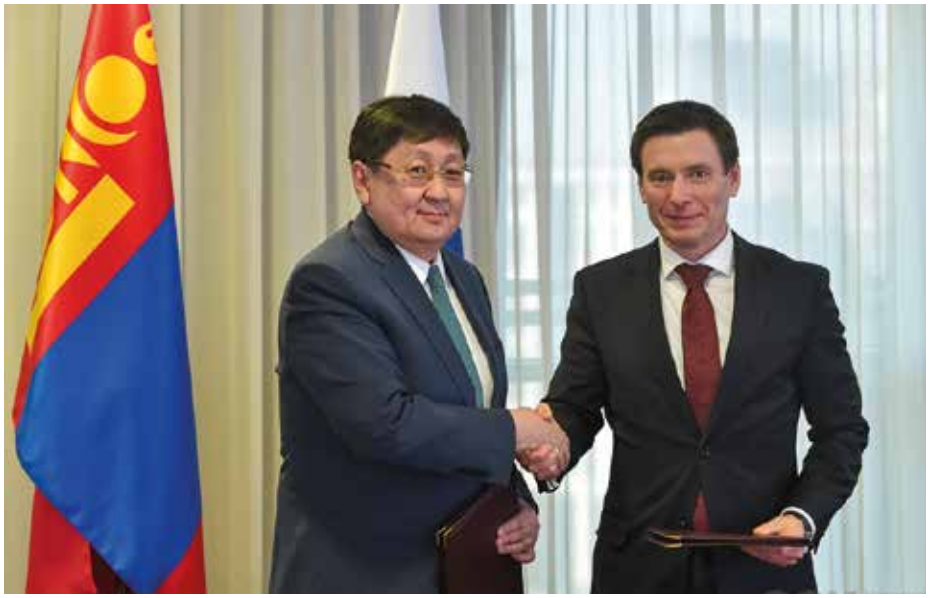
Стороны провели результативные переговоры, в ходе которых детальным образом обсудили все вопросы по проекту временного торгового соглашения между Евразийским экономическим союзом и Монголией. Временное соглашение о зоне свободной торговли с Монголией будет рассчитано на три года и затронет 375 товарных позиций с каждой стороны, в отношении которых будут снижены таможенные пошлины. Монголия утвердила таможенные преференции по всем ключевым товарам стран ЕАЭС, в том числе по молочной и кондитерской продукции, нефтепродуктам и пр., а также по перевозке грузов в рамках экономического коридора «РФ – Монголия – КНР». Экономия на пошлинах в год у нас составит порядка $ 100 млн, это не так мало с учётом ограниченного объёма монгольского рынка.

Точно так же и Монголия получит возможность беспошлинно поставлять на евразийский рынок основную для себя продукцию: благодаря временному торговому соглашению экспорт мяса в ЕАЭС станет круглогодичным. Одновременно новое направление для экспорта появится у монгольских брендов кашемировых и трикотажных изделий.

Временное торговое соглашение стороны могут заключить уже в мае этого года.

Активно ведутся консультации с Индией, связанные с вопросами свободной торговли. Большой интерес к соглашению с ЕАЭС о свободной торговле проявляет Индонезия. Продолжаются контакты с Египтом по вопросу создания ЗСТ, создана рабочая группа по заключению соглашения с Тунисом.

Большое внимание мы уделяем сейчас развитию торговли со странами Африки, и работа с Тунисом имеет также ключевое значение, наша торговля резко растёт за последние годы. Страна располагается в важном регионе



Африки, будущей зоне роста, с которой у стран ЕАЭС есть традиционно дружеские связи. С министром торговли Тунисской Республики достигнуты договорённости о запуске совместных исследований для изучения целесообразности заключения соглашения о свободной торговле.

В работе также ещё несколько стран Африки, Азии и Юго-Восточной Азии, с которыми также прорабатывается потенциальная либерализация торговли.

Нам важно создать такие условия работы, чтобы не возникало барьеров при продаже, когда продавец, например, белорусский, площадка — российская, а покупатели — из Казахстана. Три законодательства, две границы, разные нормативы и разные юридические лица, а должно всё работать так, чтобы совершенно спокойно заказ можно было разместить через телефон или компьютер и товар быстро пришел с минимальными издержками и по минимальным ценам.

Для быстрой логистики у нас запущен логистический проект «Евразийский Агроэкспресс», который способствует ускоренному перемещению сельскохозяйственной продукции и продовольствия по всему миру и нацелен на обеспечение продовольственной безопасности стран ЕАЭС за счёт быстрой доставки продовольствия при полном контроле качества и сохранности продукции.

В декабре 2023 г. главы государств ЕАЭС приняли декларацию о развитии Союза до 2030 г. и на период до 2045 г., где Союз описывается как конкурентоспособное, комфортное для граждан, открытое для взаимовыгодного экономического сотрудничества с внешним миром интеграционное объединение, и вся наша совместная работа направлена на достижение этих целей

Источник: https://eec.eaeunion.org

16 МАРТА 2026 ГОДА В МОСКВЕ, В SOLUXE HOTEL MOSCOW, СОСТОИТСЯ ПЕРВЫЙ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ «НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ И ВОЗМОЖНОСТИ»

Организаторы Форума:
Союз китайских предпринимателей в России;
АНО «Евразийская Агрологистика»;
ООО «Торгмолл».
Мероприятие организуется **при поддержке Фонда Росконгресс.**
Помимо деловых сессий, программа включает интенсивный нетворкинг, B2B-переговоры и церемонию подписания соглашений.
Форум станет пространством весенней энергии, роста и новых совместных инициатив, укрепляющих деловые связи между нашими странами.
Рабочие языки: русский, китайский (синхронный перевод).

Приглашаем представителей СМИ и профессиональное сообщество к участию.

Тел.: +7 495 201 23 06
E-mail: info@c-dk.ru; www.rcbf.c-dk.ru

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ТЕРМОЧУВСТВИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ В 40-ФУТОВЫХ РЕФКОНТЕЙНЕРАХ ПО РОССИИ И МИРУ

♦ **27 000**
TEU перевезены в 2025 году
30% всех ж/д перевозок

♦ **Собственный парк:**
2500+ рефконтейнеров
50+ энергоконтейнеров

♦ **География:**
50+ сервисов
30+ стран

♦ **24/7**
мониторинг температуры

♦ **500+**
клиентов доверяют нам

♦ Широкая география отправок КРК по РФ

Внутрироссийские перевозки:

♦ Москва, Санкт-Петербург → Сибирь, Якутия, Дальний Восток

♦ Новосибирск, Екатеринбург → на Дальний Восток

♦ Владивосток, Сахалин, Камчатка → Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Калининград

Субсидируемые перевозки:

♦ Овощи с Урала и Сибири — на Дальний Восток

♦ Рыба с Дальнего Востока — по всей России

Международные перевозки импорт/экспорт:

♦ Мультимодальные перевозки через порт Владивостока

♦ Прямой железнодорожный сервис из Китая

♦ Deep Sea через порты Санкт-Петербурга и Новороссийска

♦ Китай, Вьетнам, Южная Корея, Таиланд, Тайвань, Индонезия, Саудовская Аравия, Египет, ОАЭ, Индия, Япония, Латинская Америка

+7 (921) 355-05-00
sales@polar-star.ru

МЕХАНИЗМЫ ИНТЕГРАЦИИ СПОТ С ГОСЛОГ: СИНХРОНИЗАЦИЯ, УСТОЙЧИВОСТЬ, БЕЗОПАСНОСТЬ, ВОЗМОЖНОСТИ

С 1 июля 2026 г. российский импорт ждет кардинальная трансформация.

СПОТ (Система подтверждения ожидания поставки товаров) — это государственная цифровая платформа для контроля импорта товаров, особенно из стран ЕАЭС (Беларусь, Казахстан, Армения, Киргизия).

Внедрение СПОТ запланировано в два этапа:

Пилотный режим — с 1 апреля по 30 июня 2026 г.

Полноценный запуск — с 1 июля 2026 г. на всей территории РФ.

Система внедряется для поставок из ЕАЭС, но модель будет масштабироваться на весь импорт, включая Китай. Основная цель СПОТ — усиление таможенного контроля импорта в Россию, особенно поставок через страны ЕАЭС.

Ключевые задачи системы:

– борьба с «серым импортом», когда товары ввозятся без уплаты налогов через фирмы-однодневки;

– повышение собираемости НДС при импорте товаров;

– защита добросовестных участников ВЭД и выравнивание конкурентных условий;

– создание единой цифровой платформы таможенного и налогового контроля.

Сфера применения

СПОТ распространяется на товары, ввозимые в РФ из стран ЕАЭС автомобильным транспортом. Иные виды транспорта будут включены в СПОТ не ранее 2027 г. по решению Правительства РФ.

Концепция создания национальной системы подтверждения ожидания поставки товаров и план мероприятий по её реализации утверждены Распоряжением Правительства РФ от 10.11.2025 № 3213-р.

Для цифровизации и интеграции транспортного комплекса в настоящее время формируется Единая Цифровая Система «ГосЛог», и с 01.03.2026 г. вводится Реестр участников транспортно-экспедиционной деятельности, в соответствии с Федеральным законом от 07.06.2025 № 140-ФЗ.

Введение реестра экспедиторских компаний и перевозчиков — это не просто новый формальный шаг, а системная реформа логистики и контроля перевозок в России. Усиливается безопасность, формируется цифровая прозрачность взаимодействия на всём пути груза — от отправителя до получателя.

С 01.09.2026 г. экспедиторские документы и транспортные накладные должны оформляться исключительно в электронной форме с использованием усиленной квалифицированной или неквалифицированной подписи. Это правило касается всех участников перевозки (отправитель, получатель, перевозчик, экспедитор).

При этом электронные экспедиторские документы необходимо направлять в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, предусмотренную Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ГИС ЭПД). Порядок обмена документами установит Правительство РФ.

Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ системно повышает ответственность экспедиторских организаций и перевозчиков при выполнении своей деятельности по организации транспортно-логистических сервисов и обеспечивает безопасность доставки грузов.

Для работы СПОТ предстоит интегрировать несколько государственных систем, что позволит автоматически проверять данные и контролировать поставки.

Система подтверждения ожидания поставки товаров (СПОТ) в России будет интегрирована с системой ЕЦП «ГосЛог».

Сервисы платформы «ГосЛог», которые будут применены к СПОТ:

– реестры перевозчиков и экспедиторов;

– сервисы отслеживания грузов, маршрутов и документов;

– средства обмена электронными перевозочными документами (ЭПД).

За технологическую стыковку СПОТ с платформой «ГосЛог» ответственно Министерство транспорта Российской Федерации.

Основные нововведения СПОТ

Документ о предстоящей поставке (ДОПП) — электронный документ, подтверждающий ожидание поставки товаров из ЕАЭС. Необходим для заполнения сведений по предстоящей поставке о ввозе товаров в РФ на основании информации, представленной от экспортёра.

Обеспечительный платёж (ОП) — платёж, который вносится в счёт предстоящей уплаты косвенных налогов до ввоза товаров в РФ из ЕАЭС (не менее чем за 2 дня до поступления товара на границу РФ).

Контроль пересечения товара через границу сотрудниками ФТС:
– QR-кода на границе
– Верификация ДОПП

Подготовлен проект федерального закона о внесении изменений в Налоговый Кодекс РФ.

Основные изменения:
– Суммы обеспечительного платежа учитываются в счёт исполнения обязанности по уплате косвенных налогов.
– Возврат переплаты осуществляется через ЕНС.

Проблемные вопросы для компаний, импортирующих товары из ЕАЭС

Заморозка оборотных средств. Необходимость авансом уплачивать НДС в виде обеспечительного платежа создаст дополнительную нагрузку и риск кассовых разрывов, особенно для малого и среднего бизнеса.

Риск задержек. Любая ошибка в документах или расхождение приведёт к простоям груза на границе.
Рост операционных затрат.
– Потребуются новые компетенции в штате или аутсорсинг для работы с системой.
– Потребуется адаптация учётных систем к формированию электронного документа о предстоящей поставке.
– Необходимость изменения внутренних процессов планирования поставок и взаимодействия с перевозчиками.

Что рекомендовано сделать уже сейчас?

– Провести аудит схем импорта из ЕАЭС. Выявить все точки, где товары поступают от партнёров из ЕАЭС, и определить ответственных за оформление документов о предстоящей поставке.
– Оценить влияние обеспечительного платежа на финансовые показатели. Составить прогноз потребности в оборотном капитале с учётом авансовых налоговых платежей.
– Подготовить IT-инфраструктуру. Проверить готовность учётных систем к интеграции с АИС «Налог-3», интегрировать формат обмена данными с перевозчиками и контрагентами в системе «ГосЛог».
– Провести обучение персонала, подготовить специалистов, которые будут работать с системой.

МЫ ОРГАНИЗУЕМ ОБУЧЕНИЕ И ПЕРЕПОДГОТОВКУ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПЕРСОНАЛА ДЛЯ НОВЫХ ЗАДАЧ!

