

ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

№48 (2024)

ОСВЕЩАЕТ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗРАБОТКИ И ВНЕДРЕНИЯ
ИННОВАЦИЙ В ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ

ИЗДАЁТСЯ С 2010 ГОДА



**ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОДХОД
К ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ АЗЕРБАЙДЖАНА: ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ РОСТА

**СКОРОСТНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ КАТАМАРАНЫ «КОТЛИН» —
НОВОЕ СЛОВО СОВРЕМЕННОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ**



Ваш универсальный поставщик логистических услуг

НАДЕЖНЫЕ ПАРТНЕРЫ НА ПУТИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Компания предоставляет широкий спектр услуг в области транспортной логистики.

Наши возможности:

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

Перечень услуг:

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

Наши автомобили



Тентованные автомобили



Бортовые автомобили



Контейнеровозы



Рефрижераторы

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

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

www.sevtransline.ru

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Приоритетные направления для обеспечения продовольственной безопасности	2
По итогам стратсессии в Правительстве РФ	
Задача общественного совета — работать на общество	4
Деятельность и задачи Общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)	

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Евразийский Агроэкспресс: стратегический подход к продовольственной безопасности	6
А.Г. Кириллова, Генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика»	
Роль БРИКС в развитии новых торговых отношений. Новые коридоры и новые возможности	12
Железные дороги Азербайджана: потенциал для роста	16
Н.Г. Гейдаров, Председатель Правления ООО «Alliance Logistics»	

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ЛОГИСТИКИ

Логистика: из статьи расхода — в инструмент повышения эффективности ..	20
--	----

ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

Скоростные пассажирские катамараны «Котлин» — новое слово современного отечественного судостроения	22
Ю.А. Набатов, Генеральный директор судоходной компании «Нева Тревел»	

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Развитие грузоперевозок и логистики в Москве: найти баланс интересов бизнеса и власти	25
Е.А. Ерёмкина, Руководитель Общественной приёмной по вопросам развития грузового автотранспорта и межрегиональных грузоперевозок при Уполномоченном по защите прав предпринимателей города Москвы	

НАУЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Защита зданий и сооружений от осадочных деформаций при строительстве транспортных объектов в условиях плотной городской застройки	30
А.И. Харченко, О.И. Рубцов, ОАО «Россевзапстрой»	

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Цифра для продовольственной безопасности	3
Волжский зерновой экспортный форум	15
Стратегия развития Арктической зоны и обеспечение национальной безопасности	28
«Россия — Исламский мир. KAZANFORUM 2024». Итоги	35

Редакционный совет:

Белозёров В.Л., доктор экономических наук, профессор
 Белый О.В., доктор технических наук, профессор
 Вакуленко С.П., кандидат технических наук, профессор
 Гаджимагомедов Р.К., доктор экономических наук
 Еловой И.А., доктор экономических наук, профессор
 (Республика Беларусь)
 Зотов В.Б., доктор технических наук
 Зворыкина Ю.В., доктор экономических наук, профессор
 Исингарин Н., доктор технических наук, профессор
 (Республика Казахстан)
 Каплан Э.Т.
 Кириллова А.Г., доктор технических наук, профессор
 Колесников В.И., доктор технических наук, профессор,
 академик РАН
 Крутоног Г.Л.
 Кузнецов А.П., доктор технических наук, профессор
 Куренков П.В., доктор экономических наук, профессор
 Лещов Г.Ю., кандидат экономических наук
 Миротин Л.Б., доктор технических наук, профессор
 Прокофьева Т.А., доктор экономических наук, профессор
 Тюфяев А.М., кандидат экономических наук
 Щербаков В.В., доктор экономических наук, профессор

Редакционная коллегия:

Фролова Н.Ю. — выпускающий редактор
 Волкова С.А. — ответственный редактор
 Шорохова О.В. — научный редактор
 Гребениченко Е.А. — дизайн и вёрстка
 Кириллов Г.А. — IT редактор

Адрес редакции:

129626, Москва, пр-т Мира, д. 106, оф. 524
 тел/факс (499) 706-80-42, (916) 187-09-13
www.inno-trans.ru
 e-mail: info@inno-trans.ru

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-39052
 от 09.03.2010

Издатель:

Издательский Дом «Пульс времени»

При поддержке:

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

При перепечатке материалов ссылка на журнал «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» обязательна.
 Редакция не несёт ответственности за содержание рекламных публикаций. Мнение редакции может не совпадать с мнениями авторов.
 Типография «О-Принт», Москва, www.o-print.ru
 Тираж 5000 экз.

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В своём выступлении на Петербургском международном экономическом форуме в июле 2024 г. Президент России Владимир Путин высоко оценил результаты отечественного агропрома. Он отметил, что наша страна является ведущим поставщиком на внешние рынки по многим товарам АПК, в частности, занимает 4-е место в мире по производству мяса, 3-е место — по экспорту ячменя, 2-е — по поставкам зерновых и зернобобовых, и первое место в мире — по экспорту пшеницы.

Россия полностью обеспечивает себя рыбой, сахаром и картофелем. По итогам 2023 г. увеличился урожай овощей, выпуск молока и молочной продукции, сои, семян, фруктов и ягод. Вся эта продукция востребована как в России, так и за рубежом.

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин:

«Никакие ограничения и санкции не помешали нашему агробизнесу продвигать отечественное сельхозсырьё и продовольствие на экспорт.

С учётом приоритетов, которые обозначил Глава государства, к 2030 г. предстоит увеличить общий объём производства продукции АПК на 25 %, поставки за рубеж — на 50 %. Инвестиции в основной капитал наших агропредприятий должны вырасти на 60 %.

Очень важно обеспечить технологическую независимость в отрасли, что должно положительно сказаться на её конкурентоспособности.

Основные вопросы, которые предстоит решить в приоритетном порядке:

- развитие селекции и генетики, чтобы получать свои сорта и гибриды, которые востребованы для новых урожаев;
- необходимо наладить выпуск отечественных ветеринарных препаратов, средств защиты растений, ферментов и добавок;
- увеличить производство сельхозтехники, оборудования;
- продолжить применять хорошо зарекомендовавший себя механизм инвестиционных квот для обновления рыболовческого флота.

Именно такой комплексный подход позволит нам предлагать другим странам полноформатное технологическое партнёрство, о необходимости которого говорил Президент.

Мы уже активно сотрудничаем со странами ЕАЭС: действует целый ряд тех-



нических регламентов, которые помогают эффективно регулировать ситуацию на рынках. Хороший результат показывает и логистический проект «Евразийский Агроэкспресс», который сокращает сроки доставки грузов, и что самое важное, снижает издержки. Новые возможности появятся и у агроэкспортёров при сближении наших позиций в сфере продовольственной безопасности».



Заместитель Председателя Правительства РФ Дмитрий Патрушев:

«Объёмы агропромышленного производства России позволяют обеспечивать необходимым сырьём для внутрен-

него потребления не только себя, но и страны-партнёры, а также оказывать помощь нуждающимся государствам.

Такие объёмы производства ставят перед отраслью задачу активно расширять географию торговли. Для этого Минсельхоз России реализует федеральный проект в нацпроекте «Международная кооперация и экспорт».

Ещё одна цель — технологическое лидерство. Производство должно опираться на собственные материально-технические ресурсы. Для этого необходима кооперация с научным сообществом, промышленностью и сферой образования.

Обеспечение АПК собственной техникой и оборудованием требует пря-

мого взаимодействия с промышленностью. Это возможно за счёт развития действующих механизмов стимулирования, либо в рамках нацпроекта «Средства производства и автоматизации».

Решению проблем АПК будет способствовать и совместный диалог в рамках цели по увеличению инвестиций в основной капитал.

Таким образом, задача дальнейшего развития АПК — это составляющая общего процесса по достижению ряда национальных целей. Необходимые механизмы могут быть предусмотрены во многих нацпроектах и госпрограммах, как уже реализуемых, так и запланированных на перспективу».



Министр сельского хозяйства РФ Оксана Лут:

«В 2023 г. Россия достигла значений продовольственной безопасности практически по всем показателям. С учетом высокого самообеспечения внутреннего рынка дальнейшее развитие будет непрерывно связано с наращиванием экспорта.

В 2023 г. Россия экспортировала продовольствия на \$43,5 млрд с положительным сальдо в более чем \$8 млрд.

К 2030 г., в соответствии с указом Президента РФ, нам необходимо достичь показателей по экспорту в \$55 млрд.

Правительство России выделило 6 основных направлений, в которых нам предстоит развиваться в ближайшие шесть лет для обеспечения технологической независимости отрасли и формирования новых рынков.

- селекция и генетика;
- биотехнологии в кормовой и пищевой промышленности;
- ветеринарные препараты и вакцины;

- сельхозтехника и оборудование;
- средства защиты растений;
- укрепление кадрового потенциала отрасли.

Необходимо увеличивать производство пищевого оборудования и сельхозтехники, а также строительство судов для перевозки нашей сельхозпродукции на экспорт.

Министерство сельского хозяйства уже подготовило планы для реализации этой стратегии, обеспечения внутреннего спроса и производства продукции, востребованной на внешних рынках».

*По итогам стратсессии
в Правительстве РФ, 18 июня 2024 г.*

ЦИФРА ДЛЯ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

На Круглом столе, организованном Евразийской экономической комиссией 27 июня 2024 г., обсуждали «Развитие цифровой инфраструктуры как фактор продовольственной обеспеченности Евразийского экономического Союза».

К обсуждению были подняты темы:

- Состояние складской инфраструктуры и распределение продовольственных товаров в государствах-членах ЕАЭС.
- Создание евразийской сети оптово-распределительных центров: реализуем ли такой проект на пространстве ЕАЭС?
- Возможности создания цифровой платформы евразийской сети оптово-распределительных центров.
- Обеспечение доступности цифровых решений для всех участников агропродовольственного рынка ЕАЭС.
- Использование цифровых платформ для обмена опытом и информацией.

В мероприятии приняли участие представители:

- Евразийской экономической комиссии;
- Евразийского банка развития;
- Автономной некоммерческой организации «Евразийская агрологистика»;
- Международной Ассоциации логистического бизнеса;

- Федеральной корпорации по развитию малого и среднего предпринимательства;
- руководители сельскохозяйственных и агрологистических компаний, эксперты из стран ЕАЭС.

Международный интеграционный проект стран-участниц ЕАЭС по развитию ускоренных жд и мультимодальных перевозок агропромышленной продукции «Евразийский Агроэкспресс» вызывает большой интерес у сельхозпроизводителей и инвесторов стран Союза.

Проект, в том числе, предполагает формирование опорной сети агрологистических центров и агрохабов на маршрутах международных транспортных коридоров.

Концепция проекта многозадачна. Большим преимуществом «Евразийского Агроэкспресса» являются облегченные тарифные ставки, скорость и доступность оборудования для транспор-



тировки скоропортящейся продукции, ОРЦ как точки консолидации и перераспределения грузопотоков.

В концепции проекта предлагается рассматривать ОРЦ, в том числе, и как центры переработки и стандартизации сельхозпродукции, тем самым решая для малых и средних сельхозпроизводителей из регионов вопросы по хранению, обработке и транспортировке продукции одновременно.

Подобный подход для многих регионов может стать условием и стимулом для развития и увеличения объемов производства сельхозпродукции.



ЗАДАЧА ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА — РАБОТАТЬ НА ОБЩЕСТВО

20 июня 2024 г. состоялось очередное заседание Общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

Одним из основных вопросов заседания стало обсуждение задач Общественного совета в свете Послания Президента Российской Федерации В.В. Путина, постановка задач для нового состава Совета на 2024 г. и на ближайшие три года (срок действия полномочий нового состава).

Председатель Общественного совета Владимир Леонидович Белозеров подчеркнул важность и необходимость общественной поддержки больших национальных проектов, в частности таких, как развитие международных транспортных коридоров.

«На этом направлении давно и успешно работает Член Общественного совета, генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика», первый вице-президент Международной Ассоциации логистического бизнеса Алевтина Григорьевна Кириллова», — подчеркнул Владимир Леонидович.

Владимир Белозёров также отметил особую важность работы по регионам.

Однако самым важным направлением работы Общественного совета Ространснадзора должно стать качество и безопасность перевозок!

С предложениями включить в план работы Совета задачи в рамках ре-

ализации пяти основных национальных проектов, обозначенных Президентом РФ, выступил заместитель руководителя Ространснадзора, ответственный секретарь Общественного совета Ространснадзора Гулин Виктор Борисович.

Среди задач на 2024 г., и в целом на срок полномочий нового состава Общественного совета, он выделил следующие направления:

- поддержка жителей и коллег на новых территориях;
- организация Общественным советом и поддержка участия членов ОС в спортивных мероприятиях с целью пропаганды здорового образа жизни;

САМЫМ ВАЖНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ РАБОТЫ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА РОСТРАНСНАДЗОРА ДОЛЖНО СТАТЬ КАЧЕСТВО И БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК





Эксперт Общественного Совета Ространснадзора В.Б. Черток; Председатель Общественного совета В.Л. Белозёров; Ответственный секретарь Общественного совета В.Б. Гулин

- активная работа с вузами по подготовке кадров;
- поддержка регионального развития и бизнеса в регионах;
- непрерывная работа над повышением уровня безопасности транспорта.

Эксперт Общественного совета Ространснадзора Черток Владимир Борисович продолжил тему реализации указов Президента РФ В. В. Путина.

Особый акцент в указах сделан на достижении экономического и технологического лидерства, цифровой трансформации государственного управления.

Владимир Борисович подчеркнул важность участия Общественного совета в реализации национальных целей.

Поднял он также и вопрос о социальной защищённости инспекторов Ространснадзора при исполнении их служебных обязанностей. Этот вопрос приобретает особую значимость с учётом нынешней ситуации, когда транспортная безопасность и террористические угрозы становятся всё более злободневными.

«Общественному совету Ространснадзора нельзя оставаться в стороне от таких угроз, необходимо принимать активное участие в разработке технических средств и технологий для защиты от новых видов угроз — кибератак и атак БПЛА», — отметил спикер.

Гулин Виктор Борисович сделал доклад об организации работы Общественного совета по стандартам Общественной палаты, подчеркнув необходимость для всех членов ОС придерживаться этих стандартов.

Он рассказал об обязательных задачах, которые должен выполнять Общественный совет.

Основные компетенции ОС: осуществление общественного контроля за деятельностью федеральных органов исполнительной власти; урегулирование конфликта интересов; участие в разра-

ботке и принятии нормативно-правовых актов; антикоррупционная деятельность.

Задача Общественного совета — работать на общество, обеспечивать общественный контроль.

В. Л. Белозёров представил новый состав комиссий Общественного совета.

Он призвал развивать связи между комиссиями по разными видам транспорта.

Заседание завершилось утверждением состава комиссий и плана работы Общественного совета на 2024 г.