СВЯЖИТЕСЬ С НАМИ:
Проектный Офис «Евразийская Агрологистика»
+7-499-706-80-42, +7-985-774-45-40, info@evrazlog.com

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ В СОВРЕМЕННОЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПАРАДИГМЕ

Г. И. Бессонов, Председатель Исполнительного комитета Координационного транспортного совещания государств-участников Содружества Независимых Государств

Транспорт и логистика, являющиеся кровеносной системой экономики и обеспечивающие стабильность и устойчивость цепочек поставок, играют одну из ключевых ролей в текущей ситуации, когда во всем мире перестраиваются экономические связи.

Необходимость обеспечения потребностей экономики и общества в товарах и услугах, многие из которых имеют трансграничный характер, существенно усиливает запрос на отраслевое сотрудничество и кооперацию. Они необходимы для выстраивания требующихся экономике и обществу транспортных сервисов, современных и клиентоориентированных транспортных услуг. Исполком Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ со своей стороны внимательно отслеживает текущие вызовы и возможности в области развития международных транспортных связей и логистики.

Среди них — *трансформация транспортных коридоров в экономические,* запрос на устойчивость цепочек поставок, поиск новых логистических решений и товарных рынков. Эта работа вносит свой вклад в формирование Большого Евразийского партнёрства и сопряжение проектов ЕАЭС и Инициативы «Один пояс — один путь». Это, в свою очередь, обозначает новые подходы к работе на интеграционном треке.

Без скоординированного развития современной транспортной инфраструктуры, без создания «сквозных» межстрановых технологических решений сегодня невозможно представить эффективное функционирование международного объединения, имеющего перед собой амбициозные геополитические задачи.

Мы видим, что с учётом современных реалий сегодня важно по-новому посмотреть на логистическую карту Содружества, и вновь выйти на общие подходы, на видение того, как наилучшим образом обеспечить потребности экономик стран СНГ в необходимых им транспортных услугах.

Реализация поставленных перед Координационным транспортным совещанием задач в условиях формирования новой глобальной политико-экономической парадигмы развития мира приобретает особую значимость. Отрасли необходимо не только обеспечивать эффективность транспортных решений, но и их гибкость и надёжность, защиту от возможных дальнейших всплесков внешней турбулентности, закручивания санкционной спирали и иных внешних воздействий. Сделать это можно только совместно, объединяя потенциал национальных транспортно-логистических систем, возможности транспортных операторов, вырабатывая и внедряя технологичные трансграничные решения. При реализации международных проектов всё это, разумеется, необходимо делать на принципах взаимного учёта интересов всех участвующих в соответствующих проектах сторон.

В мае прошлого года решением Совета глав правительств СНГ принят План действий по оптимизации инфраструктуры и развитию международных транспортных коридоров, проходящих по территориям стран Содружества. Это масштабный документ, рассчитанный комплекс мероприятий на период до 2030 г. Он ставит перед нами важнейшие задачи и в этой связи исполнителями его мероприятий определены не только государственные ведомства и органы отраслевого сотрудничества СНГ, но и отраслевые компании, академическое сообщество.

Координационное транспортное совещание государств-участников СНГ (КТС СНГ) как координатор реализации мероприятий Плана действий призывает всех вовлечённых участников обратить на исполнение утверждённых на высоком уровне мероприятий самое пристальное внимание. Обсуждение проблематики развития транспортных коридоров и сетей идёт уже более 30 лет и в этой связи может возникать определённая усталость от этой темы. Выскажу свое мнение. Сейчас это в корне неверно! Не только в формате СНГ, но и на многих других международных платформах в последнее время привлекают внимание инициативы, объединяющие ранее существовавшие изо-

БЕЗ СКООРДИНИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, БЕЗ СОЗДАНИЯ «СКВОЗНЫХ» МЕЖСТРАНОВЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ СЕГОДНЯ НЕВОЗМОЖНО ПРЕДСТАВИТЬ ЭФФЕКТИВНОЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ, ИМЕЮЩЕГО ПЕРЕД СОБОЙ АМБИЦИОЗНЫЕ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

45-е заседание Координационного транспортного совещания государств–участников СНГ в Ташкенте в рамках 21-й Международной выставки «Транспорт и логистика – TransLogistica Uzbekistan 2025». Источник: https://e-cis.info/news

лированно проекты по развитию международных транспортных коридоров и маршрутов, выстраивающие их взаимодействие. Трассировки транспортных маршрутов становятся более гибкими, появляются продиктованные экономическими потребностями изменения в трассировках МТК. Транспортная дипломатия как элемент экономической дипломатии в сложившейся ситуации является одним из важнейших инструментов. К ней апеллируют как наши друзья и партнёры, так и те, кто таковыми по каким-либо причинам сегодня не является.

В этой связи при формировании современной логистической карты континента важно рассматривать не только ставшие уже давно традиционными транспортные коридоры «Запад – Восток», «Север – Юг», «Европа – Западный Китай», но и такие направления как Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Пакистан, Россия – Каспийское море – Туркменистан – Узбекистан – Кыргызстан, страны СНГ – Монголия – Китай, страны СНГ – Новороссийск – Турция, страны Азии и Африки, выход транспортного коридора «Север – Юг» на морские порты на Севере, на возможные ответвления от МТК «Север – Юг» в страны Персидского залива и в страны Африканского континента.

Практика показывает, что сейчас многие структуры, как международные, так и интеграционные разрабатывают сходную повестку. С одной стороны — это позволяет предметнее рассматривать детали, с другой, не всегда комплексно рассматриваются проблемы «стыков», иногда возникает дублирование. Поэтому одно из наших направлений развития — укрепление синергии в деятельности органов отраслевого сотрудничества СНГ. В соответствии с решением 44-го заседания КТС СНГ мы приступили к разработке меморандума о сотрудничестве между Координационным транспортным совещанием государств-участников Содружества Независимых Государств, Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Межправительственным советом дорожников и Советом по авиации и использованию воздушного пространства.

Ещё одной своей задачей видим активное участие КТС СНГ в деятельности международных транспортных организаций, как это было прежде. Это нужно для того, чтобы обеспечивать более эффективный выход наших операторов на внешние рынки. Весьма перспективным является формат «СНГ Плюс», позволяющий устанавливать сотрудничество со странами ШОС, БРИКС, другими заинтересованными участниками. Это большая работа и мы как орган отраслевого сотрудничества СНГ должны двигаться в этом направлении. Решение 44-го заседания КТС СНГ нам эти направления определило.

В соответствии с принятыми на правительственном уровне решениями, один из важнейших акцентов делается на инфраструктурном развитии, что, безусловно, верно. Образно говоря, международные транспортные коридоры, как нити сшивают между собой страны СНГ. Однако, необходимо помнить, что транспортные коридоры — это не только пути сообщения, это ещё и технологические процессы, механизмы отраслевого и межведомственного сотрудничества и кооперации.

Поэтому, не менее важным для экономического развития государств Содружества является и состыковка «мягкой» инфраструктуры, то есть такой инфраструктуры, которая нацелена на предоставление услуг, обеспечение потребностей населения и реализацию экономического потенциала.

Что это означает на практике

Первое. Необходимо уходить от взаимной конкуренции отдельных маршрутов и проектов к их синергии и взаимодополняемости. Таким образом, несколько лет назад мы ушли от конкуренции видов транспорта к их объединению в рамках построения сети евроазиатских

транспортных маршрутов, и результаты превзошли наши ожидания. К примеру, коридор «Север – Юг», изначально планировавшийся как маршрут, связывающий Финляндию с Индией, сегодня обрёл новое значение и рассматривается как сеть инфраструктурных, технологических и организационных решений, обеспечивающих выход на внешние рынки в меридиональном направлении через Каспийский регион. Соответственно, это открывает широкие возможности для формирования новых транспортных продуктов, соответствующих реалиям сегодняшнего и завтрашнего дня. Не только из Центральной России, но и из Повольжья, Урала, Сибири, в том числе транзитом через Казахстан и страны Центральной Азии.

Второе. Нужно активно поддерживать развитие цифровых сервисов. Многие транспортные и логистические компании, в том числе и наши ассоциированные члены, развивают свои IT-решения, направленные как на улучшение взаимодействия с клиентурой, так и на повышение эффективности собственной работы — это личные кабинеты, торговые площадки, системы формирования индивидуальных решений и взаимодействия с партнёрами. Важно стремиться к тому, чтобы эти решения не замыкались в рамках границ, а становились трансграничными. Это не только выгодно для производителей транспортной услуги и её потребителей, но и наглядно демонстрирует практические преимущества интеграционных процессов.

Третье. Уход с рынка крупнейших западных логистических операторов и вывод ими своего контейнерного парка открывает новые возможности для создания международных логистических операторов, используя потенциал ведущих транспортных игроков стран Содружества.

Далее. Как бы эффективно мы не развивали транспортную инфраструктуру, несогласованность в развитии пунктов пропуска, их недостаточная мощность или неэффективные технологии пропуска существенно снижают общий потенциал и привлекательность маршрута в целом. Поэтому, призываю к поддержке «сквозных» транспортно-таможенных решений, обеспечивающих предварительное декларирование, внедрение «зелёных коридоров», электронный документооборот в пунктах пропуска. Одновременно с развитием их инфраструктуры это существенно улучшит общий результат.

Ну и конечно, самое главное. Транспорт — это, прежде всего, люди, которые на нём работают, которые вырабатывают совместные транспортные проекты и их реализуют. Нельзя упускать из виду этот важнейший аспект, формирующий транспортную систему завтрашнего дня. Я говорю не только о подготовке и переподготовке кадров. Нужно объединять действующих руководителей проектов и транспортных экспертов, науку и консалтинг, чтобы обеспечить общее видение транспортной отрасли завтрашнего дня, учёт мировых тенденций и прогнозировать будущее, учитывающее наши совместные интересы.

В соответствии с поставленными перед Исполкомом задачами мы приступили к «перезагрузке» деятельности КТС СНГ. Активно привлекаем к сотрудничеству бизнес, науку и образование.

ОДНОЙ ИЗ СВОИХ ЗАДАЧ ВИДИМ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ КТС СНГ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИВАТЬ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫЙ ВЫХОД НАШИХ ОПЕРАТОРОВ НА ВНЕШНИЕ РЫНКИ. ВЕСЬМА ПЕРСПЕКТИВНЫМ ЯВЛЯЕТСЯ ФОРМАТ «СНГ ПЛЮС», ПОЗВОЛЯЮЩИЙ УСТАНАВЛИВАТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО СО СТРАНАМИ ШОС, БРИКС, ДРУГИМИ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ УЧАСТНИКАМИ

По результатам проведённого опроса наших ассоциированных членов, а это крупнейшие игроки транспортно-логистического рынка, многие высказались за более активное рассмотрение вопросов трансграничных перевозок и упрощения пересечения границ.

В связи с тем, что эти задачи исключительно важны, мы активизировали работу по таким направлениям как взаимодействие транспортных администраций, перевозчиков, участников внешнеэкономической деятельности и контролирующих органов. Считаем необходимым объединять усилия всех заинтересованных участников в этом направлении. Надеемся, — это будет результативно и взаимовыгодно.

В качестве примера могу привести следующее. Недавно мы начали работу с Ассоциацией деловых партнёров в сфере внешнеэкономической деятельности — структурой, призванной содействовать экономическим операторам в вопросах выхода на внешние рынки.

Дело здесь в следующем. Для всех участников трансграничной транспортной цепочки очень важна интеграция всех видов транспорта, перевалочных мощностей в ключевых точках и использование современных цифровых решений.

Но не менее значим для общей востребованности новых маршрутов поиск решений по упрощению таможенных процедур, отработке проведения платежей и взаиморасчётов, страхования, использования в этих областях цифровизации и электронного документооборота, включая подачу таможенных деклараций и других документов в электронном виде и уведомление клиентов о планируемом времени прохождения пунктов пропуска, наличии очередей и т. д.

Поэтому мы вырабатываем пути дальнейшей межотраслевой кооперации и намерены активно развивать это направление. В качестве одного из первых шагов — участие Исполкома в конференции «Международный транспортный коридор «Север – Юг»: практические аспекты организации внешнеэкономической деятельности при его использовании», которая состоялась в г. Минеральные воды 17 апреля 2025 г. Данная конференция, целью которой стало обсуждение вопросов взаимодействия участников ВЭД, транспортных операторов и таможенных органов, была организована впервые при уча-

Заседание Совета Глав правительств СНГ, Москва. Источник: открытый

стии Общественного совета при ФТС России, Ассоциации деловых партнёров в сфере внешнеэкономической деятельности и ООО «Ростэк-Кавказ».

Очевидно, что эффективная транспортировка и транзит грузов между государствами-участниками СНГ и развитие транспортно-логистического потенциала Содружества во многом зависит от взаимодействия участников перевозочного процесса с контролирующими органами, страховым и финансово-банковским секторами, от внедрения передовых, в том числе цифровых технологий. Поэтому надеюсь, что работа в этом формате станет регулярной и результативной.

Совместно с Деловым центром экономического развития СНГ и Торгово-промышленной палатой Санкт-Петербурга в ближайшее время даём старт «Петербургской торговой инициативе»—форуму ВЭД и логистики, объединяющему участников внешнеэкономической деятельности, перевозочного процесса, рынка логистических услуг, кредитных и финансовых организаций, операторов платёжных систем. Видим этот формат важным с тем, чтобы объединить их усилия в вопросах эффективного трансграничного взаимодействия и взаиморасчётов. Это исключительно важно в условиях глобальной нестабильности в экономике, позволяет вырабатывать эффективные решения и обеспечивать цепочки поставок.

Нельзя не остановиться на безусловном тренде современности—цифровизации. Цифра—наш безусловный приоритет.

12 декабря 2024 г. в Москве главами правительств был подписан Меморандум о сотрудничестве государств-участников СНГ в области цифровой трансформации транспортного комплекса.

Его целями является не только формирование согласованных подходов к цифровой трансформации транспортного комплекса, но и сопряжение планов по развитию цифровых решений и платформ при организации международных перевозок. Это касается не только территорий стран Содружества, но и сообщения с третьими странами.

Этот огромный пласт работы предусматривает не только внедрение и продвижение передовых технологий, но и создание долгосрочной основы для сотрудничества стран Содружества в области транспорта и логистики, используя совместные решения.

По нашему убеждению, Совет по информатизации на транспорте является как раз такой платформой, на которой государства-участники СНГ могут на постоянной основе обмениваться информацией о стратегических направлениях развития и вырабатывать общие подходы для взаимодействия.

В качестве лидеров мы всегда видим «цифровой блок», который традиционно готовил высококлассных специалистов, чем содействовал опережающему раз-

Выступление Председателя Исполнительного комитета КТС СНГ на 15-м заседании Совета по информатизации КТС СНГ в рамках Международного форума «Россия и Исламский мир», KAZANFORUM 2025

витию транспорта. Так было и во времена МПС, так есть и сейчас.

Поэтому, планируем, что нашим предложением станет создание в рамках Совета по образованию и науке, возглавляемого ректором РУТ (МИИТ) механизма межвузовского взаимодействия (целевой группы) по подготовке специалистов в сфере информационных технологий с привлечением к ее работе организаций — заказчиков кадров.

Рассматривая в таком формате определённые профессиональные компетенции, мы можем готовить рекомендации для внесения в образовательные стандарты или программы повышения квалификации. В конечном результате наша цель — обеспечить диалог транспортников при реализации международных транспортных проектов те только «на одном языке», но и с использованием необходимых отрасли передовых подходов и требований современности.

Эта инициатива идёт в русле решений, зафиксированных в межправительственном меморандуме, и способна дать реальную отдачу для всех заинтересованных стран. На заседании Совета по информатизации на транспорте 15 мая этого года в г. Казани мы озвучили это направление, и были услышаны. Надеемся, что оно будет интересным для Совета и на синергии деятельности двух отраслевых советов (по образованию и науке и по информатизации на транспорте) мы сможем выработать новые точки роста.

НУЖНО АКТИВНО ПОДДЕРЖИВАТЬ РАЗВИТИЕ ЦИФРОВЫХ СЕРВИСОВ. ВАЖНО, ЧТОБЫ ЭТИ РЕШЕНИЯ СТАНОВИЛИСЬ ТРАНСГРАНИЧНЫМИ. ЭТО ВЫГОДНО КАК ДЛЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ, ТАК И ДЛЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ, И НАГЛЯДНО ДЕМОНСТРИРУЕТ ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ

В целом хотел бы отметить, что значимость и эффективность диалога транспортных и логистических компаний с транспортными вузами крайне важна и постоянно возрастает.

Мы высоко оцениваем этот формат взаимодействия и считаем необходимым продолжить в дальнейшем практику проведения конференций совместно с академическим сообществом.

Решением Экономического Совета Содружества Независимых Государств от 13 сентября 2019 г. Российский университет транспорта получил статус базовой организации государств-участников СНГ в области профессиональной подготовки и научно-технического обеспечения развития транспортного комплекса. Вместе с тем, мы готовы к взаимодействию как с нашим флагманским вузом, так и с другими образовательными учреждениями, исходя из поставленных перед нами руководящими органами СНГ целей и задач.

Основной целью будущих конференций станет разработка конкретных механизмов дальнейшей интеграции деятельности транспортных и логистических компаний, разработчиков передовых технологий, вузов и научных центров по приоритетным направлениям развития кадрового потенциала. Не исключаем рассмотрение вопросов, касающихся развития транспортного сотрудничества не только в рамках СНГ, но и в интересах стран Содружества — в формате «СНГ Плюс», на Евразийском континенте в целом.

Новый импульс получила деятельность Инновационно-исследовательского центра КТС СНГ, который трансформи-

руется в платформу научно-экспертного диалога, стратегического обзора ключевых международных тенденций. В этом году уже рассмотрели ряд вопросов, таких как развитие международных транспортных коридоров, экологические аспекты городских эксплуатации транспортных систем, использование электрических видов транспорта

ЗНАЧИМОСТЬ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДИАЛОГА ТРАНСПОРТНЫХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ С ТРАНСПОРТНЫМИ ВУЗАМИ КРАЙНЕ ВАЖНА И ПОСТОЯННО ВОЗРАСТАЕТ

Один из неотъемлемых элементов нашей работы — вовлечение в нашу деятельность представителей регионов. Уже длительное время нашим ассоциированным членом является Министерство транспорта и дорожного хозяйства Самарской области, в начале этого года мы подписали меморандум с Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Башкортостан, активно взаимодействуем с Министерством транспорта Саратовской области, Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Что мы можем предложить в этой сфере?

Прежде всего, это рассмотрение различных аспектов транспортной логистики: реализация транспортного потенциала регионов и содействие встраиванию региональных проектов в международные транспортные цепочки. Большие возможности для экономик регионов открывает установление взаимодействия производителей, транспортных операторов и участников внешнеэкономической деятельности.

Ещё одно направление — городской транспорт и мобильность. Не вызывает сомнения, что несмотря на имеющиеся различия, перед всеми городами стоит общая задача — создание комфортной городской среды, неотъемлемую часть которой формирует городской пассажирский транспорт. Поэтому остановлюсь на этом немного подробнее.

Городской транспорт — это не только объёмы перевозок и подвижной состав. Большую роль в развитии городских транспортных систем играют также взаимная увязка транспортного и градостроительного планирования, развитие мультимодальных транспортных систем, расширение использования электрических видов транспорта, что является вкладом в решение экологических проблем городов, использование механизмов управления мобильностью и внедрения цифровых решений.

В Российской Федерации и других странах Содружества за последнее время принят целый ряд решений, которые с учётом общих задач могли бы быть полезными и другим участникам нашей работы.

С учётом этого, Исполком КТС СНГ при поддержке Российской академии транспорта и Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ) выдвинул инициативу учреждения «Эстафеты устойчивой городской мобильности» — серии тематических мероприятий в городах и агломерациях государств-участников СНГ по обмену опытом и продвижению передовых технических и технологических решений в сфере городских транспортных систем. По их итогам будет возможно подготавливать и вносить на рассмотрение Координационного транспортного совещания и заинтересованных отраслевых советов соответствующие методические рекомендации и предложения.

Данная инициатива, как и направление развитие региональной повестки в КТС СНГ в целом была представлена на Первом форуме регионов СНГ, который состоялся в Ташкенте 29 апреля этого года, а также на приуроченной к 80-летию Великой Победы конференции, которую мы вместе с Межправительственным советом дорожников и Правительством Саратовской области провели в г. Саратове 7 мая 2025 г.

Рассчитываем, что направление по развитию межрегионального транспортного сотрудничества в рамках КТС СНГ будет и впредь активно развиваться, вносить свой вклад в дело повышения качества жизни наших граждан.

ЦАРЭС — СОВРЕМЕННАЯ ВЕРСИЯ ВЕЛИКОГО ШЁЛКОВОГО ПУТИ

А.Г. Кириллова, генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика», д.т.н,
Действительный член Российской Академии транспорта, Почётный железнодорожник Российской Федерации

Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) заложила основу многих региональных проектов, которые осуществляются разными международными организациями.

Официальной концепцией, определяющей развитие программы ЦАРЭС в области транспорта, энергетики, регионального сотрудничества стала концепция Великого Шёлкового пути, которая лежит в основе программных документов. В области транспорта определены следующие основные задачи: развитие транспортных коридоров; усиление координации стран-участниц в энергетической сфере, а также в вопросах предотвращения стихийных бедствий и эпидемий.

В области регионального сотрудничества планируется создание благоприятных условий для внутрирегиональной и межрегиональной торговли.

Официальной концепцией ЦАРЭС оперируют представители международных финансовых институтов (МФИ) Афганистана, Китая, Монголии, Азербайджана и стран Центральной Азии (ЦА).

Специалисты МФИ делают упор на социально-экономическое измерение программы. В рамках такого подхода ставится задача использовать естественные транзитные и ресурсные преимущества региона и сформировать единое инфраструктурное и экономическое пространство.

ЦАРЭС, таким образом, представлялась как единая трансъевразийская система транспортных коммуникаций, образно говоря, — как современная версия Шёлкового пути.

Согласно таким представлениям, ЦА должна стать транспортным мостом между культурами и рынками регионов ЦА, Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) и Южной Азии (Афганистаном, Ираном, Индией). Сторонники такого подхода ставят задачу восстановить исторические связи в масштабе Большой Центральной Азии с помощью реализации программы ЦАРЭС.

В странах Центральной Азии многие политики и чиновники, соглашаясь с общими идеями концепции восстановления Великого Шёлкового пути и развития связей с соседними регионами, тем не менее, рассматривают ЦАРЭС также как проект, который может помочь укрепить связи между самими странами ЦА.

Страны ЦА имеют общие культурно-исторические корни: они находились в составе единого государства, где жили в рамках общего экономического и информационного пространства. Соответственно, есть основания для того, чтобы сами государства ЦА более тесно интегрировались друг с другом, чем с другими участниками ЦАРЭС, что, впрочем, не отменяет и более широкого подхода к преодолению изолированности региона ЦА через развитие связей с другими партнёрами по ЦАРЭС.

Программа ЦАРЭС объединяет Афганистан, Азербайджан, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Её работу поддерживают шесть крупных финансовых институтов, включая Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития, Международный валютный фонд и Азиатский банк развития.
С 2001 г. ЦАРЭС профинансировала 200 региональных проектов на сумму 37 млрд долларов в сфере транспорта, энергетики и торговли.

Приоритетная цель ЦАРЭС — преодоление разрыва торговых связей между государствами ЦА, снижение препятствий для торговли между ними. Соответственно можно сказать, что проект ЦАРЭС работает в тех же функциональных областях, что и другие региональные объединения в ЦА (ШОС, ЕврАзЭС, ОЦАС до 2005 г., и др.). Поэтому ЦАРЭС было важно найти свою нишу в системе региональных организаций, и именно дополнять, а не дублировать или заменять их.

У стран, участвующих в ЦАРЭС, много общих целей, которые формируют базу для сотрудничества. Но есть и вопросы, где проявляются особые позиции сторон.

Ключевая роль транспорта

В рамках ЦАРЭС превалирует подход, что транспорт играет ключевую роль в экономическом развитии региона. В ЦАРЭС считают необходимым развивать не только инфраструктурные транспортные проекты, но и совершенствовать политику в области транспорта и регионального транспортного сотрудничества.

Предлагается сокращать барьеры в транзитной сфере, снижать транспортные расходы, повышать качество транспортных услуг, стимулировать инвестиции в транспортный сектор. Всё это вместе должно помочь преодолеть изолированность ЦА от внешних рынков, и, следовательно, повысить её инвестиционную привлекательность.

Центральная Азия имеет потенциал для того, чтобы стать транзитным маршрутом между Азией и Европой. Для этого должны были быть скоординированы функциональные роли различных видов транспорта.

Грузовые перевозки должен обеспечивать преимущественно железнодорожный транспорт. Автомобильный транспорт, главным образом, должен обслуживать пассажиропоток. Воздушный же транспорт даёт общий международный доступ, обеспечивает связь столиц с крупными городами региона и мировыми центрами.

Основные проблемы транспортного сектора ЦАРЭС:

1. Неэффективная организация транзита (бюрократизм, усложнённость прохождения таможенного, иммиграционного контроля, низкий уровень оборудованности приграничных постов, разделение железных дорог на национальные секторы и отсутствие соглашений о совместном использовании железнодорожных путей).
2. Отсутствие унифицированных транспортных положений у стран-участниц ЦАРЭС, их несоответствие международным стандартам (тарифы, безопасность движения, контроль за выбросами продуктов сгорания и пр.), дискриминационные тарифы на транзитные перевозки, ограниченное участие частного сектора, несогласованность правил осуществления транспортных услуг.
3. Низкий уровень развития транспортной инфраструктуры (дороги, железнодорожные пути и подвижной состав), которая ухудшается в связи с недостаточными объемами финансирования работ по техническому обслуживанию. Транспортная сеть не соответствует уровню экономических и торговых связей стран региона, не хватает дорог, которые бы соединяли производственные центры, рынки и порты.
4. Отсутствие конкуренции в железнодорожном секторе, монополизм. Это приводит к росту тарифов на международные перевозки, устареванию транспортной инфраструктуры, отсутствию международных систем учёта и предоставления информации о грузе отправителям, росту неэффективности оказания услуг в транспортном секторе.
5. Неэффективное управление инвестиционными проектами, финансовыми активами, реализацией транспортных инвестиционных проектов, отсутствие эффективного процесса мониторинга и оценки.
6. Отсутствие единой политики в секторе гражданской авиации, недостаточная открытость рынка для иностранных авиакомпаний.