<https://osrostransnadzor.ru/>

ЗАДАЧА ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА — РАБОТАТЬ НА ОБЩЕСТВО, ОБЕСПЕЧИВАТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ



ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

А.Г. Кириллова, Генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика», д.т.н.,
Действительный член Российской Академии транспорта



Для всех стран Евразийского экономического союза продовольственная безопасность является одним из главных направлений обеспечения национальной безопасности, фактором сохранения их государственности и су-

веренитета, важнейшей составляющей демографической политики, необходимым условием реализации стратегического национального приоритета — повышения качества жизни населения путём гарантирования высоких стандартов жизнеобеспечения.

При этом, большинству рисков и угроз национальной продовольственной безопасности в настоящее время страны ЕАЭС противодействуют самостоятельно. В каждом из государств-членов определены национальные приоритетные направления и механизмы обеспечения продовольственной безопасности, функционируют собственные системы оценки и мониторинга, основанные на различающихся критериях и показателях.

Однако проблему обеспечения продовольственной безопасности, ввиду её комплексного характера, необходимо рассматривать и решать не только в национальном контексте посредством реализации внутренних программ, но и в рамках ЕАЭС.

С учётом активного развития мультимодальных транспортных маршрутов между странами ЕАЭС, СНГ, ЦАРЭС и ШОС, с переключением грузопотоков крупных транснациональных торговых структур и крупнейших компаний производителей на сухопутные транспортные коридоры, включая «Новый Шёлковый путь», международные транспортные провайдеры ориентированы на предоставление передового логистического сервиса предприятиям агропромыш-

Перспективные транспортные коридоры



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

**Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин:**

«Необходимо продолжить проектирование и строительство агрохабов и торгово-логистических центров по маршруту следования проекта «Евразийский агроэкспресс».

Для обеспечения продовольственной безопасности ЕАЭС нужна также эффективная логистика и современные транспортные коридоры.

Это важно для снижения издержек грузооператоров, быстрой доставки продуктов. В первую очередь, за счёт бесшовной цифровизации всего процесса трансграничного перемещения грузов. На это же нацелен и совместный проект «Евразийский агроэкспресс».

Нужно продолжить проектирование и строительство агрохабов и торгово-логистических центров по маршруту следования. Чтобы ещё больше людей могли получать свежие высококачественные овощи, фрукты, продукты питания».

ленных рынков всех заинтересованных стран-участниц.

Как следствие, возникают процессы трансформирования конкурентной борьбы в реализацию совместных международных, в том числе, инфраструктурных проектов, способствующих комплексному формированию международных транспортных коридоров (МТК).

Примером таких проектов может послужить организация перевозок по территории нескольких стран с особым режимом прохождения поездов (скоростные, с упрощённой схемой, агроэкспрессы и другие).

Мировой опыт показывает, что, помимо получения прямых выгод, осуществление такого рода экспортно-импортных и транзитных перевозок при обслуживании мировых торгово-экономических связей

также способствует повышению уровня организации внутригосударственных перевозок, положительно воздействуя на степень загруженности мощностей транспортного комплекса, в том числе за счёт уменьшения доли порожних пробегов. Дополнительно к этому, решается проблема несбалансированности грузопотоков, из-за чего из Европы в Азию приходится транспортировать большие количества порожних контейнеров.

В этих условиях чрезвычайно актуальной остаётся проблема повышения эффективности товарообмена между крупнейшими центрами мировой экономики Евразийского континента, осуществляемого на основе трансконтинентальных перевозок товаров.

Преимущества использования при обслуживании евроазиатских грузопотоков

более дорогих, но более быстрых видов транспорта, не исчерпываются только сокращением за счёт меньшего времени нахождения в пути количества «замороженного» товара. Возникают преимущества в опережении конкурентов в доставке новых моделей продукции (особенно технических новинок и сезонных товаров), возможности сокращения складской инфраструктуры, а также организации поставок «точно в срок» комплектующих для конвейерной сборки (при доставке морским транспортом добиться чёткой ритмичности поставок существенно сложнее).

Более полное использование возможностей сокращения сроков транспортировки при использовании трансконтинентальных наземных маршрутов, позволяет государствам генерировать



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

дополнительный прирост валового мирового продукта, исчисляемый миллиардами долларов в год. При этом формируются реальные эффекты как для стран и компаний-товаропроизводителей, так и для стран и компаний — потребителей товаров.

Кроме того, в современных политических реалиях облуживание транзитных евроазиатских грузопотоков на направлениях трансконтинентальных МТК выступает геополитическим фактором глобального масштаба. Наряду с реализацией национальных экономических интересов, становление трансконтинентальных МТК в качестве базовых инфраструктурных элементов в обеспечении международной торговли, становится дополнительным императивом мировой стабильности.

Обозначенные выше предпосылки объективно обуславливают актуальность активизации и расширения процессов создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технико-организационные параметры, а также обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Формирование надёжных сухопутных МТК выступает неотъемлемым фактором экономического развития и межрегиональной интеграции, способствует более широкому вовлечению регионов (в частности, не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии) в мировые торговые производственные цепочки.

ЦАРЭС 2030

Принятая долгосрочная стратегическая Программа Центрально-Азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС) до 2030 г. согласована с национальными стратегиями и глобальной повесткой развития стран региона.

Стратегия основана на миссии по созданию открытой и инклюзивной платформы, соединяющей людей, политику и проекты в интересах совместного и устойчивого развития.

Стратегия ЦАРЭС направлена на создание для железных дорог региона потенциала по привлечению развивающихся торговых потоков, что способствует региональному экономическому развитию.

Железные дороги должны адаптировать свои региональные сети и институциональные структуры к изменяющейся структуре перевозок.

Однако многие железнодорожные инвестиционные проекты в настоящее время невозможно осуществить с использованием коммерческих механизмов финансирования, — они не отвечают критериям финансовой жизнеспособности, применяемым коммерческими банками.

В связи с этим, возникает потребность в поиске альтернативных механизмов мобилизации средств и финансирования, в том числе, привлечения внешней помощи со стороны правительств и международных финансовых институтов (МФИ).

Поскольку железнодорожные сети имеют длительный срок службы, существующая конфигурация железнодорожной сети не всегда соответствует новым схемам грузопотоков; многие железные дороги региона прилагают большие усилия, чтобы приспособиться к этим изменяющимся условиям. В целом, доля железных дорог на рынке перевозок стран ЦАРЭС, ЕАЭС и СНГ сократилась, и большинство железных дорог не полностью участвуют в существующих торговых потоках.

В частности, значительные объёмы грузоперевозок, особенно перевозки

промежуточных продуктов и готовой продукции на дальние расстояния, осуществляются в большей мере автомобильным транспортом, чем железнодорожным. Это обходится для экономики дороже, чем необходимо. В результате, межрегиональная и внутрирегиональная торговля сталкивается с высокими транспортными расходами и «узкими местами».

В рамках программ по развитию транспортных коридоров и евроазиатских транспортных маршрутов, к основным маршрутам, при проработке программ развития, предъявлялись следующие требования:

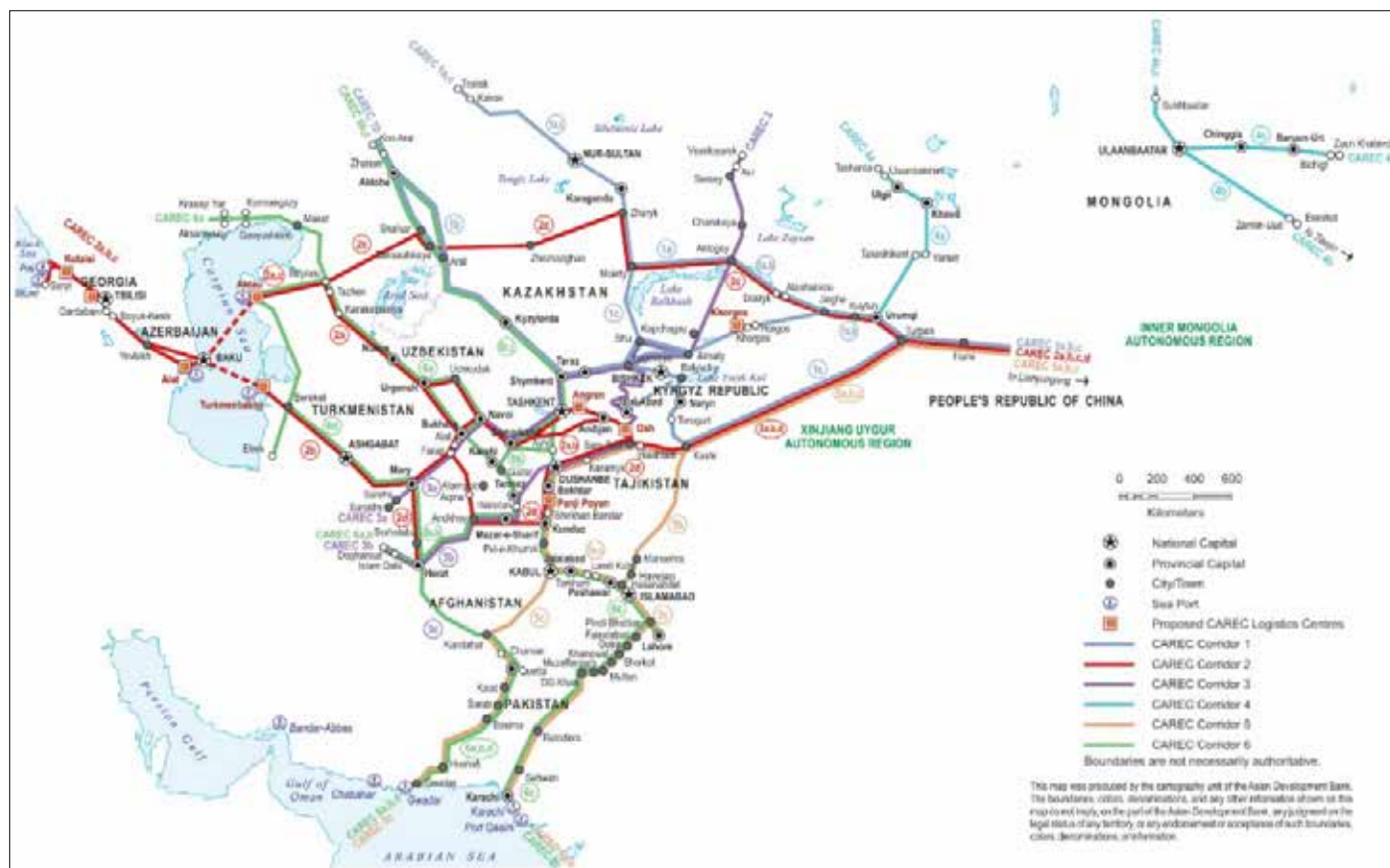
- коридор должен проходить по основной магистральной железной дороге, посредством которой осуществляется или будет осуществляться в будущем большой объём международных перевозок грузов и пассажиров;
- коридор должен отвечать международным техническим параметрам или должен быть модернизирован соответственно требованиям соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях;
- коридор должен проходить по территории нескольких государств;
- маршрут коридора должен проходить по кратчайшему расстоянию между грузообразующими и грузопогашающими центрами.

Кроме того, улучшение терминалов для массовых грузов и логистических терминалов всё больше представляет собой важные инвестиции для улучшения обслуживания специализированных рынков. Для обоснования инвестиций в



ЦАРЭС 2030

СОЕДИНЯЯ РЕГИОН ДЛЯ СОВМЕСТНОГО И
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ



Мультимодальные коридоры ЦАРЕС

коридоры и установления их приоритетности, необходима комплексная оценка.

Такая оценка должна включать:

- смету издержек, соответствующую уровню ТЭО;
- анализ обслуживаемых рынков и воздействия грузоперевозок;

ФОРМИРОВАНИЕ НАДЕЖНЫХ СУХОПУТНЫХ МТК – ВАЖНЫЙ ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ, ВОВЛЕЧЕНИЯ РЕГИОНОВ, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ, В МИРОВЫЕ ТОРГОВО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ЦЕПОЧКИ

- анализ сторон, приобретающих выгоду;
- анализ финансовой и экономической доходности;
- рассмотрение механизмов финансирования, включая альтернативные и структурированные финансы.

Особенно важно составить прогноз по интенсивности движения на основе достоверных данных и маркетинговых исследований с целью увеличения спроса в контексте мультимодальных перевозок.

Эти ключевые подходы являются основой развития интеграционного логистического проекта стран Евразийского экономического союза по ускоренной доставке продовольственных грузов «Евразийский Агрэкспресс».

Проект направлен на развитие экспорта сельхозпродукции российских

агропромышленных товаропроизводителей и производителей государств-членов ЕАЭС в Китай, Вьетнам, Узбекистан, Азербайджан, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Катар, другие страны Азии и Ближнего Востока.

В проекте используют логистические технологии, включающие интегрированное использование транспортной инфраструктуры и привлечение инвестиций в проекты аграрных и транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в странах ЕАЭС и сопредельных заинтере-

сованных странах, и доставку встречного импорта продовольствия.

В 2019 г. был отправлен первый полносоставный железнодорожный «Агрэкспресс» по маршруту Россия – Китай.

Проект реализуется поэтапно по направлениям из России и стран ЕАЭС во внутренние провинции Китая – Сычуань, Суджоу, Чунцин, Сиань и др. – с переключением 1 млн тонн с морских портов России к 2030 г. на прямые сухопутные жд маршруты через п.п. Алтынколь/Хоргос (Казахстан).

С 2021 г. Проект также реализуется в направлении Россия – Узбекистан, и находится в стадии масштабирования на страны СНГ и сопредельные страны Юго-Восточной Азии, Центральной Азии, Ближнего Востока, Персидского Залива и по маршрутам международного коридора «Север-Юг».

В 2021 г. к Проекту подключились Беларусь, Казахстан и Кыргызстан, что вызвало необходимость развивать его уже не в двусторонних форматах, а на интеграционном уровне ЕАЭС.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Значение совместного проекта усиливается в контексте новых вызовов по обеспечению продовольственной безопасности Союза и его государств-членов, и с учетом сложностей, вызванных санкционным давлением.

В 25 февраля 2022 г. премьер-министры стран ЕАЭС подписали Распоряжение № 3 Евразийского Межправительственного Совета о поддержке инициативы реализации совместного проекта государств-членов ЕАЭС по осуществлению ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок «Евразийский Агроэкспресс» (далее — Проект), в целях развития регулярных взаимных поставок сельхозпродукции и продовольствия государств-членов ЕАЭС, а также экспортных поставок.

Данным Распоряжением АНО «Евразийская Агрологистика» наделена полномочиями координатора Проекта и управляющей дирекции Проекта.

Распоряжением Евразийского Межправительственного Совета от 3 февраля 2023 г. № 6 проект масштабируется на маршруты МТК «Север – Юг» и страны Ближнего Востока.