Для развити сотрудничества в транспортной сфере в рамках ЦАРЭС был сформирован Координационный комитет по транспортному сектору (ККТС).

Участники ЦАРЭС ставят перед собой цель создать регионально интегрированную транспортную систему. Для этого планируется облегчить транзитные процедуры и построить необходимую инфраструктуру.

Выделены следующие приоритеты:

- унификация условий для стран-участниц ЦАРЭС и их транспортных операторов с одновременным повышением эффективности транспортного сектора и ростом качества транспортных услуг;
- унификация и упрощение административных процедур, документооборота на пограничных переходах, что облегчит пассажирские и грузовые перевозки;
- развитие и модернизация региональных и международных транспортных коридоров;
- модернизация железнодорожной сети, повышение эффективности функционирования железнодорожного транспорта;
- увеличение объёмов финансирования транспортного сектора в странах ЦАРЭС, совершенствование управленческих процедур, что необходимо для развития транспортного сектора в регионе, его безопасной и надёжной эксплуатации;
- повышение транспортной безопасности в регионе;
- развитие авиаперевозок за счёт координации политики в области авиации стран ЦАРЭС, расширение участия представителей частного сектора в авиационном бизнесе.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И УСИЛЕНИЕ КООРДИНАЦИИ СТРАН-УЧАСТНИЦ ОПРЕДЕЛЕНЫ В КАЧЕСТВЕ ОСНОВНОЙ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА СТРАН ЦАРЭС

Проекты в рамках ЦАРЭС в транспортной сфере можно разделить на три основные подгруппы. Это проекты, направленные на:

- улучшение транспортного сообщения между соседними странами;
- усиление региональных связей между несколькими странами (железная дорога КНР (СУАР) – Кыргызстан – Таджикистан – Узбекистан);
- развитие транспортного сообщения с соседними регионами для доступа на внешние рынки (автомагистраль Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан).

Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле

В Стратегии предусмотрено развитие шести транспортных коридоров, которые должны связать разные части Евразии транспортными путями: Европа – Восточная Азия; Средиземноморье – Восточная Азия; Россия – Ближний Восток и Южная Азия; Россия – КНР (СУАР); Восточная Азия – Ближний Восток – Южная Азия; Европа – Ближний Восток – Южная Азия.

В 2019 г. министры стран-участниц ЦАРЭС одобрили новую стратегию улучшения мультимодальной транспортной инфраструктуры в регионе, что, как ожидается, приведёт к ускорению социально-экономического развития в текущем десятилетии.

Несмотря на стратегическое расположение региона ЦАРЭС, связывающего Восточную Азию с Европой, Ближний Восток и Южную Азию, трансграничная торговля и транспорт в регионе сталкиваются с серьёзными вызовами.

Региональная транспортная система продолжает испытывать недостаток финансирования, неэффективное техническое обслуживание и обременительные трансграничные процедуры. Результатом этого является низкая скорость трансграничных поездок и высокие затраты на логистику вдоль шести коридоров ЦАРЭС, которые пересекают регион, что приводит к снижению региональной торговли, экономического и социального роста.

Транспортная стратегия ЦАРЭС до 2030 г. направлена на решение этих проблем путём применения международного опыта при разработке региональной и национальной транспортной политики, развития и содержания мультимодальной транспортной инфраструктуры, а также совершенствования трансграничных транспортных операций.

Стратегия также будет нацелена на решение процедурных и инфраструктурных проблем, которые вызывают задержки и дополнительные расходы вдоль экономических коридоров ЦАРЭС.

Стратегия направлена на укрепление доверия и развитие сотрудничества с целью сокращения нефизических торговых и логистических барьеров.

В документе уделяется внимание интегрированным транспортным системам как сухопутным, так и водным, а также более эффективному использованию информационно-коммуникационных технологий.

В стратегии отмечаются международные и региональные соглашения о содействии торговле и трансграничным перевозкам между странами ЦАРЭС и с остальным миром, а также улучшение координации между национальными агентствами по транспорту и управлению границами отдельных государств.

Документ излагает новый долгосрочный подход к управлению дорожной инфраструктурой, при этом должно уделяться повышенное внимание комплексным системам управления дорожными активами и техническому обслуживанию автомобильных дорог.

Однако, несмотря на значительные инвестиции, существующее финансирование дорог покрывает лишь небольшую часть потребностей региона. Как правило, финансирование расходуется на старые дороги, которые находятся в более плохом состоянии, тогда как недавно построенные дороги остаются без внимания, что приводит к более быстрому их изнашиванию.

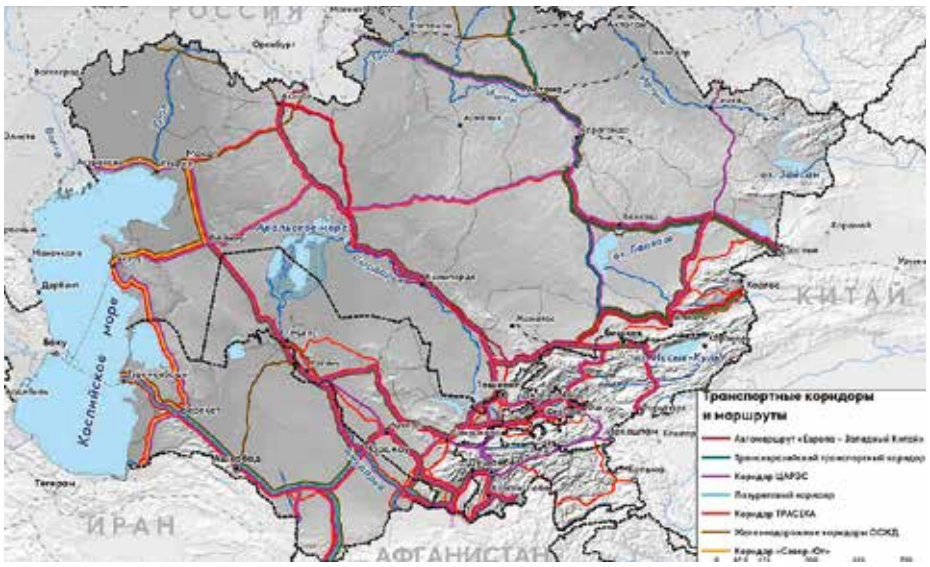
В стратегии обозначен новый подход к железным дорогам, который отдает приоритет экономически жизнеспособным проектам, облегчающим трансграничные перевозки и стимулирующим участие частного сектора.

Железные дороги являются ключом к экономической диверсификации, поскольку они поддерживают национальные цепочки поставок сельскохозяйственной продукции, промышленных товаров и минеральных ресурсов.

Приоритетные меры по железной дороге будут сосредоточены на коммерческой конкурентоспособности и финансовой устойчивости национальных железных дорог, повышении экологичности и безопасности.

Принятая стратегия, стимулируя участие частного сектора в финансировании и эксплуатации транспортных активов, поможет региону ЦАРЭС привлечь дополнительные частные инвестиции.

Это должно привести к повышению эффективности и ускорению институциональных реформ в государственных транспортных операторах, что приведёт к повышению общего устойчивого развития стран региона.



Ключевые маршруты стран Центральной Азии

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

Проектный Офис ЕВРАЗИЙСКАЯ АГРОЛОГИСТИКА

Москва, ул. Сельскохозяйственная, д. 11
www.evrazlog.com; info@evrazlog.com
тел: +7(499)706-80-42; моб: +7(906)044-05-65
t.me/evrazlog

Проектный Офис «Евразийская Агрологистика» ведёт исследовательские, аналитические и инжиниринговые работы по подготовке и реализации инвестиционных программ в рамках интеграционного проекта стран ЕАЭС «Евразийский Агроэкспресс» и других программ Евразийского экономического союза, стран СНГ, ШОС, БРИКС.

Проектный Офис формирует концепцию, стратегию и тактику создания экспортно-импортных торговых площадок стран ЕАЭС за пределами Союза как части инфраструктуры для реализации целей и задач проектов ЕАЭС.

Ключевая цель создания таких площадок—разработка устойчивых систем инфраструктурных решений в сфере международной торговли, транспорта и логистики, включая проработку необходимых объектов аграрной и логистической инфраструктуры.

Комплексная Интеграция Логистических и Торговых Решений является одним из ключевых направлений аналитической и исследовательской работы Проектного офиса «Евразийская Агрологистика».

Формирование подобной интеграции способно улучшить весь цикл экспортно-импортных торговых поставок—от производства до конечного потребителя.

Эти решения помогут производителям РФ, стран ЕАЭС и стран СНГ:

- **оперативно адаптироваться к изменяющимся условиям спроса и условий продаж на международных рынках;**
- **снизить затраты на логистику за счёт новых вариантов логистических, финансовых и торговых решений, что повышает конкурентоспособность продукции.**
- **повысить конкурентные позиции на международной арене благодаря созданию прозрачных и устойчивых цепочек поставок, которые обеспечивают высокое качество и скорость движения товаров.**

Приглашаем к совместной работе!

РАБОТА ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В конце 2025 г. был сформирован новый состав членов Общественного совета при Министерстве транспорта РФ. Возглавила Общественный совет в качестве председателя Горовая Татьяна Викторовна — первый заместитель генерального директора Центра стратегических разработок при Правительстве РФ.
Татьяна Горовая руководила Советом и в прошлом созыве, в 2022–2025 гг.
Общественный совет под её руководством зарекомендовал себя в отрасли как стабильная и эффективная структура общественной деятельности.

Мы попросили Татьяну Викторовну рассказать о целях и задачах Общественного совета при Минтрансе России на новый период работы.

Татьяна Викторовна, что курирует Общественный совет при Минтрансе России? Каковы планы работы и в чём Вы видите общественную поддержку компаний транспортно-логистической отрасли в сложных условиях работы в текущий период?

Общественный совет при Минтрансе России осуществляет общественный контроль за деятельностью Министерства транспорта, в первую очередь, оценивая влияние действующих и разрабатываемых регулятором законодательных актов на качество жизни населения и работу бизнеса. Также проводится мониторинг и оценка предоставляемых Минтрансом России услуг, реализации проектов и программ, работы с обращениями граждан. Все эти задачи Общественного совета установлены действующим законодательством.

Помимо этих задач, Минтранс России попросил членов Совета выступить в роли экспертов и помочь регулятору непосредственно в подготовке ряда законодательных актов, поскольку в Совете собраны профессионалы транспортной отрасли.

Так, в рамках работы Совета рассмотрены вопросы по Концепции законопроекта о транспортной политике Российской Федерации, сформированы предложения для разработки Транспортной стратегии РФ до 2050 г., при этом отмечена большая и результативная работа Общественного совета, его комиссий и рабочих групп.

В результате, к работе Общественного Совета в период с 2022 по 2025 гг., помимо постоянно действующих 36 членов, было привлечено более 200 экспертов, которые качественно отработали более 30 актов в сфере транспорта.

За три года деятельности Члены Совета посетили 77 городов, в которых провели мониторинг качества работы общественного транспорта.

Проведено более 200 отраслевых мероприятий, в том числе круглые столы, сессии с ключевыми экспертами, бизнес-сообществом в рамках различных форумов и конференций.

Заседания Совета проходили не только в Москве. Заседания Совета проводились в Сочи, Твери, Костроме, Новосибирске, Грозном.

Выездные заседания в других городах дали возможность собрать и отработать вопросы на местах, поделиться опытом и лучшими практиками соседних регионов, посетить производственные площадки транспортных предприятий.

Какие вопросы развития отрасли курирует Общественный Совет, в частности, в сфере актуальных инноваций транспорта и логистики?

Совет работал и продолжает заниматься многими вопросами из этой области, в частности:

– Работа над законопроектом о высокоавтоматизированных транспортных средствах.
– Участие в пресечении деятельности нелегальных таксистов в аэропортах.
– Разработка клиентского пути транспортно-логистических компаний: в настоящее время используется в Национальной цифровой транспортно-логистической платформе (НЦТЛП).
– Внесены предложения к национальному проекту «Эффективная транспортная система».
– Внесены предложения в Законопроект «Такси»;
– Предложения в программу пригородных железнодорожных перевозок и поддержки ВСМ;
– Предложения в новые правила недискриминационного доступа к железнодорожным перевозкам.

ОДНА ИЗ ОСНОВНЫХ ЗАДАЧ СОВЕТА — ПРОРАБОТКА ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ НА ЭКСПЕРТНОМ УРОВНЕ. СРЕДИ КЛЮЧЕВЫХ ЦЕЛЕЙ — ФОРМИРОВАНИЕ ПОДХОДОВ К СОЗДАНИЮ ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ, ОРИЕНТИРОВАННОЙ НА ЭКОНОМИЮ ВРЕМЕНИ ПАССАЖИРОВ В ПУТИ, СНИЖЕНИЕ СТОИМОСТИ И СРОКОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

– Предложения в правила пользования средствами индивидуальной мобильности (СИМ).
– Даны предложения к условиям введения «овербукинга».
– Инициатива по повышению ставки таможенной пошлины на транспортные кондиционеры.
– Предложения по импортозамещению систем радиосвязи на объектах транспортной инфраструктуры.
– Изменения к действующим СанПин 2.5.3650-20 по стандартизации требований к климатическому оборудованию общественного транспорта.
– Предложения в проект постановления Правительства РФ «Об утверждении особенностей защиты от актов незаконного вмешательства с использованием беспилотных аппаратов объектов транспортной инфраструктуры и (или) групп объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности».