Ключевыми целями Проекта являются:

- Выполнение мероприятий и создание инфраструктуры по осуществлению

ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок сельскохозяйственной продукции и продовольствия для реализации экспортного и импортного потенциала регионов Российской Федерации и государств-членов ЕАЭС.

ЗНАЧЕНИЕ ИНТЕГРАЦИОННОГО ПРОЕКТА СТРАН ЕАЭС «ЕВРАЗИЙСКИЙ АГРОЭКСПРЕСС» УСИЛИВАЕТСЯ В КОНТЕКСТЕ НОВЫХ ВЫЗОВОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОЮЗА И ЕГО ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ, И С УЧЁТОМ СЛОЖНОСТЕЙ, ВЫЗВАННЫХ САНКЦИОННЫМ ДАВЛЕНИЕМ

- Обеспечение создания инфраструктурных торгово-логистических механизмов, формирование социально направленных и экономически обоснованных цен на сельскохозяйственное сырье и продукты питания в регионах РФ и государств-членов ЕАЭС;

Плановые показатели проекта — обеспечить перевозку продукции АПК: к 2025 г. — до 1 млн тонн в год; к 2030 г. — до 3 млн. тонн в год.

Дирекцией Проекта заключено порядка 30 отраслевых соглашений о присоединении к Проекту новых участников из Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Исламской Республики Иран, Саудовской Аравии, Турецкой Республики, Республики Азербайджан, Республики Узбе-

кистан, Республики Таджикистан, Китайской Народной Республики и Вьетнама.

В числе партнёров — транспортно-логистические операторы, региональные правительства, крупные агропроизводители, отраслевые ассоциации и союзы.

За 2023 г. перевезено более 800 тыс. тонн сельхозпродукции и продовольствия, в том числе более 300 тыс. тонн рефрижераторных грузов.

В направлении Китая объём фактических поставок превысил целевые ориентиры годового прироста до 2025 г. — 250 тыс. тонн.

Более 1200 автономных рефконтейнеров составляют подвижной состав партнёров проекта: 500 единиц в собственности и 700 единиц привлекаются на условиях аренды. В планах — нарастить парк и дополнительно привлечь до 1000 специализированных рефконтейнеров.

В рамках реализации Проекта проводятся предпроектные работы по созданию терминально-логистических



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

центров (ТАЦ) и агротерминалов в ряде регионов РФ и стран ЕАЭС.

Евразийская экономическая комиссия рекомендовала Евразийскому банку развития и ряду крупных банков стран-участниц ЕАЭС стать институциональными финансовыми партнёрами создания сети агротерминалов/ТАЦ проекта «Евразийский Агроэкспресс», в том числе в формате синдицированного финансирования.

Отметим, что Евразийский банк развития (ЕАБР) нарастил инвестиционную активность в Казахстане: в этом году ЕАБР вложит в экономику Казахстана не менее 1 млрд долларов. Средства будут направлены на проекты в сфере транспорта, промышленности, энергетики и экологии.

Одним из приоритетных направлений деятельности банка в республике должно стать финансирование крупных инфраструктурных проектов, в том числе проектов агротерминалов и логистических центров.

ЕАБР интенсивно усиливает и развивает инвестиционное присутствие в Казахстане, который между тем является лишь одной из пяти стран ЕАЭС.

Такая инвестиционная активность ЕАБР даёт логичное основание, что межгосударственный интеграционный проект, который объединяет все пять стран ЕАЭС — «Евразийский Агроэкспресс» — может получить значительно

специальных фондов, которые целесообразно создавать для реализации проектов подобного уровня.

Создание и работа фондов в целях финансирования проекта «Евразийский Агроэкспресс» будет давать возможности им, а также банкам-партнёрам выступать основными институциональными кредиторами всех инфраструктурных составляющих Проекта, в том

ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЕАЭС НУЖНА ЭФФЕКТИВНАЯ ЛОГИСТИКА И СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

большее внимание и инвестиционную поддержку ЕАБР.

Отметим, что рост инвестиций ЕАБР в Казахстане, направленных на развитие уже действующего интеграционного Проекта, позволит придать кратное ускорение реализации всех инфраструктурных составляющих Проекта «Евразийский Агроэкспресс», в том числе через предлагаемые механизмы деятельности

числе по созданию экспортно-импортных агрологистических центров и торговых площадок в странах ЕАЭС, и за его пределами.

Это позволит многократно увеличить внутреннюю торговую интеграцию стран ЕАЭС и экспортную экспансию всего Союза на ключевые международные рынки сельскохозяйственных товаров и продовольствия. ■



Международная Ассоциация Логистического Бизнеса «МАЛБИ»

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

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

Приглашаем к сотрудничеству!

International Association for Logistics Business «MALBI»

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

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

Works actively on the transport markets of Russia, CIS countries, Europe and Asia.

Assists in the creation of an integrated market structures and in entering to the new markets of transport services and products.

We invite you to cooperation!

+7(499) 706-80-42; +7(495) 682-27-35

office@log-biz.com

www.log-biz.com



РОЛЬ БРИКС В РАЗВИТИИ НОВЫХ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ. НОВЫЕ КОРИДОРЫ И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Идея о создании объединения стран с мощным экономическим потенциалом и быстрорастущим ВВП возникла в конце 1990-х гг.

Бразилия, Россия, Индия и Китай представляли собой тогда динамично развивающиеся рынки, которые стали оказывать значительное влияние на мировую экономику.

В июне 2006 г., по инициативе российского президента Владимира Путина, в Санкт-Петербурге состоялась первая встреча будущих лидеров БРИК.

Практическое взаимодействие в рамках БРИК, инициатором которого также выступила российская сторона, началось в сентябре 2006 г., «на полях» сессии Генассамблеи ООН. Тогда состоялась первая встреча глав внешнеполитических ведомств России, Китая, Индии и Бразилии. Её итогом стало подтверждение участниками заинтересованности в развитии многопланового четырёхстороннего сотрудничества. В 2010 г. к организации присоединилась ЮАР, и она стала называться БРИКС (Brazil, Russia, India, China, South Africa). В 2024 г. организация расширилась за счёт новых членов: к ней присоеди-

лись Египет, Эфиопия, Иран, Объединённые Арабские Эмираты и Саудовская Аравия.

Ключевыми направлениями деятельности государств БРИКС+ стали: экономическое сотрудничество; расширение торговых связей; финансовая стабильность; научно-технический обмен; совместные проекты.

На страны межгосударственного объединения приходится больше 40% мировой добычи нефти и 1/4 мирового экспорта товаров. Сегодня 10 стран БРИКС+ обеспечивает 35% мирового ВВП по паритету покупательной способности.

Страны БРИКС+ планируют проводить регулярные саммиты, на которых будут обсуждаться вопросы сотрудничества, координироваться позиции по международным вопросам.

Сотрудничество таких глобальных игроков в торговой и экономической области, безусловно, оказывает значительное влияние на мировую экономику и политику.

Каждая из состоящих в союзе стран видит в сотрудничестве с БРИКС+ новые для себя перспективы.

Развитие транспортной системы и инфраструктурных проектов в рамках БРИКС+

Одной из ключевых областей сотрудничества между странами БРИКС+ является развитие инфраструктуры, транспортных проектов и транспортной системы, которая обладает большим потенциалом в рамках объединения.

Развитие международных транспортных коридоров, пролегающих через страны БРИКС+, открывает для стран «десятки» много важных и даже ключевых возможностей.

Так, Китай, уже не первый десяток лет, активно работает над проектом «Один пояс, один путь», который предполагает строительство железных дорог и морских портов, связывающих Азию, Африку и Европу. Этот проект призван содействовать развитию торговли и способствовать улучшению инфраструктуры в странах Нового Шёлкового пути.

МТК «Север–Юг» представляет альтернативу маршрутам через Средиземное море и Суэцкий канал,—эти пути испытывают сложность в связи с обострением арабо-израильского конфликта.

Объединённые Арабские Эмираты, вступив в БРИКС, рассчитывают укрепить свою позицию как надёжного партнёра, связывающего Север с Югом и Восток с Западом.

Премьер-министр ОАЭ шейх Мухамед бен Рашид Аль Мактум назвал присоединение к БРИКС «успехом внешней политики государства».

Саудовская Аравия, присоединившись к БРИКС, рассчитывает увеличить влияние королевства в ОПЕК+, лидером которого оно является, и на нефтяном рынке.

Египет, присоединившись к БРИКС, рассчитывает укрепить сотрудничество с развивающимися экономиками и от-



ношения с Новым банком развития (НБР).

НБР—это международная финансовая организация, созданная странами-членами БРИКС, целью которой является финансирование инфраструктурных проектов и проектов устойчивого развития в государствах БРИКС.

Иран, благодаря вступлению в БРИКС, планирует снизить давление санкций США, укрепить сотрудничество с Китаем, Россией и другими членами БРИКС.

В целом, БРИКС предоставляет странам-участницам платформу для развития экономических связей, даёт новый импульс отношениям между странами, входящими в объединение.

3 апреля 2024 г., в рамках председательства Российской Федерации в БРИКС+, Минтранс России, в формате видеоконференции, провёл встречу представителей транспортных ведомств стран-участниц.

Эта встреча запустила транспортный диалог на уровне министерств транспорта и деловых кругов стран БРИКС+.

На встрече был предложен проект Декларации министров транспорта стран БРИКС+, которая предполагает

создание устойчивой платформы для обмена мнениями, лучшими практиками и опытом, обеспечение технического сотрудничества, наращивание потенциала в транспортном секторе, разработку совместных проектов.

Российская инициатива по запуску транспортного диалога на уровне отраслевых министерств и деловых кругов была поддержана странами-участницами БРИКС+.

В июне 2024 г. в Санкт-Петербурге на ПМЭФ состоялась первая встреча министров транспорта стран БРИКС+

Наиболее актуальные на сегодняшний день транспортные проекты в рамках БРИКС+ С чего начать и что развивать в перспективе?

Международное сотрудничество сегодня невозможно без развития международных транспортных коридоров, которые, в свою очередь, требуют развития инфраструктуры, цифровых сервисов для обеспечения скорости и бесшовности перевозок, координации работы тарифных и таможенных служб стран-участниц.

С 22 по 24 августа 2023 г. в Йоханнесбурге (ЮАР) прошёл саммит БРИКС, где была отмечена важность сотрудничества стран объединения в транспортной сфере.

Одним из приоритетов взаимодействия стран БРИКС в транспортной сфере является повышение транспортной связности и создание новых устойчивых транспортных магистралей. Особое значение в этой связи имеет инициатива Делового совета БРИКС по выработке современных интермодальных логистических решений и развитию ж/д коридоров.

В настоящее время Россия активно переориентирует транспортно-логистические потоки на надёжных зарубежных партнёров, в том числе из государств БРИКС+.

Среди актуальных и важных транспортных проектов—Северный морской путь и МТК «Север – Юг». Эти две транспортные артерии призваны обеспечить наиболее экономически оптимальные торговые пути для доставки промышленных, сельскохозяйственных и энергетических грузов на потребительские рынки.



Встреча представителей министерств транспорта стран БРИКС+

Источник: <https://mintrans.gov.ru/>

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ



МТК «Север – Юг», соединяющий северные российские порты с морскими терминалами на побережье Персидского залива и Индийского океана в будущем сможет обеспечить ежегодный транзит до 30 млн тонн грузов.

В августе 2023 г., в ходе 15-го ежегодного саммита глав государств-членов БРИКС в Йоханнесбурге (ЮАР), Владимир Путин предложил учредить в рамках БРИКС постоянно действующую комиссию по транспорту, которая займётся не только проектом «Север – Юг», но и в целом вопросами развития логистических и транспортных коридоров, межрегиональных и глобальных. По результатам её деятельности должна улучшится транспортная связанность стран БРИКС.

Тогда же, во время саммита, Рабочей группой по инфраструктуре Делового совета БРИКС принято решение об образовании Подгруппы по транспорту и логистике. Её задачами станет скоординированное развитие транспортных коридоров, работа по инновационной повестке и обмен опытом в области подготовки кадров.

Концепция развития транспорта предусматривает расширение сотрудничества во всех сферах транспорта,

гармонизацию нормативно-правовой базы, обмен информацией, повышение эффективности перевозок и снижение затрат на логистику, улучшение операционной деятельности и эффективности функционирования транспортного комплекса стран-участниц. Кроме того, предусмотрено создание условий для скоординированного развития железных дорог в государствах БРИКС+ и реализации соответствующих проектов.

На евразийском пространстве действуют уже несколько интеграционных платформ. Это и Совет СНГ, и ЕАЭС, и ШОС, и теперь — БРИКС+ в расширенном составе.

БРИКС+ планирует расширяться: сейчас насчитывается порядка трёх десятков государств, которые потенциально могут присоединиться к БРИКС+.

Создание финансовой и цифровой платформы внутри БРИКС+

По мнению Министерства финансов РФ, создание расчётной единицы на площадке БРИКС+ может стать решением проблемы неполной конвертируемости валют, с которой Россия столкнулась, в частности, в процессе внешней торговли с Индией.

Россия будет продвигать эту тему в рамках своего председательства в БРИКС. В октябре 2024 г. планируется саммит БРИКС в Казани.

С этого года Минтранс России запустил эксперимент с электронным документооборотом для грузоперевозок на всех видах транспорта — Национальную цифровую транспортно-логистическую платформу (НЦТЛП).

Задача НЦТЛП — создать электронный обмен транспортными документами и разрешениями со странами БРИКС, ШОС и АСЕАН, а также обеспечить унификацию перевозочных документов.

НЦТЛП призвана объединить цифровые логистические сервисы грузоперевозчиков на одной платформе, стать службой «одного окна» для взаимодействия государства, перевозчиков и их клиентов.

Создание единой системы упростит взаимодействие между всеми звеньями логистической цепочки, за счет создания единого, юридически значимого электронного документооборота позволит отказаться от устаревших форматов обмена документами, а также снизит итоговую стоимость перевозки, позволит грузоотправителям выбирать наиболее оптимальные маршруты перевозки. Кроме того, перевозчик получит мгновенный доступ к данным о состоянии объектов транспортной инфраструктуры, их загруженности, поможет спрогнозировать транспортные потоки.

Необходимость такой платформы продиктована перестройкой логистических цепочек и переориентацией внешней торговли России на страны Юго-Восточной и Центральной Азии, Персидского залива.

В будущем она сможет обеспечивать бесшовную грузовую логистику со странами Центральной Азии, Китаем, Индией и другими странами.

В рамках эксперимента планируется протестировать несколько мультимодальных маршрутов для экспорта, импорта и транзита, увидеть узкие места, понять причины разрыва цепочек поставок и найти механизмы их восстановления.

«БРИКС притягивает все больше сторонников и единомышленников — государств, которые разделяют принципиальные установки, лежащие в основе его деятельности. Это суверенное равенство, уважение выбора собственного пути развития, взаимный учёт интересов, открытость, консенсус, стремление к формированию многополярного мироустройства и справедливой модели глобальной финансовой и торговой системы, поиск коллективных решений наиболее острых проблем современности», — заявил Владимир Путин в обращении в связи с началом российского председательства в организации.

«ВОЛЖСКИЙ ЗЕРНОВОЙ ЭКСПОРТНЫЙ ФОРУМ»

23–24 октября 2024 г. в Саратове состоится «Волжский зерновой экспортный форум»

Форум соберёт на своей площадке представителей:

- сельхоз- и товаропроизводителей Приволжских регионов;
- крупных торговых компаний из Ирана, Китая, Индии, стран ЦА, Персидского залива;
- российских и зарубежных транспортно-логистических компаний;
- банков и крупных инвесторов;
- страховых и сервисных компаний.

Инициатор и организатор форума — Ассоциация «Афанасий Никитин»

Форум поддерживают:

- Деловой Центр экономического развития СНГ
- АНО «Дирекция международных транспортных коридоров»
- Российский Зерновой Союз
- Центр по внешней торговле при Минпромторг России
- Комитет ТПП РФ по развитию агропромышленного комплекса
- АНО «Евразийская Агрологистика»

Подробности и регистрация на официальном сайте: <https://vzef.org/>

Помощь в регистрации и вопросы по условию участия:
e-mail: info@vzef.org, +7 495 120 35 82

Для России и стран Евразийского экономического союза продовольственная безопасность является одним из главных направлений обеспечения национальной безопасности и необходимым условием реализации стратегического национального приоритета — повышения качества жизни населения путём гарантирования высоких стандартов жизнеобеспечения.

Для развития международной и межрегиональной интеграции сейчас

жизненно необходимо формирование надёжных сухопутных международных транспортных коридоров, способных вовлекать различные регионы в мировые торгово-производственные цепочки.

Саратовская область входит в число регионов Российской Федерации с наиболее высокими объемами экспорта сельхозпродукции. В 2023 г. стоимость экспортируемых из региона товаров АПК достигла почти миллиарда долларов и активное развитие региона

важно вписать в мировые рынки продовольствия.

Обсуждение острых вопросов развития аграрных рынков России и стран ЕАЭС на международной конференции «Волжский зерновой экспортный форум» сегодня высокоактуально и даст возможность участникам проговорить существующие вызовы, напрямую пообщаться с представителями государственных органов и наметить новые перспективные направления развития. ■

23-24 ОКТЯБРЯ

САРАТОВ, РОССИЯ

ВЗЭФ

ВОЛЖСКИЙ
ЗЕРНОВОЙ
ЭКСПОРТНЫЙ
ФОРУМ 2024

VZEF.ORG

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ АЗЕРБАЙДЖАНА: ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ РОСТА

Н. Г. Гейдаров, Председатель Правления ООО «Alliance Logistics»

По данным Госкомстата Азербайджана, совокупный объём грузоперевозок в стране за январь-июль 2024 г. составил 133,5 млн тонн, что на 4,1% больше относительно аналогичного периода прошлого года. Однако, несмотря на такие оптимистичные данные, участники рынка железнодорожных грузовых перевозок считают, что эта отрасль нуждается в государственной поддержке. Эту точку зрения поддерживает и Председатель Правления крупного логистического оператора Alliance Logistics Натиг Гейдаров.

Мы попросили его рассказать, почему же сложилась такая ситуация и каковы, по его мнению, могут быть пути решения.



Натиг Гейдарович, так почему железнодорожные грузоперевозки в Азербайджане нуждаются в поддержке?

Рост объёма грузоперевозок в приведённой статистике, безусловно, вселяет оптимизм, особенно в условиях мировой нестабильности.

Однако, при анализе транспортных средств, с помощью которых осуществляются эти перевозки, нужно обратить внимание на некоторые важные аспекты, связанные с железнодорожным транспортом.

Так, в первом полугодии 2024 г. 58,1% грузов в Азербайджане были перевезены автомобильным транспортом, 29,9% — трубопроводным, 8,1% —

железнодорожным, 3,7% — морским и всего 0,2% — воздушным.

Железнодорожный транспорт, традиционно считающийся экономичным и эффективным для перевозок на большие расстояния, сталкивается с некоторыми вызовами в нынешних условиях.

Для сравнения, соседняя Грузия, после завершения модернизации своей железнодорожной сети, планирует увеличить её пропускную способность до 48 млн тонн в год. В 2022 г. грузоперевозки по железным дорогам Грузии составили 14,8 млн тонн, что превышает нынешние показатели Азербайджана, железные дороги которого за первые семь месяцев 2024 г. перевезли 10,8 млн тонн.



Такие данные подчеркивают необходимость дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры в Азербайджане для поддержания и усиления её конкурентоспособности.

Согласно официальным релизам, Администрация железных дорог Азербайджана планирует активные работы по завершению ключевых транспортных проектов, однако для их реализации требуется дополнительная поддержка от государства и международных партнёров.

Почему, по вашему мнению, лидируют автомобильные перевозки?

В глобальном масштабе 70% грузов перевозится морским транспортом, 18% — автомобильным, 9% — железнодорожным. Для стран, не имеющих выхода к мировому океану, автомобильные перевозки могут иметь определённые пре-

3. Зависимость от дорожной инфраструктуры. Качество дорог и наличие пробок могут существенно повлиять на время доставки и безопасность грузов.

4. Экологические проблемы. Автомобильные перевозки способствуют выбросам углекислого газа CO₂ и другим загрязнениям, что негативно сказывается на экологии.

5. Риск аварий и повреждений. Грузовые автомобили подвержены риску аварий, что может привести к повреждению товаров и задержкам в доставке.

6. Сезонные и погодные ограничения. Непогода может затруднить или сделать невозможными перевозки в определённые сезоны.

постепенно отходить. Если «АЖД» будут придерживаться нейтральной позиции, обеспечивая равные условия для всех участников рынка, в скором времени можно будет ожидать роста и развития.

Однако сложившаяся ситуация создаёт и определённые трудности. В частном секторе риски и убытки ложатся на сам бизнес, в то время как ошибки государственного бизнеса компенсируются из бюджета страны.

Кроме того, важно, чтобы «АЖД» разработала прозрачную и понятную стратегию развития, которая будет доступна общественности.

Железная дорога — ключевая составляющая транспортной системы, и от действий или бездействия в этой области зависит благополучие множества предприятий.

Поэтому чёткие и понятные планы «АЖД» необходимы для того, чтобы бизнес мог строить свои долгосрочные стратегии. Антимонопольное регулирование играет ключевую роль в развитии железнодорожного сектора, поскольку помогает предотвратить злоупотребление монопольным положением и способствует конкуренции. Оно обеспечивает сохранение государственного контроля и регулирования инфраструктуры, что важно для обеспечения надёжности и доступности транспортных услуг. Управленческие решения, в свою очередь, влияют на эффективность функционирования сектора, оптимизацию ресурсов и внедрение инноваций.

Для этого необходимы реформы железнодорожного сектора, которые должны включить в себя несколько ключевых направлений:

1. Диверсификация и либерализация. Открытие прозрачного рынка для частных операторов и создание условий для конкуренции. Это позволит улучшить качество услуг и снизить тарифы за счёт конкуренции и вливания частных инвестиций.

2. Модернизация инфраструктуры. Инвестиции в обновление путей, станций и подвижного состава. Внедрение современных технологий, таких как автоматизация и цифровизация процессов,

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ, КАК КЛЮЧЕВОЙ ЭЛЕМЕНТ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, ЯВЛЯЕТСЯ БОЛЕЕ ЭКОНОМИЧНЫМ И ЭФФЕКТИВНЫМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК НА БОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ. ОДНАКО В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ В АЗЕРБАЙДЖАНЕ СТАЛКИВАЕТСЯ С ОПРЕДЕЛЁННЫМИ ВЫЗОВАМИ

имущества, однако железнодорожный транспорт продолжает оставаться ключевым элементом международных грузоперевозок.

В Азербайджане впервые доля транзитных грузов, перевозимых автомобильным транспортом, превысила долю железнодорожных перевозок.

Это свидетельствует о том, что бизнес выбирает решения, которые кажутся более удобными и рентабельными. Тем не менее, железнодорожный транспорт остаётся важным элементом логистики на большие расстояния, и его развитие требует особого внимания.

У автомобильных грузоперевозок есть ряд особенностей, которые можно рассматривать как недостатки, а именно:

1. Высокие затраты на топливо. Цены на топливо могут значительно влиять на общую стоимость перевозок, особенно при длительных маршрутах, тем самым влияя на себестоимость товара.

2. Ограниченная грузоподъёмность. Грузовые автомобили имеют ограничения по весу и объёму, что может быть недостатком для перевозки больших партий товаров.

Эти недостатки могут влиять на выбор способа транспортировки в зависимости от конкретных условий и требований бизнеса.

Что может способствовать росту эффективности железнодорожных перевозок?

Важным аспектом, влияющим на развитие железнодорожных перевозок в Азербайджане, является необходимость соблюдения принципов конкуренции и равных условий для всех участников рынка.

Недавнее вмешательство антимонопольных органов в работу ЗАО «Азербайджанские железные дороги» показывает, что есть потенциал для улучшения взаимодействия между государственным и частным секторами.

Это может способствовать созданию более благоприятных условий для бизнеса и дальнейшему росту эффективности железнодорожных перевозок.

Также важно задействовать потенциал частного сектора и создать благоприятные условия для его развития.

Государственные экспедиторы — это подход из прошлого, от которого стоит

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ



повысит оперативность в обработке заявок на грузоперевозки.

3. Улучшение сервиса. Повышение качества обслуживания пассажиров и грузоотправителей. Внедрение новых стандартов обслуживания и улучшение комфорта в поездах, увеличение скорости перевозок грузовых составов, сокращение сроков и периодов доставки грузов.

4. Интеграция с другими видами транспорта. Создание мультимодальных транспортных узлов, что позволит улучшить логистику, повысит эффективность и прозрачность перевозок.

5. Экологические инициативы. Внедрение экологически чистых технологий и переход на более устойчивые источники энергии.

6. Государственное регулирование. Установление тарифов и контроль за качеством услуг со стороны как государства, так и ассоциаций грузоперевозчиков, грузоотправителей, предпринимателей для защиты интересов потребителей.

Эти меры должны быть направлены на создание конкурентоспособной и эффективной железнодорожной системы, способной удовлетворять потребности экономики и населения.

На какие, по вашему мнению, проекты нужно обратить первоочередное внимание?

Железнодорожный маршрут Баку – Тбилиси – Карс (БТК) является стратегически важным для Азербайджана.

В 2022 г., в условиях геополитических изменений, у страны был шанс значительно увеличить объём железнодорожных перевозок.

Однако, модернизация БТК, необходимая для увеличения его пропускной способности до 5 млн тонн в год, временно приостановила работу маршрута. Завершение работ в 2024 г. создаёт новые возможности для роста грузопотока по этому транспортному коридору.

Хотя текущие показатели грузоперевозок по БТК ещё не достигли своего максимума, завершение модернизации открывает перспективы для дальнейшего увеличения объёмов перевозок. Важно продолжать работу по улучшению инфраструктуры и взаимодействию с междуна-

родными партнёрами для обеспечения устойчивого развития маршрута.

Железнодорожные перевозки в Азербайджане сталкиваются с рядом вызовов, но также обладают значительным потенциалом для роста. Ключевыми шагами для повышения их конкурентоспособности являются улучшение инфраструктуры, создание благоприятных условий для бизнеса и обеспечение равных возможностей для всех участников рынка.

Совместные усилия государства и частного сектора могут привести к укреплению позиций Азербайджана на международных транспортных коридорах и достижению стратегических целей страны.

Благодарим Вас, Натиг Гейдарович, за экспертное мнение о важности развития железнодорожных перевозок в Азербайджане. Желаем Вам лично и компании Alliance Logistics успехов и развития!

ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ КЛЮЧЕВЫХ ПРОЕКТОВ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ АЗЕРБАЙДЖАНА НЕОБХОДИМА ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА ГОСУДАРСТВА И МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАРТНЁРОВ. НЕОБХОДИМО СОЗДАТЬ КОНКУРЕНТНУЮ СРЕДУ И ОБЕСПЕЧИТЬ РАВНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ РЫНКА



КОНТЕЙНЕРНЫЙ ОПЕРАТОР С СОБСТВЕННЫМ
ПАРКОМ КОНТЕЙНЕРОВ 3 600 FEU

U LINE



ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ НА БАЗЕ СОБСТВЕННОГО АКТИВА

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ

- Контейнеров
- Подвижного состава

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛУГИ

- Страхование
- Доукрепление грузов в контейнерах
- Утепление контейнеров
- Авто перевозки

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

- Контейнерные поезда
- Экспедирование грузов
- ВРП (комплексные услуги по перевозке грузов внутри России)
- Комплексное транспортное обслуживание (ЮВА, Китай, Турция, Египет, Индия, Казахстан, Республика Беларусь)

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ

WWW.U-LINE.PRO

8 (495) 258 28 68

info@u-line.pro



ЛОГИСТИКА: ИЗ СТАТЬИ РАСХОДА — В ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Согласно оценкам Всемирного банка, по индексу эффективности логистики Россия находится на 75 месте.

Такой низкий уровень транспортно-сервиса является серьёзным вызовом для отечественных производителей и грузоотправителей, ограничивая их возможности в доставке своих товаров потребителям и снижая конкурентоспособность.

Низкий уровень логистических услуг в России связан с рядом факторов, среди которых на первом месте находится неудовлетворительное качество данных для принятия управленческих решений. Ситуация усугубилась с уходом западных производителей ПО. С отсутствием структурированных данных и доступа к ним связана и низкая производительность труда в транспортной логистике.

Решением для этих вызовов должна стать цифровая трансформация отрасли транспортно-логистических услуг.

Цифровизация также актуальна при дефиците трудовых ресурсов, который наблюдается сейчас в логистической сфере. Если раньше рынок решал новые задачи наймом дополнительных сотрудников, то сегодня эта схема уже не работает.

Необходимость цифровой трансформации подтверждена и государственным решением о создании Национальной цифровой транспортно-логистической

платформы (НЦТЛП). Соответствующее Постановление № 908 подписано Председателем Правительства Российской Федерации Михаилом Мишустиным 3 июля 2024 г.

Постановление утверждает проведение с 1 августа 2024 г. по 1 июля 2025 г. эксперимента по созданию, апробации и внедрению национальной цифровой транспортно-логистической платформы. Затем, до 15 июля 2025 г. Минтранс России, совместно с уполномоченными органами, будет проведена оценка результатов и представлен доклад в Правительство Российской Федерации.

НЦТЛП создаётся для улучшения работы отечественного бизнеса в области грузоперевозок. В настоящее время одной из основных проблем является отсутствие единой системы обмена перевозочными, разрешительными и товаросопроводительными документами.

Одна из целей создания НЦТЛП — внедрение электронного документооборота на всех этапах грузоперевозок любым видом транспорта — автомобильным, морским, речным, железнодорожным или воздушным. Цифровые решения и сервисы будут интегрировать государственные и корпоративные системы.