За время работы прошлого созыва Совет вошёл в пятерку лучших Советов федеральных министерств и ведомств, по оценке Общественной палаты России.

Татьяна Викторовна, какие планы Вы строите на 2026 г. и что, по Вашему мнению, наиболее актуально для совершенствования законодательной системы транспортной отрасли и мер поддержки предпринимателей?

Перед новым созывом Общественного совета стоят ещё более амбициозные задачи. Сейчас готовятся три ключевых документа для отрасли: Закон о транспортной политике; Закон «О высокоавтоматизированных транспортных средствах» (ВАТС) и Транспортная стратегия до 2050 г.

В связи с этим, основной задачей Совета я вижу обеспечение проработки законодательных актов на экспертном уровне, чтобы эти документы повышали эффективность работы отрасли и качество предоставляемых услуг.

Среди ключевых целей — формирование подходов к созданию единой транспортной системы, ориентированной на экономию времени пассажиров в пути, а также снижение стоимости и сроков грузоперевозок.

Мы все понимаем, что без единой слаженной политики на федеральном и региональном уровнях добиться лучших результатов в мире очень сложно, поэтому Минтранс России и Общественная палата поставили перед Советом задачу активно и плотно работать с регионами и советами отраслевых ведомств. Для этого в Совете создана специальная Комиссия, которая объединяет все регионы и ведомства, и которые будут работать на единую главную цель — сделать самую эффективную транспортную систему в мире.

Но самая главная задача, стоящая перед Общественным Советом, — сделать транспорт и поездки удобными, быстрыми, комфортными и лёгкими, особенно для пассажиров с детьми и маломобильных граждан. Этому вопросу Совет сейчас посвящает больше всего времени.

Совет также активно вовлекает молодежь в обсуждение проектов законодательных актов, проводит конкурсы проектов. Это очень важно для привлечения молодых кадров в профессию и выращивания грамотных и компетентных специалистов в будущем.

Общественный Совет при Минтрансе РФ поддерживает транспортные предприятия и проекты в рамках Национальной премии «Формула Движения», где награждаются предприятия транспортного комплекса за достижения в области транспорта.

Эту премию Совет учредил в 2014 г., и она традиционно проводится в рамках ежегодной Транспортной Недели.

У Минтранса России большие планы на деятельность Общественного совета в части поддержки инициатив министерства и коммуникаций с другими федеральными органами исполнительной власти с помощью общественных инструментов.

Особенно важно усилить коммуникацию между министерством и отраслью для оперативного решения проблемных вопросов развития транспортного комплекса страны, чтобы сделать транспортную систему Российской Федерации высокоэффективной и безопасной.

Татьяна Викторовна, благодарим Вас за содержательную беседу! Желаем успехов в работе Общественного Совета!

Беседовала: корреспондент Наталья Фролова

СОВМЕСТНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ СОВЕТОВ

9 сентября 2025 г. в Москве состоялось совместное заседание Общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) и Общественного совета при Федеральном агентстве морского и речного транспорта (Росморречфлот). Мероприятие прошло в зале Коллегии Ространснадзора.

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Виктор Борисович Гулин в приветственном слове отметил, что совместное заседание имеет особое значение для развития взаимодействия и укрепления сотрудничества между надзорными и организационными структурами.

«Вопросы, вынесенные на повестку дня, затронули ключевые аспекты функционирования водного транспорта и требуют консолидации наших усилий. Сегодня мы внедряем в свою контрольно-надзорную деятельность самообследование и профилактические меры.

Особую значимость приобретает наша совместная работа по обеспечению безопасности на водном транспорте. В современных условиях необходимо находить оптимальные механизмы регулирования маломерных судов.

Важны вопросы подготовки кадров для водного транспорта. Этот вопрос сейчас очень актуален. Поэтому конструктивный диалог и профессиональный экспертный подход к рассмотрению вопросов повестки дня позволят выработать взвешенные и правильные решения», — отметил руководитель Ространснадзора.

Одним из приоритетных направлений реформы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта заявлено внедрение системы комплексной профилактики нарушений обязательных требований.

Главная цель этой системы — создать благоприятные условия для того, чтобы донести до предприятий актуальные требования и повысить их осведомлённость о методах их соблюдения.

Этот процесс был запущен в июле 2021 г., однако уже в период с 2019 по 2020 гг. Ространснадзор осуществлял пилотный проект по непрерывному мониторингу исполнения обязательных требований предприятиями, работающими в сфере водного транспорта.

Первый вице-президент Международной Ассоциации логистического бизнеса и Председатель Комиссии по вопросам морского и речного транспорта Общественного совета при Ространснадзоре Алевтина Григорьевна Кириллова выступила с докладом, посвященном вопросам обеспечения устойчивой работы транспортного комплекса и поддержки субъектов предпринимательской деятельности в условиях внешнего санкционного давления, а также внесениям изменений в законодательные акты Российской Федерации в части смешанных перевозок и логистики.

ОДНИМ ИЗ ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РЕФОРМЫ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА ЗАЯВЛЕНО ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ КОМПЛЕКСНОЙ ПРОФИЛАКТИКИ НАРУШЕНИЙ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ

В своём докладе спикер отметила, что в рамках ряда обращений предпринимателей, в частности, от компаний «Нева Тревел» и «Лоцман Бридж СПб», проработаны вопросы повышения качества обслуживания пассажиров и повышения сервисов лоцманской проводки судов в акватории Невы и Финского залива.

Ведётся постоянная работа по повышению качества логистических сервисов для клиентов с операторскими и экспедиторскими компаниями, в том числе с учётом мер поддержки предпринимателей в рамках санкционных ограничений.

По поводу изменений в законодательную базу отмечено, что Президент РФ В.В. Путин подписал федеральный закон № 140-ФЗ, которым вносятся изменения в федеральный закон № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».

С 01.09.2026 г. экспедиторские документы и транспортные накладные должны будут оформляться исключительно в электронной форме с использованием усиленной квалифицированной или неквалифицированной подписи. Это правило касается всех участников перевозки: отправителей; получателей; перевозчиков и экспедиторов.

При этом электронные экспедиторские документы необходимо будет направлять в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, предусмотренную Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ГИС ЭПД). Порядок обмена документами установит Правительство РФ.

С 01.03.2026 г. вводится реестр участников транспортно-экспедиционной деятельности. Реестр будет вестись в электронной форме на базе национальной цифровой транспортно-логистической платформы «ГосЛог». Действующие на 01.03.2026 г. перевозчики будут обязаны подать в Минтранс России уведомление о транспортно-экспедиционной деятельности и вести транспортно-экспедиционную деятельность со дня размещения в реестре сведений о ней.

Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ системно повышает ответственность экспедиторских организаций и перевозчиков при выполнении своей деятельности по организации транспортно-логистических сервисов и обеспечивает безопасность доставки грузов.

С 1 сентября 2025 г. вступил в силу Федеральный закон от 8 августа 2024 г. № 288-ФЗ «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Он регулирует перевозки пассажиров и грузов разными видами транспорта по единому перевозочному документу: по билету для перевозок пассажиров или накладной для перевозки грузов. Также он устанавливает порядок взаимодействия транспортных организаций, включая заключение ими соглашений.

Закон № 288-ФЗ призван систематизировать перевозки и установить права, обязанности и ответственность сторон. Заключение договора подтверждается единым транспортным документом — билетом или накладной. Он может быть оформлен на бумаге или в виде электронного документа.

Закон вводит обязательную выдачу единого транспортного документа (ЕТД), который будет обязательным сопроводительным документом к договору перевозки при осуществлении прямого смешанного сообщения. Такой подход даст возможность отказаться от формирования разных н акладных на все этапы транспортировки. ЕТД будут оформлять на бумаге или в электронном виде. Формировать документ должны будут перевозчики.

С введением единой транспортной накладной и единого транспортного документа, который также будет оформляться в виде электронного документа, этот закон призван систематизировать перевозки с участием различных видов транспорта.

Также на заседании было отмечено, что новый уровень обслуживания при перевозке грузов — это интеграция всех участников транспортного комплекса России на единой Национальной транспортно-логистической платформе «Государственная Логистика».

Совместно с Минтрансом России Общественный Совет Ространснадзора работает, чтобы обеспечить рынку:

– доступ компаний транспортной отрасли к нормативно-справочной информации Минтранса России АСУ ТК на базе открытой архитектуры API;
– переход на электронный документооборот в логистике транспортных потоков;
– цифровую интеграцию транспортных коридоров РФ с международными логистическими и финансовыми платформами;
– дополнительные услуги (в т.ч. финансовые и страховые сервисы), встраиваемые в основные логистические процессы;
– предоставление принципиально новых видов логистических услуг: автоматическая оптимизация маршрута в реальном времени, online-отслеживание поставки и другие.
– бесшовный формат современной логистики.

По материалам совместного заседание Общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта и Общественного совета при Федеральном агентстве морского и речного транспорта

РОССИЯ – ИНДИЯ: АСПЕКТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ МОДАЛЬНОГО СООБЩЕНИЯ

П.А. Иванкин, президент НИЦ перевозок и инфраструктуры

Создание сухопутного транспортного коридора между Россией и Индией является амбициозным проектом, направленным на укрепление экономических связей и улучшение логистической инфраструктуры двух стран. Рассмотрим ключевые моменты и перспективы реализации подобного проекта.

Преимущества сухопутного коридора

В первую очередь, — это экономия времени и ресурсов. Сухопутный мономодальный коридор позволяет сократить сроки доставки грузов по сравнению с морским путём, особенно учитывая географическое положение Индии и России.

Во-вторых, — это развитие региональной экономики. Прохождение маршрута через Центральную Азию и Иран способствует развитию инфраструктуры и экономическому росту регионов, расположенных по маршруту.

И наконец, — это повышение конкурентоспособности. Улучшенная логистика сделает российские товары более доступными для индийского рынка, а индийские — для российского, увеличив экспорт и импорт товаров.

Сухопутный мономодальный транспортный коридор может проходить по следующим потенциальным маршрутам:

- Россия – Казахстан – Туркменистан – Иран – Пакистан – Индия;
- Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – Индия;
- Россия – Казахста – Кыргызстан – Таджикистан – Пакистан – Индия;
- Россия – Казахстан – Кыргызстан – Китай – Индия;
- Россия – Казахстан – Китай – Индия.

Как видно, из представленных потенциальных маршрутов, базовым партнёром на этом коридоре станет Казахстан.

Железнодорожная сеть Казахстана

Железные дороги Казахстана имеют существующую развитию сеть. Значит, затрат на строительство самой инфраструктуры не потребуется, а только на её модернизацию при росте объёмов перевозок.

ГОСУДАРСТВА БЫВШЕГО СССР ИМЕЮТ ЕДИНОЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО И ЕДИНУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ КОЛЕЮ

Рисунок 1. Схема транспортного сообщения между Россией и Индией

Со стороны Российской Федерации есть несколько коридоров:

- Саратов – Илецк – Кандыагаш;
- Астрахань – Макат – Кандыагаш;
- Макат – Бейнеу – Каракалпакстан;
- Макат – Актау – Болашак;
- Оренбург – Илецк – Кандыагаш – Кызылорда – Ташкент;
- Уфа – Тобол – Астана;
- Челябинск – Костанай – Астана;
- Курган – Петропавловск – Астана;
- Астана – Бишкек; Астана – Ташкент; Астана – Достык.

Туркменистан, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан

Все эти страны имеют действующую инфраструктуру, построенную ещё в СССР, которая в настоящее время поддерживается на должном уровне.

Кроме того, различные международные инвесторы вкладываются в развитие транспортной инфраструктуры для формирования новых транспортных коридоров, проходящих через Центральную Азию.

Важно отметить, что в сегодняшних условиях государства бывшего СССР имеют единое технологические пространство и единую железнодорожную колею.

В этой части формирование нового транспортного сухопутного мономодального коридора не потребует больших инвестиций, а политические риски при реализации проекта будут минимальны, несмотря на разновекторную политических позицию Казахстана.

Следующий возможный участок транспортного коридора — **Иран**. Разный уровень технологической оснащённости, разная железнодорожная колея, непрозрачная системы взаимоотношений, высокие политические риски, нестабильные взаимоотношения с граничными партнерами. Вышеуказанные факторы делают рассматриваемый коридор зависимым от политических рисков.