Предполагается, что НЦТЛП станет эффективным инструментом, который позволит оценивать и моделировать транспорт-

ные потоки, снижать затраты, установит единые стандарты цифрового взаимодействия для всех компаний отрасли.

В рамках эксперимента также будет апробирована технология выдачи разрешительных и товаросопроводительных документов через механизм «одного окна».

Ещё одна задача платформы — формирование электронного рейтинга грузоперевозчиков. Цель классификации — обеспечить органы власти и игроков рынка достоверными данными об участниках платформы.

В ходе экспериментального периода также предполагается отработать взаимодействие новой цифровой платформы с действующими информационными системами крупных перевозчиков и операторов.

Участниками эксперимента, наряду с органами исполнительной власти, на добровольной основе, станут грузоотправители, экспедиторы, перевозчики, грузополучатели, операторы железнодорожного подвижного состава и владельцы инфраструктуры транспорта, операторы информационных систем электронных перевозочных документов. Сейчас среди участников такие крупные транспортно-логистические компании как РЖД, Дело, Евросиб, FESCO, Рустрас-Спедишн, S7 Cargo, оператор ЭДО «Калуга Астрал».





«В рамках выполнения майского указа Президента о национальных целях развития до 2030 г. Минтранс готовится к реализации национального проекта «Транспорт», включающего в себя федеральный проект «Цифровая трансформация транспортной отрасли». Одним из главных мероприятий является создание Национальной цифровой транспортно-логистической платформы, которая будет способствовать интеграции России в международную торговлю.

НЦТЛП призвана стать эффективным инструментом для бизнеса и государства, позволяя оценивать и моделировать транспортные потоки, снижать затраты и устанавливать единые стандарты цифрового взаимодействия для всех компаний отрасли и государственных органов», — подчеркнул

заместитель Министра транспорта РФ Дмитрий Баканов.

Упрощение процедур в области грузоперевозок позволит бизнесу увеличить скорость и объёмы поставок необходимых товаров.

Создание НЦТЛП будет способствовать достижению цели национального развития «Цифровая трансформация государственного и муниципального управления, экономики и социальной сферы», которая определена указом Президента в мае 2024 г.

В течение экспериментального периода планируется апробировать технологии, связанные с предоставлением для ведомств данных от бизнеса с целью упрощения перевозок и полного отказа от бумажных документов.

Будут определены различия в информационных системах федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ), с которыми работают участники отрасли, и зафиксирован перечень сведений о грузоперевозках, содержащихся в различных документах.

Кроме того, будут разработаны рекомендации по улучшению нормативного регулирования для перехода на ЭДО при осуществлении грузовых перевозок.

В ходе эксперимента будет также протестирована технология предоставления разрешительных и товаросопроводительных документов через механизм «Единого окна».

Оператором цифровой платформы определён Минтранс России, разработку системы осуществляет ФГБУ «СИЦ

Минтранса России». Составлены методические рекомендации и график эксперимента.

В ходе тестового периода также будет отрабатываться взаимодействие новой цифровой платформы с действующими информационными системами крупных перевозчиков. На первом этапе в экспериментальном режиме будут внедряться такие сервисы как «Единое окно», «Цифровой профиль участника платформы» и «Предоставление информации о движении грузов (прослеживаемость)».

Создание единой модели обмена данными между всеми участниками перевозок и государственными органами,



«Хорошо организованная цифровая платформа превращает логику из статьи расходов в бюджете в инструмент управления продажами и повышения эффективности компании.

Кроме этого, такая платформа становится источником получения аналитики для выбора стратегии.

При правильной организации, логистика может и должна стать генератором дополнительной прибыли, и в сочетании с коммерческим отделом давать большой синергетический эффект.

Логистика — это инструмент, с помощью которого можно управлять продажами и юнит экономикой,

оптимизировать бизнес-процессы за счёт повышения производительности труда, что в итоге позволит компании стать более эффективной и конкурентной на любом рынке», — уверен эксперт рабочей группы по разработке концепции НЦТЛП, основатель цифровой транспортно-логистической платформы VEZUBR Том Ширинян.

формирование доверенной среды для их взаимодействия с применением отечественного ПО очень важно и для обеспечения национального суверенитета.

Несмотря на эти важные шаги со стороны государства по цифровой трансформации транспортной отрасли, на практике приходится сталкиваться с тем фактом, что не все понимают важность таких решений и не знают, с чего начинать.

В отрасли ещё немало руководителей, которые считают цифровую трансформацию всего лишь модным трендом, повышающим затраты, и тут надо отметить, что если начинать её с неверного шага, пропустить какой-то из ключевых этапов, то эффект от цифровизации действительно может быть обратным.

«Повышение цифровой зрелости в логистике» — так видят свою миссию в компании VEZUBR, и реализуют её в двух направлениях:

- создание платформы управления логистикой VEZUBR;
- обучение и повышение квалификации кадров.

Vezubr синхронизирована с современными государственными системами ГИС ЭПД и НЦТЛП. В настоящее время — это единственное на отечественном рынке программное обеспечение для оптимизации прямых и операционных расходов, которое реально повышает производительность труда. ■

СКОРОСТНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ КАТАМАРАНЫ «КОТЛИН» — НОВОЕ СЛОВО СОВРЕМЕННОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ

В 2021 г., совместными усилиями музейно-исторического парка «Остров фортов» и судоходной компании «Нева Тревел», была запущена регулярная пассажирская линия между Санкт-Петербургом и Кронштадтом. До этого регулярное водное сообщение по этому маршруту отсутствовало десятилетия. В этот же год был открыт уникальный экскурсионный маршрут на двухпалубном теплоходе вокруг исторических фортов Кронштадта.

Проект комплексного развития территории «Остров фортов» реализуется по поручению Президента Российской Федерации. Проект предполагает создание

в Кронштадте нового городского кластера, посвящённого истории Российского флота. Общая площадь кластера — 150 га, включая акваторию. «Остров фортов» — это комфортные общественные пространства, а также отреставрированные и приспособленные под современное использование форты Кронштадта. 30 июля 2023 г., в День военно-морского флота России, здесь торжественно открылся Музей военно-морской славы. Он является центральным объектом кластера. Проект пользуется особой популярностью и любовью у туристов, славится своей современной социальной, образовательной, туристической, транспортной и инженерной инфраструктурой.

В 2023 г., спустя 66 лет после рейса первого экспериментального скоростного судна на подводных крыльях «Ракета-1», скоростной флот в России получил новый виток развития. Судоходная компания «Нева Тревел» ввела в эксплуатацию два первых скоростных катамарана проекта 04580 «Котлин», которые курсируют между Санкт-Петербургом и «Островом фортов».

В чём уникальность и особенность новых скоростных катамаранов мы попросили рассказать генерального директора судоходной компании «Нева Тревел» Юрия Набатова.

Юрий Андреевич, в 2023 г. ваша компания ввела в эксплуатацию первые скоростные катамараны «Котлин». Это стало значительным событием для отрасли и туристического Петербурга. В чём их особенность и почему они стали так популярны?

Катамараны действительно очень комфортные и отлично зарекомендовали себя на практике. Они дарят пассажирам исключительный опыт водных путешествий и позитивные эмоции. Их современный вид, панорамный салон с большими окнами, уникальная открытая палуба привлекают всё больше туристов. Отдельно стоит отметить улучшенные мореходные качества катамаранов и достаточно большую вместительность — до 197 пассажиров.

Цифры говорят сами за себя: за 2023 г., когда в эксплуатацию были введены 2 первых катамарана, по маршруту между Санкт-Петербургом и Кронштадтом было перевезено более 100 тыс. пассажиров, что почти в два раза больше, чем годом ранее. В планах на сезон навигации 2024 г. — перевезти



на этом маршруте до 170 тыс. человек. На данный момент наша компания эксплуатирует уже 4 скоростных пассажирских катамарана проекта «Котлин». Они осуществляют перевозку пассажиров в Кронштадт (парк «Остров фортов») и в ГМЗ «Петергоф». В следующем году будет уже 6 таких судов.

Мы работаем на рынке туристических водных перевозок уже почти 30 лет, имеем большой опыт эксплуатации скоростных судов на подводных крыльях «Метеор» и «Восход». Поэтому

при проектировании катамаранов, конечно, учитывались эти особенности, а также условия акватории Финского залива, Санкт-Петербурга и его низких мостов.

Путь от центра Петербурга до Кронштадта занимает всего 1 час и пролегает по маршруту с самыми живописными и популярными видами. На борту катамаранов действует принцип свободной рассадки, поэтому наши пассажиры могут наслаждаться прогулкой как на открытой палубе, так и в салоне.



Скоростные катамараны проекта 04580 «Котлин» — одни из первых скоростных пассажирских судов, построенных в современной России. Многие помнят светские «Ракеты» или «Метеоры», но первые суда этих проектов появились более 60 лет назад. Потом было длительное затишье. Расскажите, как начинался проект катамаранов «Котлин».

Всё началось с понимания, что пассажирский флот в Санкт-Петербурге нужно менять. Например, выходить в 2030 г. на линию с 50-летними «Метеорами» просто нельзя. У нас есть богатый практический опыт, профессиональные компетенции команды, надёжные партнёры и большое желание сделать качественный продукт.

В июне 2022 г. на Петербургском международном экономическом форуме нами было подписано соглашение о сотрудничестве с проектом «Остров фортов» и Минпромторгом России. Цель сотрудничества — развитие водного сообщения между Санкт-Петербургом и

Кронштадтом на базе современных пассажирских судов. Для выполнения этой задачи были специально спроектированы и строятся 6 новых скоростных пассажирских катамаранов проекта 04580 «Котлин», 4 из которых уже введены нами в эксплуатацию, а также 4 экскурсионно-прогулочных катамарана проекта 04710 «Соммерс».

Нам приятно, когда катамараны «Котлин» называют новым витком в развитии скоростного пассажирского флота России. Их появление действительно стало событием для Санкт-Петербурга и в целом повысило интерес отрасли в нашей стране к судам катамаранного типа. Технические характеристики «Котлинов» превзошли наши ожидания, и мы продолжаем дорабатывать этот проект, буквально от катамарана к катамарану.

Действительно, для России пассажирские катамараны — это новинка. Их часто сравнивают с «Метеорами». Мы уже поняли, что с точки зрения пассажиров у катамаранов повышенный

уровень комфорта и больше преимуществ. А что Вы скажете про стоимость эксплуатации?

Мы считаем катамараны коммерчески более эффективными. За счет улучшенных мореходных качеств период эксплуатации катамаранов проекта «Котлин» больше. То есть они могут ходить в тёмное время суток и при уровне волны, при котором «Метеоры» ходить уже не могут. Также вместимость катамаранов составляет 150 человек в салоне и

Технические характеристики катамарана проекта 04580 «Котлин»

Габаритная длина — 32 м

Габаритная высота — 4,7 м

Габаритная осадка — 1,7 м

Наибольшая ширина — 8,7 м

Мощность двигателей — 2 x 882 кВт

Эксплуатационная скорость —

около 50 км/ч (26 узлов)

Пассажировместимость —

197 человек

Экипаж — 3 человека

ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

197 человек с учётом открытой палубы. На «Метеорах» пассажироместимость составляет 123 чел.

Есть мнение, что сейчас, учитывая ситуацию в мире, строить что-то новое — сложно и очень рискованно. Но ваша команда сделала выбор в пользу действий. Проект катамаранов «Котлин» показывает, что лучшее время для изменений — сейчас. Расскажите о строительстве катамаранов, с какими сложностями вам приходится сталкиваться.

Важно отметить, что само строительство и обновление пассажирского флота стало возможным благодаря реализации государственной программы по льготному лизингу пассажирских судов. Строительство катамаранов «Котлин» ведётся

на Средне-Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге под надзором Российского морского регистра судоходства (РС). И да, в начале пути мы столкнулись с проблемами заказа оборудования, его поставок и стоимости.

палубное и навигационное оборудование — всё отечественного производства.

Строить, действительно, не просто. Но это возможно. И другие наши коллеги это тоже понимают. Руководители профильных министерств и комите-

ПО ДАННЫМ РОСМОРРЕЧФЛОТА, ПРОТЯЖЁННОСТЬ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ В РОССИИ СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 101 ТЫС. КМ; ОНИ ОХВАТЫВАЮТ БОЛЕЕ 60 РЕГИОНОВ И ИГРАЮТ ВАЖНУЮ РОЛЬ В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ СТРАНЫ, СЛУЖА ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ

На сегодняшний день при строительстве катамаранов серии «Котлин» уже широко применяется российская продукция: листовая алюминий и панели, композитные, теплоизоляционные и лакокрасочные материалы. Энергоустройства, интерьеры салона, система пожаротушения,

тов проявляют интерес к катамаранам, приезжают в Петербург, чтобы лично их протестировать. Мы понимаем, что сам проект «Котлин» может быть адаптирован под работу в любом другом регионе России. И этот вопрос нами также прорабатывается. ■



РАЗВИТИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И ЛОГИСТИКИ В МОСКВЕ: НАЙТИ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ БИЗНЕСА И ВЛАСТИ

Е. А. Ерёмкина, руководитель Общественной приёмной по вопросам развития грузового автотранспорта и межрегиональных грузоперевозок при Уполномоченном по защите прав предпринимателей города Москвы



В этом году Общественная приёмная, которой руководит Екатерина Александровна, отмечает пятилетний юбилей. Мы попросили рассказать, как всё начиналось, и каких основных результатов удалось достичь за эти годы.

приёмная, которая сфокусировалась на поддержке бизнеса в сфере грузоперевозок и логистики. Это было важное и своевременное решение, поскольку транспортная отрасль, являясь одной из ключевых для экономики Москвы, столкнулась с множеством системных проблем.

Основными задачами приёмной стали:

- оказание юридической помощи предпринимателям;
- содействие в получении мер государственной поддержки;
- выявление и анализ наиболее острых проблем отрасли;

– выработка предложений по их решению на уровне органов власти.

За 5 лет нам удалось добиться весомых результатов:

- проконсультировали и оказали правовую поддержку более 5 тысячам предпринимателей в сфере грузоперевозок;
- сформировали базу типовых проблем, с которыми сталкивается бизнес;
- подготовили свыше 50 законодательных инициатив, многие из которых были поддержаны и реализованы.

Татьяна Минеева, Уполномоченный по защите прав предпринимателей в

Пять лет назад, в 2021 г., по инициативе Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Москве Татьяны Минеевой была создана первая в столице специализированная Общественная



ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ



Москве, активно поддерживает нашу работу и оказывает всестороннее содействие. Благодаря этому мы смогли добиться значимых результатов и выйти на новый уровень взаимодействия с органами власти.

Можете привести конкретные примеры успешных кейсов?

Один из ярких примеров—упрощение процедуры получения специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Получение таких разрешений—давняя боль перевозчиков. Сложная бюрократическая система не давала возможности получать их своевременно, из-за чего многие были вынуждены отказываться от выгодных заказов.

После тщательного анализа проблемы и выявления ключевых болевых точек, мы подготовили предложения по оптимизации процесса. В итоге наши инициативы были поддержаны Правительством Москвы, и сегодня предприниматели могут получать необходимые разрешения в разы быстрее и с меньшими издержками.

Другой пример—содействие в решении вопроса с парковками для грузового транспорта.

Нехватка специализированных парковочных мест в столице создавала серьёзные сложности для перевозчиков. Мы провели мониторинг ситуации, проанализировали потребности бизнеса и

выработали комплекс мер, включающих создание новых парковочных зон, развитие сети перехватывающих парковок, а также совершенствование системы штрафов. Эти предложения были поддержаны Правительством Москвы, и сегодня мы видим позитивные изменения в данном вопросе.

Недавно Вас пригласили возглавить комитет по транспортной инфраструктуре и логистике в Ассоциации «Деловой центр экономического развития СНГ». Расскажите подробнее о деятельности Комитета и о ваших полномочиях.

Это очень интересное и важное предложение, которое позволит вывести работу Общественной приёмной на новый уровень.

В рамках Комитета мы планируем наладить тесное взаимодействие с ве-

дущими игроками транспортно-логистического рынка, изучать и внедрять лучшие практики, обмениваться опытом, а также вместе прорабатывать законодательные инициативы, направленные на развитие отрасли. Это поможет повысить конкурентоспособность московских перевозчиков и откроет новые возможности для их роста.

Кроме того, в рамках Комитета мы будем уделять особое внимание вопросам международной кооперации и выхода московских перевозчиков на новые рынки.

Какие еще направления работы Общественной приёмной Вы можете отметить?

Важным направлением нашей деятельности является повышение правовой и финансовой грамотности предпринимателей.

За 5 лет работы мы провели более 100 обучающих семинаров и вебинаров, в которых приняли участие свыше 3 тысяч представителей бизнеса.

В ОБЩЕСТВЕННОЙ ПРИЁМНОЙ ВСЕГДА РАДЫ НОВЫМ ИДЕЯМ И ПРЕДЛОЖЕНИЯМ, КОТОРЫЕ ПОМОГУТ СДЕЛАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ МОСКВЫ ЕЩЁ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОЙ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОЙ

Эксперты рассказывали об актуальных изменениях в законодательстве, мерах господдержки, а также о лучших практиках ведения бизнеса.

Кроме того, мы оказываем содействие предпринимателям в получении различных льгот и субсидий. Так, за 5 лет работы Общественной приёмной мы помогли более 500 компаниям получить финансовую поддержку от города.

Отдельно хочу отметить нашу работу по развитию кооперации и обмену опытом внутри отрасли. При активном участии Общественной приёмной был создан Союз владельцев грузового транспорта, объединивший более 150 ведущих игроков рынка. Это стало эффективной площадкой для отраслевого диалога, выработки совместных решений и представления интересов бизнеса во взаимодействии с органами власти.

Какие планы и перспективы Вы видите для Общественной приёмной в будущем?

Мы намерены и дальше расширять спектр вопросов, по которым мы могли бы предлагать предпринимателям поддержку. В ближайших планах — запуск образовательных программ по повышению финансовой грамотности, содействие в получении лизинговых и кредитных продуктов, развитие сервисов по правовому сопровождению бизнеса.

Кроме того, благодаря моему участию в работе Ассоциации «Деловой центр экономического развития СНГ», мы сможем изучать и внедрять лучшие международные практики, а также выходить на новые рынки. Это будет способствовать росту конкурентоспособности московских перевозчиков и позволит им расширять географию своей деятельности.

И, конечно, мы продолжим активно взаимодействовать с органами власти, представляя интересы бизнеса и добиваясь решения наиболее острых проблем отрасли.

Наша цель — создать максимально благоприятные условия для развития грузоперевозок и логистики в Москве.

За 5 лет работы Общественной приёмной нами было подготовлено более 50 законодательных инициатив, многие из которых успешно реализовались. Мы намерены продолжать эту важную деятельность, чтобы транспортная отрасль Москвы становилась всё более эффективной и конкурентоспособной.

Екатерина, Вы также являетесь Председателем Совета по развитию транспортной отрасли и формированию транспортно-логистических коридоров при Уполномоченном по защите прав предпринимателей в городе Москве. Расскажите, какова Ваша функция на этом посту и чем занимается Совет?

Основные задачи Совета:

- анализ состояния и проблем транспортной отрасли Москвы, выработка предложений по их решению;
- содействие в реализации государственной политики в сфере развития

транспортной инфраструктуры и логистики;

- организация экспертных обсуждений, круглых столов и других мероприятий по актуальным вопросам отрасли;
- представление интересов бизнеса в диалоге с органами власти.

Являясь Председателем Совета, я координирую взаимодействие бизнеса, власти и экспертного сообщества по вопросам развития транспортной инфраструктуры Москвы.

Благодарим Вас, Екатерина Александровна, за интересный рассказ о работе Общественной приёмной. Желаем Вам и вашей команде дальнейших успехов!

Большое спасибо. Мы открыты к сотрудничеству и всегда рады новым идеям и предложениям, которые помогут сделать транспортную отрасль Москвы еще более эффективной и конкурентоспособной. ■

ЗА 5 ЛЕТ РАБОТЫ ОБЩЕСТВЕННОЙ ПРИЁМНОЙ БЫЛО ПОДГОТОВЛЕНО БОЛЕЕ 50 ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ ИНИЦИАТИВ, МНОГИЕ ИЗ КОТОРЫХ УСПЕШНО РЕАЛИЗОВАЛИСЬ



СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Утвержденная в 2021 г. Транспортная стратегия России предполагает использование географических особенностей Российской Федерации в качестве ее конкурентного преимущества.

Северный морской путь является одним из примеров использования географического положения как преимущества.

Стратегия предусматривает повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий, в том числе и северных.

26 октября 2020 г. Президент России В. В. Путин подписал Указ об утверждении Стратегии развития Арктической зоны России и обеспечения национальной безопасности.

Стратегия разработана для реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 г. и определяет основные направления, задачи и меры по развитию Арктической зоны, а также механизмы, этапы и ожидаемые результаты их реализации.

Арктика — стратегический регион, который имеет глобальное значение для нашей страны и обеспечения её безопасности.

В Указе Президента поставлены конкретные цели по развитию Арктической зоны:

- повышение качества жизни 2,5 млн граждан, проживающих в Арктической зоне;
- рост экономики арктических регионов;
- развитие Северного морского пути как глобального транспортного коридора.

К основным проблемам, вызовам и угрозам, формирующим риски развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности, отнесены:

- интенсивное потепление климата;
- сокращение численности населения;
- отставание значений показателей качества жизни от общероссийских значений;
- низкий уровень доступности качественных социальных услуг и благо-

устроенного жилья в отдаленных населённых пунктах, в том числе в местах традиционного проживания и хозяйственной деятельности малочисленных народов;

- высокий уровень профессионального риска из-за низких температур и тяжёлых условий труда;
- повышенный уровень профессиональной заболеваемости по сравнению с другими регионами страны;
- отсутствие системы господдержки арктического завоза по топливу, продовольствию и другим жизненно необходимым товарам, что формирует высокий уровень цен;
- низкий уровень развития и высокая стоимость создания транспортной инфраструктуры;
- неконкурентоспособность малого и среднего бизнеса из-за более высоких издержек;
- отставание сроков развития инфраструктуры Северного морского пути (СМП).

Реализация принятой Стратегии рассчитана на три этапа: 2020–2024 гг.; 2025–2030 гг.; 2031–2035 гг.

Утверждение Стратегии прошло с участием жителей и властей арктических регионов, экспертного и научного сообщества.

Комплексное развитие Арктической зоны РФ является одним из стратегических приоритетов государства.

Это развитие невозможно без повышения объёма перевозок по СМП и развития этого логистического коридора за счёт налаживания регулярных грузоперевозок, постройки новых атомных ледоколов и модернизации соответствующей инфраструктуры.

В 2018 г. Правительство РФ наделило Госкорпорацию «Росатом» полномочиями инфраструктурного оператора Северного морского пути (СМП).

В декабре 2019 г. Правительством РФ был утверждён План развития инфраструктуры СМП до 2035 г., разработанный Росатомом.



Одна из стратегических целей—сделать СМП эффективной транспортной артерией, связывающей Европу, Россию и Азиатско-Тихоокеанский регион.

Одним из первых иностранных контейнерных операторов, который начал регулярные рейсы по СМП стала китайская судоходная компания Hainan Yangpu NewNew Shipping.

В 2023 г. NewNew Shipping приобрела 6 судов арктического класса, на которых осуществила первые 8 рейсов и перевезла около 100 тыс. тонн грузов между портами Китая и Архангельском, Санкт-Петербургом и Мурманском.

В 2024 г. оператор собирается совершить 12 рейсов.

6 июня 2024 г. на Петербургском международном экономическом форуме Hainan Yangpu NewNew Shipping подписали соглашение с ГК «Росатом» о намерениях по организации круглогодичной контейнерной линии между портами России и Китая с использованием акватории Северного морского пути.

Документ подписали специальный представитель по вопросам развития Арктики Госкорпорации «Росатом» Владимир Панов и председатель Hainan

Yangpu NewNew Shipping Co. Ltd Фан Юсинь.

Главная цель реализации проекта круглогодичной навигации по СМП—обеспечение контейнерных перевозок между Китаем и северо-западными портами РФ. Проект предполагается запустить в течение трех лет.

«Росатом», на первом этапе реализации проекта, планирует построить до пяти судов необходимого класса для круглогодичной навигации.

NewNew Shipping Line также рассматривает транспортировку по СМП китайской агропродукции для северных регионов России. Соглашение о начале такого проекта подписано 2023 г. с дирекцией проекта «Евразийский Агрозэкспресс».

Также NewNew Shipping проделал большую работу по формированию грузовой базы в контейнерах непосредственно в России.

Ставка, в первую очередь, делается на Архангельск, откуда в КНР можно возить продукцию лесной промышленности.

Согласно документу, организация круглогодичной контейнерной линии между портами Российской Федерации и Китайской Народной Республики предполагает

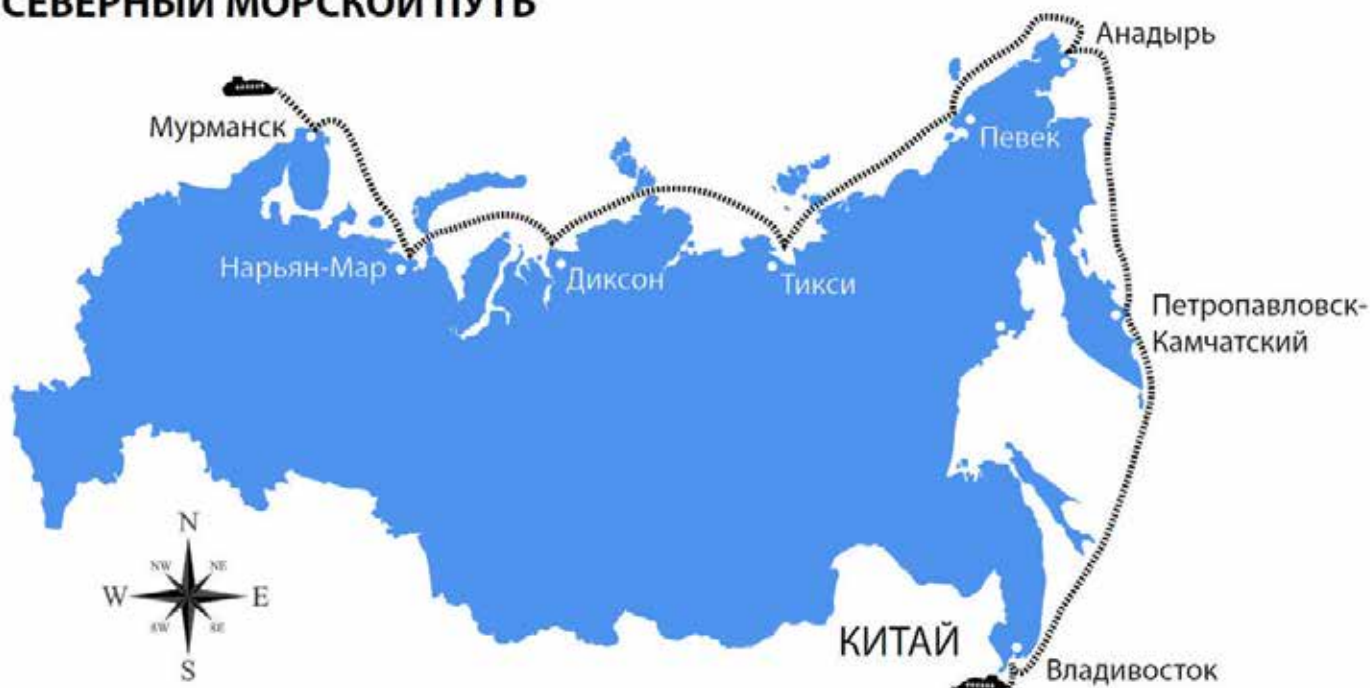
создание совместного предприятия для проектирования и строительства судов-контейнеровозов высокого ледового класса и совместное оперирование арктической контейнерной линией.

На уровне Правительства КНР принято решение о создании подкомиссии по СМП. В октябре планируется проведение первого заседания. Цель подкомиссии—выйти на 50 млн тонн грузов в год.

«Арктический маршрут действительно является важным стратегическим транспортным решением для международных торговых перевозок между Китаем и Россией. Наша судоходная компания стала участником в развитии и реализации Северного морского пути. И мы планируем развиваться и расширять инвестиции в строительство контейнеровозов высокого арктического класса для круглогодичной работы»,—заявила председатель Hainan Yangpu NewNew Shipping Co. Ltd Фан Юсинь.

Представитель компании в РФ, вице-президент Международной Ассоциации логистического бизнеса Кэ Цзинь подчеркнул значимость СМП в сотрудничестве России и Китая и укреплении отношений между странами. ■

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ



ЗАЩИТА ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ ОТ ОСАДОЧНЫХ ДЕФОРМАЦИЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ В УСЛОВИЯХ ПЛОТНОЙ ГОРОДСКОЙ ЗАСТРОЙКИ

А. И. Харченко, генеральный директор ОАО «Россевзапстрой»;

О. И. Рубцов, заместитель генерального директора ОАО «Россевзапстрой», к.т.н.

При строительстве объектов транспортной инфраструктуры, особенно метрополитена в крупных городах, присутствует риск развития значительных осадочных деформаций окружающих зданий и сооружений, затрудняющих или полностью исключающих их эксплуатационную пригодность. В свою очередь, надёжность и безопасность самих объектов транспортной инфраструктуры во многом зависит от правильно организованных подземных пространств, освоение которых требует больших знаний и опыта.