Афганистан. Требуются инвестиции в развитие инфраструктуры, что отложит возможность реализации проекта на срок до пяти лет. В Афганистане

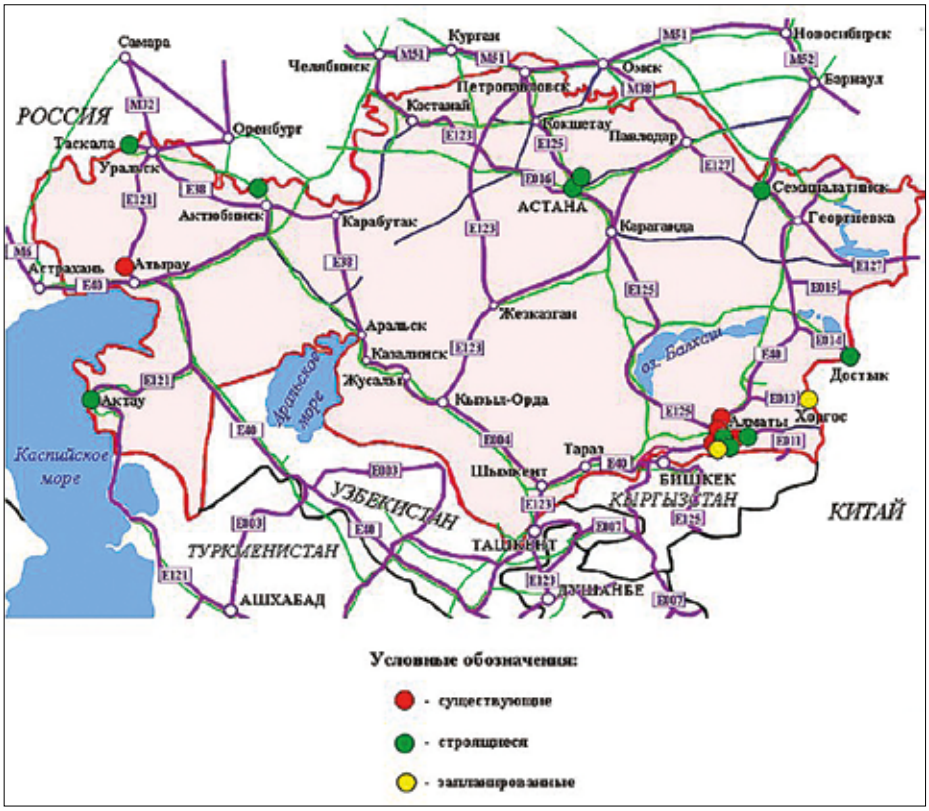


Рисунок 2. Схема транспортных коридоров Казахстана

также сложная политическая ситуация и проблемы во взаимоотношении с приграничными государствами. Таким образом, в Афганистане коридор будет зависеть от политических и инвестиционных рисков.

Пакистан. Требуется усиление железнодорожной инфраструктуры. Важным моментом остается неурегулированность отношений с Индией и Россией. При этом Пакистан является наиболее оптимальным в части логистики маршрутом.

Китай. Инфраструктура хорошо развита, однако сложные политико-экономические отношения с Индией вызывают большие сомнения в реализации данного участка коридора.

Проблемы и препятствия

Несмотря на очевидные преимущества, реализация сухопутного коридора сталкивается с рядом трудностей.

Политические факторы. Сложные отношения между странами региона, включая конфликты и нестабильность, создают дополнительные риски.

Инфраструктура. Необходимость строительства и модернизации транспортной инфраструктуры требует значительных инвестиций.

Безопасность. Обеспечение безопасности грузов и персонала на маршруте является важной задачей.

Перспективы развития

Для успешного осуществления проекта необходимо тесное сотрудничество между правительствами России, Индии и других заинтересованных государств. Важную роль играют международные инициативы, такие как Новый Шёлковый путь, которые способствуют интеграции транспортных сетей и созданию условий для устойчивого экономического роста.

Таким образом, перспектива создания сухопутного коридора Россия – Индия является многообещающей. Такой коридор будет укреплять двусторонние отношения и повышать уровень торговли между двумя странами. Однако успех реализации этого проекта зависит от решения множества технических, политических и финансовых вопросов.

РОССИЯ – КИТАЙ: КЛЮЧЕВЫЕ ДРАЙВЕРЫ РОСТА ТОВАРООБОРОТА

В последние годы товарооборот между Россией и Китаем демонстрирует высокие показатели, однако его динамика определяется целым рядом факторов, включая внешнеэкономическую конъюнктуру, санкционное давление и состояние транспортной инфраструктуры.

По данным Главного таможенного управления КНР, в 2025 г. объём взаимной торговли составил 228,1 млрд долларов США, что на 6,9 % ниже показателя 2024 г. При этом Россия остаётся одним из ключевых партнёров Китая, а Китай — главным внешнеторговым партнёром России.

О том, какова динамика товарооборота между Россией и Китаем, какие факторы на него влияют и каковы прогнозы в среднесрочной перспективе мы беседуем с Еленой Марчук, Заместителем Председателя Правления АО «Банк НБС», Председателем Комитета Московской Деловой России по взаимодействию с банками, финансовыми институтами и институциональными инвесторами.

В 2024 г. товарооборот достиг рекордных $244,8 млрд. Снижение в 2025 г. эксперты связывают с несколькими причинами:

- снижение мировых цен на сырьевые товары (нефть, газ, уголь), которые традиционно формируют значительную часть российского экспорта в Китай;
- замедление темпов промышленного производства в КНР и, как следствие, сокращение спроса на энергоресурсы;
- укрепление рубля, повлиявшим на ценовые параметры торговли;
- сохранение санкционного давления;
- насыщение российского рынка китайской продукцией. В частности, поставки китайских автомобилей в январе – сентябре 2025 г. сократились на 55 %.

По итогам января – ноября 2025 г. товарооборот составил $203,67 млрд, что на 8,7 % меньше аналогичного периода 2024 г. При этом в декабре был зафиксирован рост относительно ноября — до $24,39 млрд.

Какие прогнозы до конца 2030 г.?

Прогнозы по объёму товарооборота к 2030 г. варьируются в зависимости от сценариев развития. Существуют оценки, предполагающие удвоение показателя при условии устранения сохраняющихся ограничений во взаиморасчётах между банками двух стран.

Ключевыми драйверами роста могут стать снижение финансовых барьеров и дальнейшее расширение расчётов в национальных валютах, доля которых уже превышает 90 %.

В августе 2025 г. директор Института Китая и современной Азии РАН Кирилл Бабаев отметил, что к 2030 г. товарооборот может превысить $500 млрд, а текущий потенциал двусторонней торговли оценивается более чем в $400 млрд. Реализация такого сценария возможна при комплексном развитии транспортной, финансовой, правовой, таможенной и приграничной инфраструктуры.

Какие факторы влияют на прогноз?

Среди позитивных факторов можно выделить:

- развитие совместных проектов в высокотехнологичных и несырьевых отраслях;
- интерес китайских инвесторов к локализации производств в России;
- расширение транспортных и логистических коридоров, в том числе в рамках инициативы «Один пояс — один путь»;
- увеличение доли расчётов в национальных валютах;
- потенциал роста экспорта продукции АПК, металлургии и химической промышленности.

К числу рисков относятся:
- санкционные ограничения и риск вторичных санкций;
- сложности с трансграничными платежами;
- ограниченная пропускная способность железнодорожной и портовой инфраструктуры;
- макроэкономические колебания, включая замедление роста экономики Китая;
- структурный дисбаланс торговли (сырьевой экспорт из России и импорт высокотехнологичной продукции из КНР).

Таким образом, дальнейшая динамика товарооборота будет зависеть от совокупности политических, экономических и инфраструктурных факторов.

Логистика играет ключевую роль в обеспечении стабильности товарооборота. Каковы сейчас основные тенденции в логистике между Россией и Китаем?

В 2025 г. возникли дополнительные сложности, связанные с ужесточением контроля на границах и в таможенных процедурах. В частности, меры по борьбе с «серым» импортом, принятые властями КНР, России и Казахстана, привели к увеличению сроков доставки.
К основным проблемам относятся:
- рост времени прохождения пограничных переходов (в 3–4 раза после введения дополнительных мер контроля);
- перегруженность БАМа и Транссибирской магистрали;
- высокая нагрузка на дальневосточные морские порты;
- погодные риски (тайфуны, ливни, наводнения);
- увеличение рисков хищений и мошенничества.

Для стабилизации ситуации реализуются проекты по модернизации пунктов пропуска, развитию Восточного полигона, внедрению цифровых систем отслеживания грузов. В коммюнике по итогам 30-й регулярной встречи глав правительств России и Китая в 2025 г. зафиксированы планы по оптимизации передачи поездов в пунктах пропуска и развитию трансграничных перевозок.

Перспективы до 2030 г.
До 2030 г. планируется реализация крупных инфраструктурных проектов:
- развитие Северного морского пути с целевым грузопотоком 20 млн тонн;
- реализация экономического коридора «Россия – Монголия – Китай»;
- модернизация 11 пунктов пропуска на границе;
- строительство нового пункта пропуска на острове Большой Уссурийский (ввод в 2028 г.);
- развитие терминально-логистического центра «Белый Раст» в Московской области;
- внедрение электронного документооборота и автоматизированных перевозок.

Эти меры направлены на повышение пропускной способности инфраструктуры, снижение логистических издержек и укрепление транзитного потенциала.

Логистические и финансовые процессы тесно взаимосвязаны. Устойчивость товарооборота напрямую зависит от синхронности этих процессов. Какова, по Вашему мнению, взаимосвязь логистики и финансовых расчётов и что необходимо сделать для повышения надёжности системы?

Задержки платежей могут приводить к простою грузов, а сбои в логистике — к штрафным санкциям и разрывам контрактов.

По заявлению министра финансов РФ Антона Силуанова (ноябрь 2025 г.), 99,1% расчётов между Россией и Китаем осуществляется в рублях и юанях. Это позволило снизить зависимость от западной финансовой инфраструктуры.
Ранее возникали следующие сложности:
- усиленные проверки со стороны китайских банков;
- требования письменных подтверждений о готовности принять платёж;
- территориальные ограничения при открытии счетов.

В настоящее время расширяется использование системы CIPS как альтернативы SWIFT, формируются уполномоченные банки для проведения операций, развиваются прямые корреспондентские отношения.

Прямые расчёты являются наиболее прозрачной и безопасной формой, однако требуют более тщательной проверки документов. Альтернативой выступают расчёты через платёжных агентов, что связано с повышенными рисками. При выборе такой схемы необходимо сотрудничать с агентами, аффилированными с финансовыми организациями.

Поэтому при заключении контрактов с китайскими партнёрами целесообразно на начальном этапе консультироваться с банком для выбора оптимальной и безопасной схемы расчётов.

Благодарим Вас, Елена, за содержательную беседу! Желаем успехов в профессиональной деятельности!

Беседовала Наталья Фролова

ТЕНДЕНЦИИ РЫНКА — СТРОИТЬ НОВУЮ ЛОГИСТИКУ

Мария Чербова, генеральный директор ООО «Jupiter Group Logistics»

В 2022–2025 гг. российский рынок логистики испытал кардинальные изменения. Главным вызовом для экономики в 2022 г. явилось тотальное сокращение внешнеторговых операций с Западом, которое привело к полному переформатированию связей, поиску новых торгово-экономических партнерств и перестроению логистических цепочек.

Как промышленному предприятию сохранить цепочки поставок в условиях санкций? Каковы новые реалии глобальной логистики и как выстроить цепочки поставок в условиях тотальных запретов по ряду стран и маршрутов?

На эти актуальные вопросы отвечаем в этой статье.

Из-за санкций возникли многочисленные запреты на экспорт определенных товаров в Россию и импорт российских товаров, особенно в ключевых отраслях, таких как энергетика и технологии. При этом санкции оказывают значительное негативное влияние не только на экономику нашей страны, но и на экономику стран, которые их применяют.

Изменение или полный разрыв маршрутов и партнёрских связей привели к тому, что бизнес оказался вынужден за относительно короткое время налаживать новые транспортные маршруты и искать новые рынки.

Удлинение логистических цепочек и дополнительные административные барьеры вызвали увеличение стоимости транспортных услуг. Логистические компании вынуждены искать обходные маршруты, что нередко увеличивает расходы на транспортировку и затраты на топливо. Кроме того, на рост стоимости влияет и необходимость соблюдения дополнительных таможенных процедур и проверок. Задержки на границе, усиление таможенного контроля, усложнение бюрократических процедур замедляют весь процесс поставки и увеличивают операционные расходы компаний.

«Jupiter Group Logistics» пошла по пути выстраивания новой системы логистики — диверсификации источников поставок и оптимизация логистики под новые условия рынка, при обеспечении условий для экономического развития России, несмотря на все сложности, испытания и вызовы.

«Jupiter Group Logistics» — транспортно-логистическая компания с коллективом профессионалов, имеющих многолетний опыт работы в логистике и торговле. JGL имеет два официальных офиса: в Стамбуле и в Москве, и несколько филиалов в регионах России и странах ЕАЭС. Компания предлагает свои внешнеторговые возможности и компетенции, а также услуги по принятию грузов и дальнейшей их транспортировке по разным направлениям и маршрутам. Благодаря партнёрским отношениям и слаженной работе «Jupiter Group Logistics» помогает клиентам сократить расходы и сроки на доставку грузов.

Компания работает в России, Турции, Иране и других странах региона, занимается трейдингом и логистикой, для этого есть и финансовые, и банковские возможности.