Эксперты Промышленного концерна «Россевзапстрой» уверены, что рекомендации специалистов в этой области должны стать основополагающими для проектирования и строительства подобных объектов в городах.

При проектировании, строительстве и эксплуатации объектов городской транспортной инфраструктуры должны разрабатываться специальные защитные мероприятия, связанные с возможными негативными последствиями влияния на окружающую застройку.

В процессе строительства объектов транспортной инфраструктуры, а особенно это касается метрополитена, необходимо предварительно выполнять тщательный анализ инженерно-геологических условий, а также технического состояния окружающих зданий и сооружений, включая исторические памятники.

На основании анализа исходных данных разрабатывается математическая модель влияния нового строительства на окружающую застройку.

Строительство станций метрополитена выполняется, как правило, на относительно свободных территориях с минимальным влиянием на окружающую застройку. Однако при строительстве перегонных тоннелей и притоннельных сооружений в зону влияния уже попадают инженерные коммуникации и здания, в том числе объекты транспортной инфраструктуры, памятники архитектуры и культурного наследия.

Анализ причин формирования и развития нештатных ситуаций и инцидентов, возникающих при строительстве тоннельных сооружений, показывает, что преимущественно подобные ситуации являются следствием недостоверных исходных данных об инженерно-геологических и гидрогеологических условиях, которые могут значительно изменяться в связи с интенсивной городской застройкой.

В связи с этим, при строительстве объектов транспортной инфраструктуры необходимо тщательный анализ инженерно-геологических и гидрогеологических условий, разработка прогнозов возможных изменений его состояния, гидрогеологических условий. Также необходимо проведение комплексного

обследования оснований близко расположенных зданий и сооружений, большой объём инженерно-геологических изысканий, необходимость которых не всегда отражена в действующих нормативных документах.

Научно-исследовательским центром подземных сооружений накоплен значительный опыт по реализации технически сложных проектов различного назначения.

Инженерами компании «Россевзапстрой» созданы эффективные проектные, конструктивные и технологиче-



ские решения строительства подземных объектов, разработаны методы расчёта и численного моделирования влияния строящихся тоннельных сооружений на окружающую застройку, а также эффективные методы и средства мониторинга за состоянием существующих и строящихся объектов. На основании анализа многолетнего опыта строительства тоннельных сооружений, с применением тоннеле-проходческих механизированных комплексов (ТПМК), определены факторы, оказывающие влияние на развитие осадочных деформаций окружающего грунтового массива.

Проявляющиеся при этом осадочные деформации грунта можно разделить на 4 типа (рис. 1):

1. Осадка в зоне роторного механизма ТПМК (около 50 %);
2. Осадка в зоне перемещения технологического оборудования ТПМК (около 25 %);
3. Осадка в зоне хвостовой части ТПМК (около 15 %);
4. Осадка в зоне устройства тоннельной обделки (около 10 %).

Одним из наиболее эффективных методов, обеспечивающих надёжную защиту зданий и сооружений от осадочных деформаций, является метод компенсационного нагнетания, который освоен специалистами нашего предприятия.

Метод широко используется в зарубежной практике геотехнического строительства и в последние годы становится популярным в России.

Сущность метода заключается в компенсации дефицита грунта в основании наземных зданий и сооружений, сформировавшегося в результате земляных работ, путём нагнетания специальных инъекционных смесей в соответствии с проектным расчётом и технологическим регламентом.

Инъекционные растворы на минеральной основе должны иметь заданную вязкость, проникающую способность, равномерную устойчивость и управляемую кинетику затвердевания.

Это позволяет сформировать расчётное НДС массива грунта, обеспечивающее управляемый подъём надземного сооружения, по принципу гидродомкра-

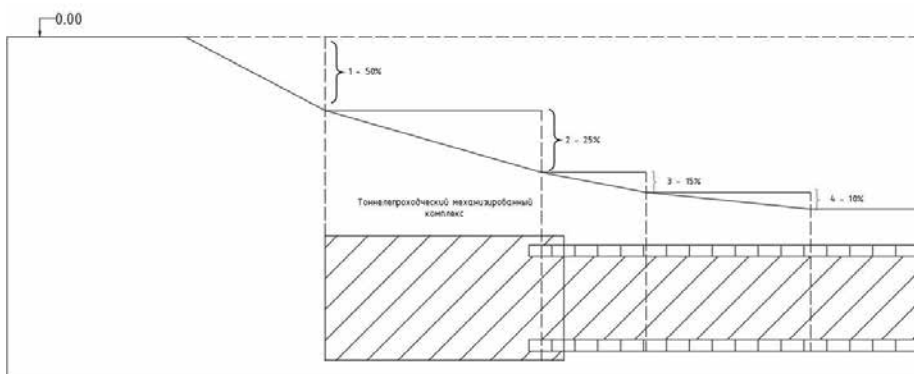


Рисунок 1

та, размещённого под всей площадью объекта. Выполнение компенсационного нагнетания возможно практически в любых нескальных грунтах.

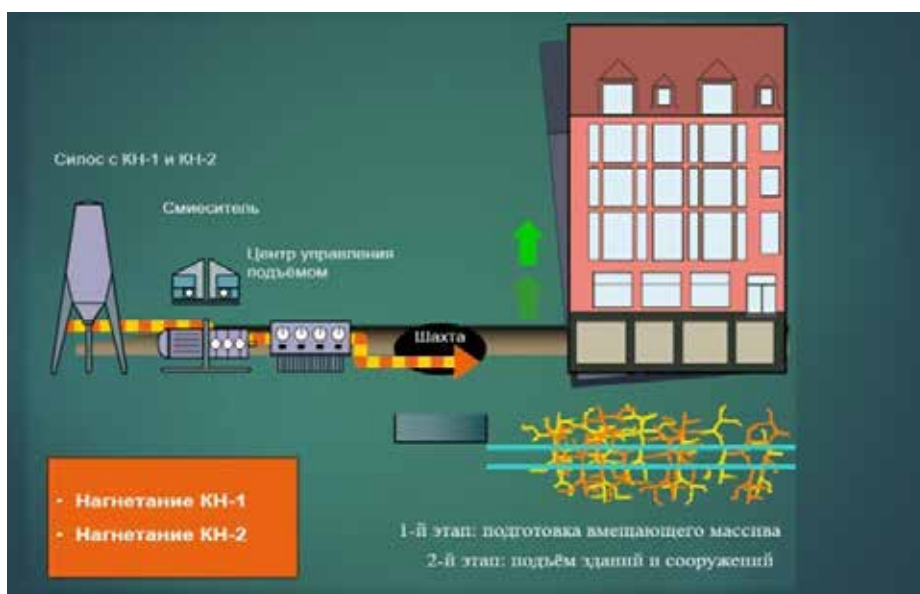
В настоящее время компенсационное нагнетание является практически безальтернативным методом для выравнивания зданий и сооружений в случае проявившихся деформаций, а также наиболее эффективной превентивной мерой защиты зданий, находящихся в зоне влияния строящихся подземных сооружений.

Эффективность данной методики обусловлено тем, что компенсационное нагнетание нужно только в том объёме, который соответствует фактической величине проявляющихся деформаций, а не как ранее—в полном объёме до начала строительства, исходя из пессимистического сценария геологических рисков.

Чтобы исключить эффект неуправляемого гидроразрыва в процессе компенсационного нагнетания, применяют специальные смеси на минеральной основе с регулируемой вязкостью и кинетикой затвердевания.

Так, в несвязных грунтах с высокой степенью проницаемости применяют низконапорное фильтрационное нагнетание высокоподвижной смесью, которая после заполнения открытых пор и капилляров в структуре грунта интенсивно загустевает, формируя вмещающий массив грунта, исключая развитие неуправляемого гидроразрыва на стадии подъёма.

Важным преимуществом МКН, по сравнению с другими методами защиты зданий и сооружений, является возможность прогнозирования технологических параметров нагнетания и процессов развития вероятных деформаций с вы-



Система управления процессом компенсационного нагнетания

НАУЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

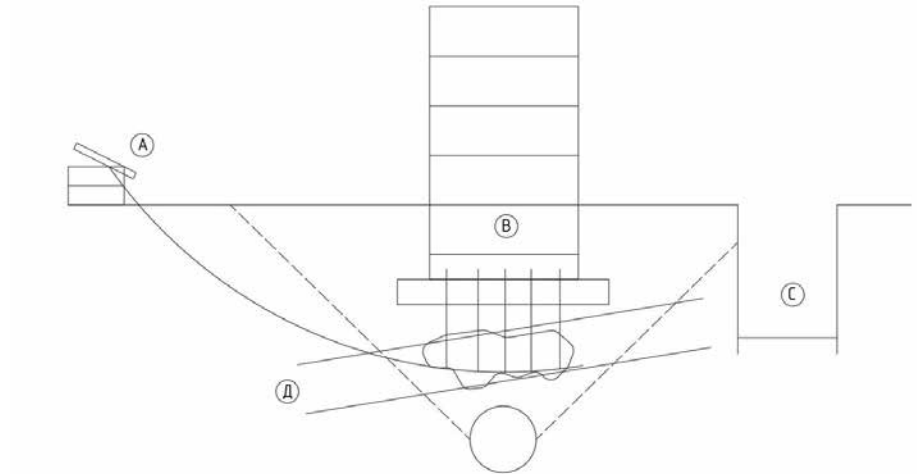
сокой степенью достоверности. Аналитические и численные методики расчётов доступны сейчас практически для всех видов грунтов. Эффективность этой технологии многократно подтверждалась зарубежной и отечественной практикой.

МКН реализуется для решения таких видов геотехнических задач, как:

- защита зданий и сооружений от возможного развития сверхнормативных деформаций под влиянием строящихся подземных объектов различного назначения;
- устранение проявившихся сверхнормативных деформаций;
- подъём, выравнивание и возврат зданий и сооружений в проектное положение.

На этапе проектирования разрабатывается математическая модель, описывающая формирование и развитие НДС грунтового массива на всех этапах буроинъекционных работ при компенсационном нагнетании. Эта модель рассчитывает основные технологические параметры (количество инъекционной смеси, давление и интенсивность нагнетания, распределение смеси по площади и высоте грунтового основания), а также прогнозирует развитие перемещений основных строительных конструкций в процессе работ.

С учётом взаимного размещения надземных и подземных сооружений, а также фактических геотехнических условий, буроинъекционные скважины могут устраиваться с дневной поверхности с применением технологии гори-



Схемы устройства буроинъекционных скважин для компенсационного нагнетания

зонтально направленного или наклонно-горизонтального бурения, из подвала, из специально устраиваемых технологических шахт или котлованов, из сервисных тоннелей.

Анализ опыта применения метода компенсационного нагнетания показал, что с целью надёжного управления процессом выравнивания или подъёма сооружений на проектную отметку необходимо реализовать, как правило, 7 технологических переделов: подготовительный; выполнение буроинъекционных работ; пассивная фаза; условно активная фаза; активная фаза; компенсация; ликвидация.

В отдельных случаях, при прогнозируемых динамических или вибрационных воздействиях в период эксплуатации сооружений и связанной с этим вероятности проявления осадочных деформаций, является целесообраз-

ным не ликвидация, а временная консервация с заполнением тела скважин специальными закладочными инъекционными смесями (ЗИС) со слабой гидравлической активностью.

Извлечение затвердевшей ЗИС из тела скважин осуществляется методом разбуривания с последующей промывкой.

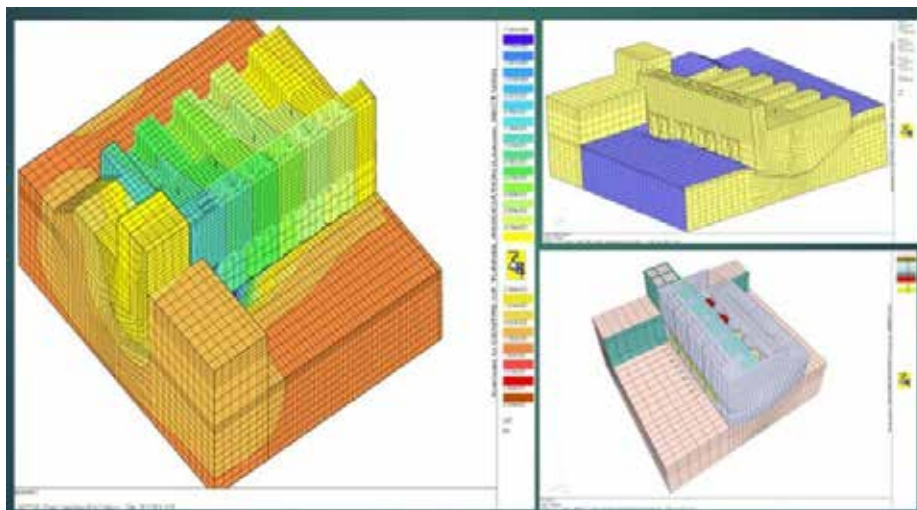
Управление процессом компенсационного нагнетания (КН) выполняется в соответствии с программой, обеспечивающей согласованную работу насосного оборудования в соответствии с результатами непрерывного планово-высотного мониторинга конструкций сооружения. Это позволяет быстро реагировать на любые изменения состояния наблюдаемого здания и корректировать технологические параметры нагнетания.

Наиболее эффективными методами мониторинга за сооружением являются использование автоматизированных систем высокоточных электронных тахеометров и датчиков гидростатического нивелирования.

Тахеометры контролируют горизонтальные и вертикальные перемещения конструкций.

Датчики гидростатического нивелирования позволяет отслеживать изменение высотного положения сооружения с большей точностью, чем тахеометры.

Обе системы позволяют получать данные контролируемых параметров с заданной периодичностью. В зависимости от количества мишеней и датчиков время между циклами может составлять от 10 минут.



Разработка расчётная методика для определения параметров компенсационного нагнетания

Критерии оценки и их предельные значения (относительная разность осадок, максимальная осадка, крен, прогиб, раскрытие трещин или стыков) задаются в соответствии с техническим состоянием сооружения и требованиями нормативной документации.

На протяжении всех инъекционных работ ведётся регистрация данных относительно каждой манжеты, а именно: дата инъекции, её порядковый номер, объём, давление и расход. По результатам суммирования данных строятся изополя и трёхмерная диаграмма, отображающие объёмы инъектирования за выбранный промежуток времени.

По результатам получаемых данных возможна оценка коэффициента эффективности компенсационного нагнетания, который на различных этапах может изменяться в диапазоне от 5 до 70 %.

Анализ результатов практического опыта показывает, что значение коэффициента эффективности КН может изменяться в зависимости от фактических геотехнических условий, степени адекватности математической модели, положенной в основу расчётного обоснования основных технологических параметров КН, уровня технической, технологической и квалификационной обеспеченности исполнителей.

В связи с тем, что управление процессом компенсационного нагнетания возможно только в условиях, ис-

ключающих эффект неуправляемого гидроразрыва в процессе нагнетания, важным технологическим переделом является предварительная подготовка вмещающего массива грунта, то есть консолидация структуры несвязанного водонасыщенного грунта с применением специальных инъекционных смесей типа КН-1.

Инъектирование выполняется в режиме пропитки и характеризуется коэффициентом эффективности пенетрации (КЭП), который определяется величиной интенсивности нагнетания (л/мин) при соответствующем давлении (бар).

С целью надёжного управления процессом КН формируется 3-х компонентная система, действующая по определённому алгоритму, основными элементами которой являются:

- система контроля за вертикальными и горизонтальными перемещениями основных строительных конструкций сооружений, контроля за перемещениями массива грунта, контроля за изменением НДС грунта;
- насосная станция с управляемыми и контролируемыми параметрами нагнетания (установка инъекционного клапана (пакера) в проектное положение, давление, интенсивность нагнетания, количество инъекционной смеси);
- центр управления подъёмом (ЦУП), обеспечивающий анализ соответствия проектных и фактических перемещений

объекта, а также реализующий принимаемые решения.

Выполнению буринъекционных работ по технологии КН предшествует комплекс подготовительных мероприятий, предусматривающий:

- тщательное обследование состояния основных несущих конструкций зданий и сооружений, нуждающихся в защите от возможных деформаций или в подъёме;
- выполнение инженерно-геологических и геофизических исследований оснований фундамента с определением фактических физико-механических характеристик грунта;
- разработку математической модели, адекватно описывающей формирование и развитие НДС грунтового массива на всех этапах буринъекционных работ.

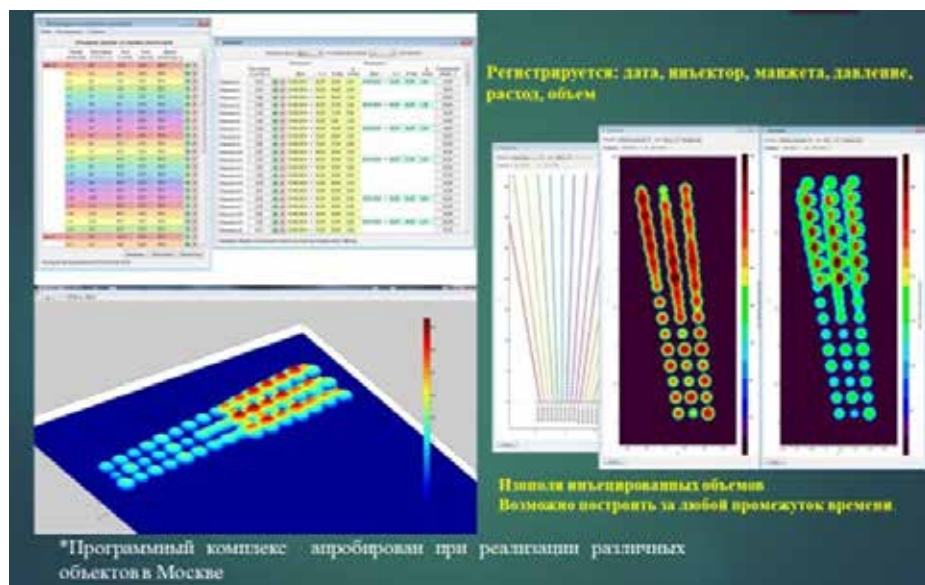
При КН расчётное обоснование основных технологических параметров (количество инъекционной смеси, давление и интенсивность нагнетания, распределение инъекционной смеси по площади и высоте грунтового основания), прогноз развития перемещений основных строительных конструкций происходит в процессе буринъекционных работ.

При строительстве в Москве станций метрополитена, тоннельных и притоннельных сооружений в период до 2030 г., расчётная стоимость мероприятий для защиты зданий и сооружений, попадающих в зону влияния строительства подземных сооружений, составляет более 15 млрд рублей.

На основании анализа отечественного и зарубежного опыта установлено, что фактические затраты при КН не превышают 60-70% от расчётных, а ожидаемый суммарный экономический эффект от применения технологии КН, с учётом накопленного опыта, взамен традиционных технологий, в период до 2030 г. составит не менее 5 млрд рублей.

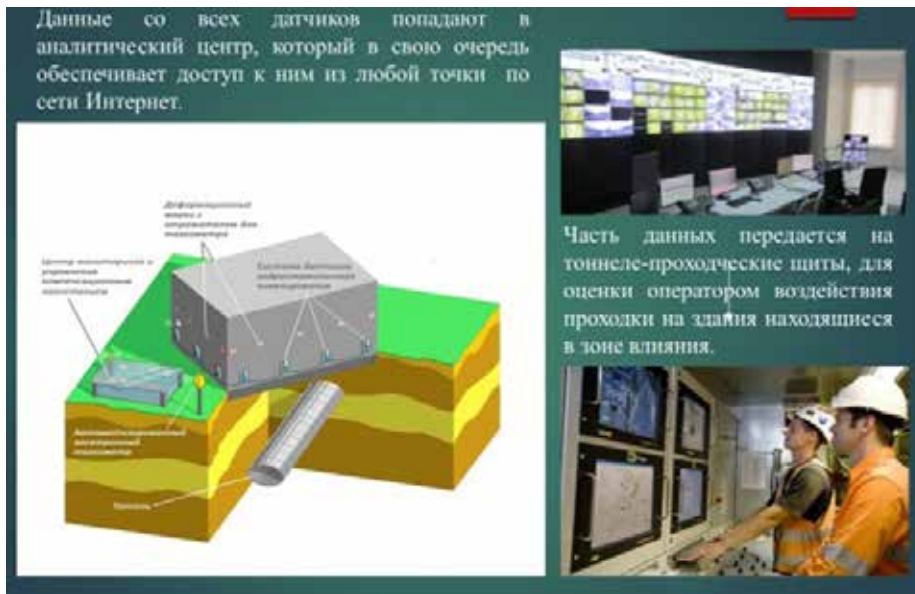
Возможность реализации КН в процессе строительства подземных сооружений позволяет сократить общие сроки строительства на 10-15%, что даст дополнительный экономический эффект не менее 25 млрд руб.

В случае ликвидации последствий инцидентов, связанных с развитием



Расчетная методика определения параметров компенсационного нагнетания

НАУЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ / ЛЕНТА НОВОСТЕЙ



Центр управления процессом компенсационного нагнетания

сверхнормативных деформаций зданий и сооружений, технология КН является фактически безальтернативным решением, обеспечивающим возврат сооружений в эксплуатационное состояние, исключая необходимость их демон-

тажа или существенные затраты на восстановление.

Затраты на восстановление эксплуатационной пригодности зданий, получивших сверхнормативные деформации, достигают 40 % от их кадастровой стоимости.

Учитывая высокий уровень исторической, культурной и социальной значимости многочисленных объектов Москвы, попадающих в зону влияния строительства объектов метрополитена, экономический эффект от реализации защитных мероприятий по технологии КН соизмерим со стоимостью строящихся объектов.

Эффективность технологии КН подтверждена автором при успешной реализации на объектах при строительстве метро в Москве:

- комплекс гражданских и промышленных зданий по адресу: Ленинградский пр., д. 35;
- многоэтажное здание ФСКН по Дмитровскому ш., д. 71;
- выравнивание центрифуги испытательного комплекса ВКС;
- фундаменты ЛЭП-500;
- здания роддома и школы Искусств при строительстве двухпутного тоннеля на участке «Авиамоторная» – «Некрасовка», и другие. ■

7 сентября 2024 г. В рамках Восточного экономического форума компания «Россевзапстрой» и Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) подписали соглашение о реализации промышленных проектов по производству строительных материалов в Хабаровском крае, Камчатке, ЯНАО, и Норильском промышленном районе.

Подписи под документом поставили генеральный директор КРДВ Николай Запругаев и генеральный директор компании «Россевзапстрой» Алексей Харченко. Общая сумма инвестиций составит более 100 млрд рублей.

Реализация крупных инфраструктурных проектов развития Дальнего Востока и Арктики, важность которых обозначил Президент РФ В.В. Путин в ходе пленарного заседания ВЭФ, потребует наращивания производства строительных материалов.

Один из крупных проектов в рамках соглашения – строительство крупнейшего на территории РФ завода по производству сухих строительных смесей, включая высокомарочные и особо-тон-

кодисперсные вяжущие материалы на местной сырьевой базе Хабаровского края. Планируемый объем производства – более 4,5 млн тонн готовой продукции.

При реализации проектов особое внимание будет уделено внедрению современных строительных технологий, ресурсосбережению, обеспечению эко-

логической безопасности и рациональному природопользованию.

В рамках подписанных соглашений также планируется строительство кампусов среднего специального образования в регионах реализации проектов как с целью подготовки кадров для создаваемых предприятий, так и для строительного комплекса. ■



«РОССИЯ — ИСЛАМСКИЙ МИР. KAZANFORUM 2024». ИТОГИ

С 14 по 19 мая в Казани состоялся XV Международный экономический форум, посвященный взаимодействию России со мусульманскими странами.

В этом году число участников Форума превысило 20 тысяч. Были представлены 87 стран мира и 87 российских регионов. На форуме было заключено 120 соглашений и меморандумов.

Председатель Правительства РФ Марат Хуснуллин назвал KazanForum площадкой, которая сближает Россию и мусульманские страны.

На KazanForum прошло 9 встреч представителей России и иностранных государств в различных форматах: от круглых столов до промышленных диалогов. В частности, состоялись встречи «Россия – Азербайджан», «Россия – Афганистан», «Россия – Иран», «Россия – Катар», «Россия – Кыргызстан», «Россия – Малайзия» и другие.

Программа KazanForum охватило множество тем — от экономических и дипломатических до культурных и спортивных. Особенным интересом пользовались сессии, посвященные исламским финансам, партнерскому банкингу, развитию экспорта, предпринимательству и инвестициям, логистике и транспортным коридорам.

В рамках неформальной встречи «Без галстуков» на «КАЗАНЬ ФОРУМЕ 2024» компании-экспортеры Республики Татарстан и Приволжского федераль-



ного округа обсудили с представителями Правительства Татарстана, Российского экспортного центра и АО «РЖД Логистики» актуальные вопросы и задачи по развитию экспортного потенциала, меры поддержки экспорта, ответили на вопросы экспортеров.

АО «РЖД Логистика» презентовала новые логистические продукты компании, уже раскатанные маршруты МТК «Север – Юг», доложила о новых маршрутах проекта «Евразийский Агроэкспресс» с участием экспортеров Приволжского ФО, об участии агропроизводителей и инвесторов Республики Татарстан в проекте.

15 мая, в рамках Казань Форума подписано Соглашение о стратегическом сотрудничестве и взаимодействии при реализации проекта «Евразийский Агроэкспресс» и программы «Новый сухопутный зерновой коридор» между АНО «Евразийская Агрологистика» и ООО «Новый Сухопутный Зерновой Коридор».

спресс» и программы «Новый сухопутный зерновой коридор» между АНО «Евразийская Агрологистика» и Группой компаний «Новый Сухопутный Зерновой Коридор». Соглашение подписали:

Алевтина Кириллова, генеральный директор АНО «Евразийская Агрологистика»

Юрий Маневич, генеральный директор ГК «Новый Сухопутный Зерновой Коридор».

ГК «Новый Сухопутный Зерновой Коридор» — экспортно-ориентированная холдинговая структура, реализующая на территории Урала, Сибири и Дальнего Востока экспорт зерновых, зернобобовых и масличных культур.

Подписанное соглашение предполагает взаимодействие по формированию ускоренных зерновых агропоездов в направлении Китая, Средней Азии и Ближнего Востока, запуск новых маршрутов агроэкспрессов, формирование совместных агрохабов и агротерминалов.

16 мая на полях KazanForum 2024 состоялась встреча первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» С.А. Павлова, советника генерального директора АО «РЖД Логистики» — генерального директора АНО «Евразийская Агрологистика» А.Г. Кирилловой и представителей ООО «РЖД Интернешнл» с министром транспорта Туркменистана М.Б. Чакыевым.

Участники встречи обсудили развитие проектов мультимодальных контей-



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

нерных перевозок, в том числе в рамках проекта «Агроэкспресс».

Также была поднята тема создания совместного российско-туркмено-казахстанского экспедитора для восточной ветки маршрута МТК «Север – Юг».

В рамках форума прошла выставка Russia Halal Expo. Это крупнейшая в России выставка экономического и научно-технологического сотрудничества регионов Российской Федерации и стран ОИС. В работе выставки приняли участие 11 стран мира и 17 регионов России.

В рамках KazanForum прошло заседание Группы стратегического видения «Россия – Исламский мир». Заседание провел Раис Республики Татарстан, Председатель Группы стратегического видения «Россия – Исламский мир» Рустам Минниханов. Сегодня в Группу входят 37 российских и 32 иностранных участника. Заседание было посвящено теме «Россия – Исламский мир: справедливое многополярное мироустройство и безопасное развитие».



В своем приветственном слове Рустам Минниханов подчеркнул, что Группа в современных условиях стала несущей конструкцией в отношениях между Россией и Организацией исламского сотрудничества, инструментом укрепления дружбы,

взаимопонимания и доверия. Участник заседания Председатель Халк Маслахаты Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов предложил силами стран ОИС создать исламскую инициативу для ООН во имя мира, взаимопонимания и доверия.



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!





МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА. ОСОБЕННОСТИ ВЭД В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ.

Курс повышения квалификации
с 22 октября по 30 ноября 2024 г.

20 академических часов / Формат лекций – онлайн
Запись лекций – бессрочно / Возможно корпоративное обучение
Удостоверение о повышении квалификации государственного образца

В РАМКАХ КУРСА СЛУШАТЕЛИ СМОГУТ:

- 🔧 Научиться организовывать перевозки и управлять движением грузов из одной точки в другую, как внутри страны, так и за её пределами.
- 🔧 Выстроить систему маркетинга и клиентоориентированного подхода для привлечения клиентов.
- 🔧 Получить навыки формирования комплексных логистических решений и расчётов по организации мультимодальных перевозок и логистических сервисов.
- 🔧 Реализовать цифровые сервисы (например, страхование, смарт-контракты)
- 🔧 Изучить процесс оформления всех необходимых документов, связанных с перемещением грузов через границу и прохождения контрольных таможенных процедур.
- 🔧 Упростить организацию мультимодальных перевозок.
- 🔧 Овладеть практическими знаниями и кейсами проведения платежей в условиях санкционной политики «недружественных стран».

Слушатели выполняют реальные кейсы и задания по планированию и организации перевозок, получают практические навыки системного управления логистическими проектами.

Преподаватель – Доктор технических наук, профессор,
Действительный член Российской Академии транспорта
Кириллова Алевтина Григорьевна

Приём заявок до 18 октября 2024 г.
Подать заявку: <https://itc-rdmnts.ru/mgl2024>



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