Отметим, что нашим клиентам и партнёрам сейчас необходимо активно выходить на рынки стран, не присоединившихся к санкциям, заключать соглашения с поставщиками из Азии, Ближнего Востока и Латинской Америки. Параллельно нужно развивать импортозамещение — запускать производство отечественных аналогов критически важных компонентов.

Совместно с дирекцией интеграционного проекта стран ЕАЭС «Евразийский Агроэкспресс» мы работаем над проектом организации перевалочных хабов в дружественных странах. Такие хабы позволяют консолидировать грузы и оптимизировать их дальнейшее распределение. Например, операторы, которые работают с азиатскими рынками, вполне могут расширить сотрудничество с хабами на территории Турции, Казахстана, ОАЭ и КНР. Потоки грузов нужно перераспределять таким образом, чтобы исключить прямые поставки из стран, которые поддерживают санкции или находятся под ними.

Подчеркнём, что для формирования эффективной товаропроводящей системы необходимо:

– развивать транспортные коммуникации за счёт создания высокотехнологичных объектов транспортной инфраструктуры, мультимодальных контейнерных терминалов и товарораспределительных центров.

– решить широкий спектр вопросов, требующих проработки и принятия совместных решений в формировании транспортных и торговых потоков на пути Россия – Иран – Индия.

– сформировать маршруты выхода на Китай и интеграцию с Глобальной Инициативой «Один пояс — один путь», с использованием геополитического положения заинтересованных стран и регионов, реализация которых повысит устойчивость экономик вовлечённых в эту работу стран.

СОВМЕСТНО С ДИРЕКЦИЕЙ ПРОЕКТА «ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС» МЫ РАБОТАЕМ НАД ОРГАНИЗАЦИЕЙ ПЕРЕВАЛОЧНЫХ ХАБОВ В СТРАНАХ АЗИИ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА, ЧТО ЗНАЧИТЕЛЬНО УПРОСТИТ ДОСТУП РОССИЙСКИХ АГРАРИЕВ НА РЫНКИ И СНИЗИТ ИЗДЕРЖКИ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ

Проект «Евразийский Агроэкспресс» — это ключевое логистическое решение для развития агроэкспорта в страны Евразийского экономического союза и третьи страны.

Развитие проекта в страны регионов Азии и Ближнего Востока значительно упрощает доступ российских аграриев к рынкам стран Персидского залива, а также снижает издержки при транспортировке продукции. Проект соответствует интересам обеих сторон: Россия ищет новые экспортные ниши, а страны региона стремятся диверсифицировать источники поставок продовольствия и укрепить региональные логистические цепочки.

Запущены новые маршруты в 2023–2025 гг.:

– Коридор «Север–Юг», обеспечивающий транспортную связь между Россией и Индией через Иран.

– Новые маршруты через экономическое партнёрство с Китаем, Индией, Бразилией, Турцией, Египтом, ОАЭ, Ираном, Пакистаном и другими странами Азии, Африки и Латинской Америки.

– Активизация турецкого и пакистанского направлений как транзитных хабов благодаря режиму ре-экспорта и выхода к портам Индийского океана.

Современные условия экономики требуют от промышленных предприятий принципиально нового уровня деловых коммуникаций. Умение быстро перестраивать бизнес-процессы, осваивать новые рынки и внедрять инновационные решения становится ключевым фактором конкурентоспособности, чтобы сохранить операционную эффективность и сформировать более устойчивые бизнес-модели на перспективу.

Адаптация к санкционным ограничениям — сложный, но необходимый процесс, в котором наша компания выработала комплексный подход к перестройке цепочек поставок и создала прочный фундамент для долгосрочного развития логистических компетенций в новых экономических условиях.

Мы готовы справляться с любыми складскими трудностями, сложными погрузками, негабаритными грузами, эскизными погрузками.

Наши ключевые преимущества — круглосуточная работа и обширная инфраструктура. В России мы располагаем несколькими железнодорожными сервисами: Тальцы, Сургут, Чита, Благовещенск и другие. Для клиентов, будь то экспедиторы или грузовладельцы, это означает значительную экономию, ведь многие конкуренты вынуждены перекупать наши же услуги. Добавьте к этому гибкость: мы берёмся за сложные задачи, такие как нестандартная погрузка или срочная доставка. Клиент для нас всегда на первом месте, и для бесшовных сервисов мы используем все виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, морской, авиационный — в любых комбинациях для оптимизации сроков и стоимости.

В сервисах компании добавилось много внутрироссийских направлений, было принято антикризисное решение: максимально варьировать географию, открыть новые направления, в частности, открыли перевозки на Беркакит.

Железнодорожная станция Беркакит — ключевой пункт на Амуро-Якутской магистрали. Она находится в одноимённом посёлке, в 9 км к югу от города Нерюнгри, в Нерюнгринском районе Якутии. Грузопоток идёт по направлению на Якутию из центральных регионов, это большая номенклатура: от продуктов до медикаментов, от строительных материалов до агрохимии. Планируется, что весной на тот же Благовещенск массово пойдут удобрения перед посевной.

Работают южные направления, они всегда загружены поставками продовольственной продукции из Турции в Новороссийск и далее в регионы.

Несмотря на общую нестабильность, объёмы работы удалось сохранить и даже нарастить.

У нас есть крупные турецкие партнёры, совместно с которыми мы сейчас разрабатываем большой проект по доставке полуприцепов через порты Туапсе до Москвы. Проект уже на финальной стадии, скоро стартуют тестовые отправки.

Компания активно включается в новые проекты, и свою миссию видит в том, чтобы в сложных обстоятельствах санкционных ограничений оптимизировать логистику, адаптировать под новые условия рынка и тем самым способствовать экономическому развитию России, несмотря на все сложности, испытания и вызовы.

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ЛОГИСТИКИ И ПЛАТЕЖЕЙ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Современная геополитическая реальность кардинально изменила ландшафт международной торговли и логистики. Санкционное давление, ограничение доступа к традиционным финансовым и транспортным маршрутам поставило перед российским бизнесом и его международными партнёрами комплекс сложных задач. В этих условиях критически важными становятся не только поиск новых логистических коридоров, но и выстраивание устойчивых, безопасных и эффективных платёжных механизмов.

ЛОГИСТИКА: ВЫЗОВЫ И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Основной удар санкций пришёлся на транспортную отрасль. Уход с рынка крупнейших международных логистических операторов, разрыв устоявшихся цепочек поставок, закрытие воздушного пространства и ограничения в морских перевозках потребовали оперативной перестройки всей логистической инфраструктуры.

Ответом стало активное развитие альтернативных маршрутов. Международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Восточный полигон» (Транссиб) приобрели стратегическое значение. Как отмечают эксперты, потенциал грузовой базы МТК «Север – Юг» к 2040 г. оценивается в 70 млн тонн. Активно развивается и Северный морской путь, который рассматривается как перспективная артерия для связи со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Однако развитие новых маршрутов сопряжено с трудностями, — это и необходимость масштабной модернизации инфраструктуры (портов, железных и автомобильных дорог), и устранение «узких мест» на пограничных переходах, и нехватка подвижного состава и контейнеров. Особую остроту приобретает вопрос «мягкой» инфраструктуры — гармонизации таможенных, фитосанитарных и других административных процедур между странами-участницами новых логистических альянсов (ЕАЭС, СНГ, БРИКС+).

ПЛАТЕЖИ: ПРЕПЯТСТВИЯ И ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ

Не менее сложной оказалась ситуация в финансовой сфере. Ограничения работы через международные платёжные системы (SWIFT), «заморозка» активов и риски вторичных санкций для иностранных контрагентов практически парализовали традиционные механизмы международных расчётов.

Перед компаниями, ведущими внешнеэкономическую деятельность, встал ряд проблем:

- Высокие комиссии банков. В условиях повышенных рисков и сложности проведения операций комиссии финансовых институтов могут достигать 7 % от суммы платежа, что существенно снижает рентабельность сделок.
- Валютные риски и неоптимальный курс. Курс конвертации и скрытые банковские наценки становятся значительной статьёй расходов.
- Соблюдение валютного законодательства. Усложнились процедуры валютного контроля, вырос объём документации и проверок.
- Compliance-риски. Необходимость тщательной проверки контрагентов на предмет включения в санкционные списки (SDN) требует создания дополнительных юридических и аналитических отделов.
- Длительные сроки проведения платежей. Стандартные банковские переводы могут занимать недели, что неприемлемо для оперативной деятельности бизнеса.

Ответом на эти вызовы стало появление и активное развитие альтернативных платёжных решений. На рынке действуют специализированные платёжные агенты, которые предлагают сервисы по проведению трансграничных платежей в обход ограничений.

ЭКОСИСТЕМНЫЙ ПОДХОД КАК КЛЮЧ К УСПЕХУ

Как показывает практика, наиболее эффективным в новых условиях является экосистемный подход, объединяющий логистические, таможенные и финансовые услуги в рамках «единого окна». Компании, которые могут предложить

Порты Северного морского пути. Источник: Минтранс РФ

клиенту комплексное решение — от поиска поставщика и организации перевозки до таможенного оформления и проведения безопасного платежа, — получают значительное конкурентное преимущество.

«КЛИЕНТ, КОТОРЫЙ РАБОТАЕТ С НАМИ, МОЖЕТ ПОКУПАТЬ ВЕСЬ СЕРВИС ПО ПРИНЦИПУ ОДНОГО ОКНА, ОДНОГО ВХОДА, — ОТМЕЧАЕТ ВАСИЛИЙ КУТИШЕНКО, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГРУППЫ КОМПАНИЙ ILC. — НАШИ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ И ПЛАТЕЖНАЯ ПЛАТФОРМЫ СИНХРОНИЗИРОВАНЫ МЕЖДУ СОБОЙ. ЭТО ДАЁТ ПРОЗРАЧНОСТЬ, СКОРОСТЬ И КОНТРОЛЬ НА ВСЕХ ЭТАПАХ СДЕЛКИ»

Ключевые преимущества таких экосистем:

1. Прозрачность. Фиксированные комиссии (в среднем около 1% для экспортных операций), отсутствие скрытых наценок, чёткие сроки зачисления средств (1–2 дня).
2. Скорость. Использование механизмов неттинга (взаимозачёта) и сети дочерних компаний в дружественных юрисдикциях (ОАЭ, Китай, Казахстан, Таиланд) позволяет минимизировать время проведения платежа.
3. Безопасность. Прямое взаимодействие с банками в странах присутствия, глубокое знание местного законодательства, многофакторная аутентификация операций.
4. Гибкость. Возможность работы с различными валютами (доллар, евро, юань, дирхам, бат), проведение операций от относительно небольших сумм (от 10 тыс. долларов), предоставление услуг «технического экспортёра» для минимизации рисков при работе с недружественными странами.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ КАК ФУНДАМЕНТ БУДУЩЕГО

Важнейшим трендом является цифровизация всех процессов ВЭД. Современные платформы позволяют не только проводить платежи, но и вести всю сопутствующую документацию — внешнеэкономические контракты, транспортные накладные, акты и т. д. — в едином цифровом пространстве. Это не только упрощает взаимодействие между всеми участниками цепочки (поставщик, перевозчик, таможня, банк), но и облегчает прохождение валютного контроля.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Санкции, безусловно, создали серьёзные препятствия для международной торговли. Однако они же стали катализатором глубоких структурных изменений. Бизнес и государство учатся работать в новых реалиях, активно развивая собственную инфраструктуру и укрепляя партнёрства с дружественными странами. Успех в этих условиях зависит от способности адаптироваться, внедрять инновационные решения и выстраивать прозрачные, технологичные и взаимовыгодные экосистемы, объединяющие логистику и финансы.

Формирование такой интегрированной среды — это не просто ответ на текущие вызовы, но и инвестиция в будущее, которая заложит основу для устойчивого развития внешнеэкономической деятельности России в новой, многополярной архитектуре мировой торговли.

КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИЙ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ КИТАЯ

Транспортная отрасль Китая устойчиво и эффективно развивается. Этому в немалой степени способствует транспортная наука, которая в КНР регулируется рядом ключевых документов, определяющих структуру, политику и руководящие принципы для сектора.

Долгосрочное развитие транспортной инфраструктуры, включая железные дороги, автотрассы, водные и воздушные пути, определяет Программа строительства комплексной транспортной сети на 2021–2035 гг.

Акцент в программе делается на интеллектуальные транспортные системы (ИТС), «умные» дороги, автоматизацию и цифровизацию.

Программа включает развитие высокоскоростных поездов, беспилотного транспорта, экологичных технологий, логистических инноваций, и ставит целью сделать из Китая мирового лидера в транспортной сфере к 2049 г.

План развития современной транспортной системы на 2021–2025 гг. определяет такие основные направления, как экологически чистый транспорт, цифровая трансформация, интермодальные перевозки. Упор в управлении транспортом делается на искусственный интеллект, big data, 5G и блокчейн.

В Национальном плане развития транспортной инфраструктуры Китая основное внимание уделяется стратегическому развитию инфраструктуры, включая дороги, железные дороги, аэропорты и порты, для улучшения связности, эффективности и безопасности.

Национальная стратегия инноваций и развития транспорта освещает основные области инноваций и развития в транспортной отрасли, делая акцент на развитии экологически чистых транспортных технологий, дальнейшем совершенствовании интеллектуальных транспортных систем и интеллектуальную логистику. Также в нём формулируются стратегии и цели для продвижения исследований, разработок и внедрения передовых технологий в секторе.

Согласно данной стратегии, одними из главных глобальных проектов становятся:
– инициатива «Один пояс, один путь» в связке с развитием провинции Хэбэй (с упором на Пекин и Тяньцзинь);
– развитие бассейна реки Хуанхэ и одновременная защита окружающей среды;
– комплексное развитие экономического пояса реки Янцзы, включая её дельту;
– строительство зоны Большого залива Гуандун – Гонконг – Макао.

Конечным результатом Стратегии является построение современной интегрированной транспортной системы, сформированный единый и открытый рынок перевозок, оптимизированная и усовершенствованная схема интегрированных транспортных каналов, увеличение потенциала высокоскоростных железнодорожных перевозок и международных авиаперевозок, безопасная и эффективная логистическая сеть.

Программа инновационного развития интеллектуального транспорта, разработанная Министерством транспорта КНР, включает беспилотные автомобили, умные светофоры, автоматизированные порты.

План по развитию экологичного транспорта стимулирует производство электромобилей, развитие водородного транспорта, энергоэффективные технологии.

Программа научно-технических инноваций в железнодорожной отрасли охватывает развитие маглев-поездов, гиперпетель, автоматизированных систем управления.

Для обеспечения безопасности, качества и эффективности транспортных операций в Китае действуют национальные стандарты и правила.

Эти стандарты охватывают такие области, как углеродные выбросы, безопасность дорожного движения, организация транзита и управление грузоперевозками

Китай активно участвует в развитии международных транспортных коридоров, сотрудничает с ЕС и ООН в области устойчивого транспорта.

Вышеуказанные документы обеспечивают основу для научного развития в транспортной отрасли Китая. Благодаря этим принципам, сектор может модернизироваться, внедрять инновации и вносить вклад в экономический рост и социальное развитие страны.

Важность эффективной и инновационной транспортной системы для государства в современных условиях отметил Генеральный секретарь КНР Си Цзиньпин в поздравительном письме к участникам форума «Global Sustainable Transportation Summit»:

«Создание безопасной, удобной, эффективной, экологичной, экономичной, инклюзивной и устойчивой транспортной системы является важной мерой для поддержки качественного развития государственной экономики и общества в целом».

Россия и Китай имеют долгую историю сотрудничества в области транспортной науки. Транссибирская магистраль, в 19 веке связавшая Центральную Россию с Дальним Востоком, открыла торговые пути в Китай, и стала важной вехой в двустороннем транспортном сотрудничестве двух держав.

В 20 веке на отношения между Россией и Китаем в области транспортной науки оказывали влияние политические факторы, однако после окончания холодной войны и установления дипломатических отношений в начале 1990-х годов, сотрудничество в области транспортной науки начало развиваться.

Одной из ключевых областей сотрудничества между Россией и Китаем в об-

ласти транспортной науки стало развитие сетей высокоскоростных железных дорог.

В 2010 г. две страны подписали соглашение о сотрудничестве в строительстве высокоскоростной железнодорожной линии между Москвой и Казанью, которая призвана стать частью более крупной евразийской высокоскоростной железнодорожной сети, соединяющей Европу и Азию.

Сотрудничество между Россией и Китаем в области транспортной науки значительно укрепилось в последние годы, что обусловлено взаимными общими интересами к улучшению транспортной связности.

Обе страны признали важность модернизации транспортной инфраструктуры для поддержки экономического развития и повышения эффективности логистики.

Одной из ключевых областей сотрудничества между Россией и Китаем в области транспортной науки является развитие сетей высокоскоростных железных дорог. Обе страны вложили значительные средства в технологии и инфраструктуру ВЖД и работают над совместными проектами по улучшению железнодорожного сообщения между своими странами.

Например, проект ВЖД Москва – Казань, который является частью более крупного высокоскоростного железнодорожного проекта Москва – Пекин, направлен на значительное сокращение времени в пути между двумя странами.

Маглев – самый быстрый поезд в мире. Его скорость достигает 431 км/ч.

Для развития проекта Китай предлагает технологии CRRC — аналог «Шанхайского маглева».

Российско-китайское транспортное сотрудничество — ключевой элемент экономической интеграции. Акцент на железнодорожное сообщение, Северный морской путь и логистические хабы делает этот альянс устойчивым даже в условиях санкций.

На фоне санкционного давления, которое, в частности, является причиной ограничения поставки запчастей для транспорта, тем не менее активно развиваются инфраструктурные проекты, такие как модернизацию Транссиба и развитие электромобильного коридора.

В рамках модернизации Транссиба китайские банки выделили $15 млрд на обновление путей и вагонов, а в рамках развития электромобильного коридора идёт строительство зарядных станций вдоль трасс, совместно с BYD и РЖД.

Существенным вызовом является также и разная ширина колеи, что требует перегрузки на границе, и конкуренция с Казахстаном, который предлагает альтернативные маршруты через Туркменистан и Иран.

Несмотря на существующие ограничения, поставлена цель к 2030 г. увеличить грузооборот между Россией и Китаем до 200 млн тонн, внедрить блокчейн для отслеживания грузов и развивать зелёный транспорт (совместное производство водородных поездов: CRRC и Трансмашхолдинг).

По материалам аналитического отчёта Российской Академии транспорта, 2025 г.

Железнодорожное сообщение	Автомобильные трассы и коридоры	Морские маршруты	Авиасообщение
Грузооборот — 140 млн тонн (+ 20 % по сравнению с 2022 г.) Основные маршруты: Китай – Казахстан – Россия (через Алматы / Хоргос) (Западный коридор). Маньчжурия – Забайкальск (Восточный коридор — до 35 % всех грузов. Строится новая ветка в обход Казахстана: Китай – Монголия – Россия. Ускоренные контейнерные поезда из Чэнду в Москву доходят за 12 дней. Скоростной пассажирский поезд «Восток» (Пекин – Москва) сократил время в пути до 6 суток, вместо ранее 8.	Через Россию проходит международная трасса «Европа – Западный Китай». От границы с КНР на Москву, Казань и Екатеринбург проложена трасса М-12 «Восток». Между Суйфэньхэ (Китай) и Гродеково (Россия) работает крупнейший сухопутный переход и логистический хаб.	В 2023 г. перевезено 34 млн тонн (рост в 2 раза с 2020 г.) В рамках развития Северного морского пути компании COSCO и China Communications Construction инвестируют в развитие портов Архангельск и Мурманск. В Дальневосточных портах Владивосток и Находка обрабатывают 40 % всех китайских грузов в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В рамках совместных российско-китайских проектов строится глубоководный Большой Порт Зарубино, — инвестиции со стороны КНР составляют $ 3 млрд.	Увеличилась частота грузовых рейсов Air China Cargo и Аэрофлота по маршруту Пекин – Москва – Европа. Пассажиров между Россией и Китаем перевозят более 70-ти рейсов в неделю. Открылись новые направления: Шанхай – Екатеринбург и Гуанчжоу – Новосибирск.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ РОСТРАНСНАДЗОРА ПРИНЯЛ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛЕ-2025

На форсайт-сессии «Новые инструменты контрольной (надзорной) деятельности: анализ лучших практик», состоявшейся в рамках Транспортной Недели в Москве и организованной Ространснадзором, участники обсудили вопросы обеспечения эффективного и комфортного взаимодействия в сфере контрольной (надзорной) деятельности, а также создание эффективных механизмов обеспечения безопасности на транспорте посредством современных цифровых инструментов.

Общественный совет при Ространснадзоре принял участие в мероприятиях Транспортной недели 2025 практически в полном составе.

На полях форума «Транспорт России» было подписано соглашение о взаимодействии общественных советов Ространснадзора и Федерального агентства морского и речного транспорта.

Руководителями общественных советов также было принято решение о создании ассамблеи общественных советов, которая в транспортной отрасли будет объединять общественные советы именно транспорта, то есть Минтранса, федеральной службы и четырёх федеральных агентств.

Председатель Общественного совета при Ространснадзоре Владимир Леонидович Белозеров:

«Транспортная неделя — это всегда событие в жизни транспортной отрасли нашей страны. Она проходит в преддверии Дня работника транспорта. Это новый праздник, и мы встречаем его с достижениями. Наш общественный совет может гордиться прошедшим годом: мы вошли в группу «А» — лидеры по рейтингу Общественной палаты Российской Федерации, наряду с Общественным советом Минтранса.

Принято решение о создании Ассамблеи общественных советов транспортной отрасли, которая объединит профессионалов высокого уровня. Это действительно истинные патриоты отрасли, профессионалы самого высокого уровня, — все общественные советы формировались на конкурсной основе Общественной палатой Российской Федерации по поручению аппарата президента».

Председатель Комиссии по вопросам морского и речного транспорта Общественного Совета при Ространснадзоре Алевтина Григорьевна Кириллова отметила:

«Сегодня состоялось одно из знаковых событий — подписание соглашения о взаимодействии общественных советов Ространснадзора и Федерального агентства морского и речного транспорта. В нём, в рамках совместной работы, учтены вопросы безопасности на водном транспорте, разработки и актуализации профессиональных стандартов, необходимых для обеспечения высокого уровня квалификации работников морского и внутреннего водного транспорта, подготовки кадров в отраслевых учебных заведениях. Также отражены вопросы повышения качества обслуживания пассажиров при перевозках на водном транспорте и вопросы качества логистического сервиса в портовых и линейных компаниях, особенно в части поддержки, с учётом санкционных ограничений международных рынков логистики. Отмечу также, что основные усилия Ространснадзора, его территориальных органов и Общественного Совета сосредоточены на реализации приоритетных задач государственной транспортной политики».

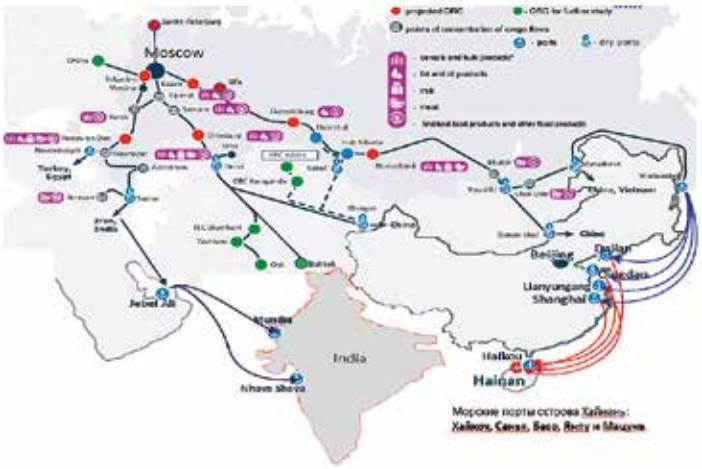
EH
Eurasian Home Hainan Limited

ЕВРАЗИЙСКАЯ АГРОЛОГИСТИКА

ЕВРАЗИЙСКИЙ ДОМ ХАЙНАНЬ — ВАШ НАДЁЖНЫЙ ПАРТНЁР ДЛЯ ВЫХОДА НА РЫНОК КИТАЯ

«Евразийский Дом Хайнань» — это профессиональная консалтинговая компания, специализирующаяся на помощи российским предпринимателям и компаниям в открытии, ведении и развитии бизнеса в Китае, с фокусом на свободную экономическую зону острова Хайнань
Мы сопровождаем компании на всех этапах — от юридической регистрации и открытия банковских счетов до бухгалтерского и внешнеэкономического обслуживания.
Делаем процесс выхода на рынок Китая простым, прозрачным и безопасным!

Наши ключевые направления:
• регистрация компаний различных форм собственности (WFOE, JV и др.);
• открытие банковских счетов в китайских финансовых учреждениях;
• предоставление юридического адреса и офисных решений;
• бухгалтерское и налоговое сопровождение в соответствии с законодательством КНР;
• подбор и проверка надёжных китайских партнёров и поставщиков;
• помощь с лицензиями и сертификацией продукции в КНР;
• консультации по таможенным процедурам;
• организация всего цикла внешнеэкономической деятельности и логистики.



Наши преимущества
• налоговые льготы и преференции Особой Экономической Зоны Хайнаня;
• беспошлинный ввоз товаров на бондовые склады;
• прозрачное ведение бизнеса в соответствии с законодательством КНР;
• прямой доступ к крупнейшему потребительскому рынку мира;
• торговое финансирование и программы поддержки бизнеса;
• быстрая и бесшовная логистика всеми видами транспорта;
• участие в государственных программах и тендерах КНР;
• персональное сопровождение и двуязычная поддержка.
Делаем процесс выхода на рынок Китая простым, прозрачным и безопасным!

Торговые возможности и преференции
• Организация экспортных поставок товаров производителей России и стран ЕАЭС в Китай в формате консигнационных продаж, исключая цепочки посредников в продаже товара.
• Организация закупок товаров на территории Китая для потребителей в России и странах ЕАЭС.
• Торговое финансирование.
Пакеты услуг обсуждаются в зависимости от потребностей заказчика.
Свяжитесь с нами:
info@evrazlog.com | +7-985-774-4540 — Whats App

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