

Продукты агентства INFOLine были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство INFOLine принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира ESOMAR. В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства INFOLine сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует получение качественного продукта и постпродажного обслуживания.



Крупнейшая информационная база данных мира включает продукты агентства INFOLine. Компания Lexis-Nexis с 1973 года интегрирует информацию от 9000 СМИ всего мира, в рамках работы по мониторингу данных о России и странах СНГ сбор информации осуществляет с помощью продуктов агентства INFOLine.



Информационное агентство INFOLine имеет свидетельство о регистрации средства массовой информации ИА № ФС 77 – 37500.

Информационная услуга «Тематические новости»

"Логистическая и складская деятельность РФ и мира"

Демонстрационный выпуск
Периодичность: еженедельно

Информационные услуги для Вашего бизнеса

- Тематические новости
- Отраслевая лента новостей
- Готовые маркетинговые продукты
- Заказные исследования
- Доступ к базе данных 7000 СМИ

и многое другое



Содержание выпуска

Логистика..... 5

Общие новости отрасли 5

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин провёл стратегическую сессию по национальному проекту "Промышленное обеспечение транспортной мобильности".....	5
Президент Торгово-промышленной палаты РФ Сергей Катярин: глава ГТЛК Евгений Дитрих возглавил Комитет ТПП РФ по транспорту и экспедированию.....	6

Международное сотрудничество..... 8

ЕЭК провела встречу по актуальным вопросам, поднимаемым бизнесом Казахстана и Кыргызстана в сфере транспорта и логистики.....	8
---	---

Инвестиционные проекты..... 9

Газификация частных домовладений, создание промышленно-логистического кластера и реконструкция аэропорта Кадала: в Чите подводят первые итоги реализации мастер-плана (Забайкальский край).....	9
КРДВ предложила бизнесу реализовать логистические проекты с господдержкой в рамках мастер-планов развития городов Дальнего Востока.....	10
ГК "Дело" к 2028 году увеличит мощность контейнерного терминала в Новороссийске в 1,4 раза (Краснодарский край).....	11
"Нацрыбресурс" не смог найти подрядчика реконструкции терминала в порту Петропавловск-Камчатский.....	11
"Евросиб": Эксплуатация глубоководного порта в Архангельске может начаться 2031 году.....	12
На терминале НУТЭП (Новороссийск) началась реконструкция глубоководного причала.....	13
Перспективы развития забайкальского терминала ПАО "ТрансКонтейнер" были представлены главе ОАО "РЖД" Олегу Белозёрову.....	14
На территории терминала "Дальтрансголь" началось строительство здания тройного вагоноопрокидывателя (Хабаровский край).....	14
Подготовлен проект приказа об открытии пункта пропуска в порту Владивосток с терминалом "Морской порт "Суходол".....	15
Глава Якутии: Строительство порта в Найбе придаст импульс освоению крупных месторождений.....	15
Промышленно-логистический кластер в Уссурийске представили на "Дне инвестора" (Приморский край).....	16
ВТБ выделил 950 млн рублей на развитие инфраструктуры "Сухого порта" в Приморье.....	16
На Херсонщине профинансируют создание зерновых терминалов двух портов.....	17
Соглашения о строительстве новых верфей и портов в ДФО подпишут на ВЭФ.....	17
Переход расширяет возможности. "Гудок". 26 августа 2024.....	17

Цифровая экономика в сфере транспорта 19

Цифровое страхование логистики в ретейле и доставке выросло в два раза за первую половину 2024 года.....	19
Новые цифровые решения для перевозки контейнерных грузов внедряют в Забайкалье.....	19
DPD в России внедряет электронную транспортную накладную.....	19
Группа "Дело" завершила реорганизацию своих IT-активов.....	20

Строительство складов..... 21

Более 200 объектов построят в столице по программе МПТ (Москва).....	21
Петербургский "Факт.Пром" получил разрешение на строительство производственно-складского комплекса в Пушкине (Санкт-Петербург).....	21
Строительством склада для маркетплейса в Омске займется "Логопарк "Звездный".....	21
Wildberries введет в эксплуатацию около 1 млн кв. метров складских площадей до конца года.....	22
Под Владимиром первую очередь логистического центра Wildberries запустят в сентябре 2024 года.....	22
В строительство склада Wildberries в Хабаровском крае вложат около 8 млрд рублей.....	23
Владелица Wildberries Татьяна Бакальчук показала новый склад в Шушарах.....	23
В Ростове почти достроен первый мультитемпературный склад класса А. "Деловой Ростов". 25 августа 2024.....	23

Строительство логистических и распределительных центров..... 26

В третий раз объявлен конкурс на возведение комплекса зданий на Пулковском шоссе в Петербурге.....	26
Озон запустил первую очередь логистического комплекса в Оренбургской области.....	26

Открытие логистических и распределительных центров 27

"Чижик" открыл в Подмоскowie хаб для сезонных новинок.....	27
--	----

Складская логистика..... 28

Спрос на покупку складов формата big box за год вырос на 12 п. п.....	28
За прошедшие 10 лет объем рынка готовой складской недвижимости в России вырос в два раза и достиг 43,1 млн кв. м.....	28
В Санкт-Петербурге растет спрос на доставку товаров до маркетплейсов и складские услуги для бизнеса – Авито Услуги.....	31
В Raven Russia прокомментировали сообщения СМИ об иске Генпрокуратуры.....	31
В Новосибирской области спрос на фулфилмент увеличился на 78%.....	31
Склады Raven взяты под надзор. "Коммерсантъ". 20 августа 2024.....	32
"Комус" обосновался в Шушарах. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 28 августа 2024.....	33

Транспортная логистика..... 35



Зарплаты водителей грузовиков показали самый высокий годовой прирост на рынке труда. 35
 Авто Работа: самыми высокооплачиваемыми в России стали водители категории СЕ. 36
 "Деловые линии" в I полугодии отметили рост спроса на доставку в маркетплейсы на 20%. 37
 "Деловые Линии" начали осуществлять перевозки грузов в Монголию. 37
 Выхватить за рамки: водители фур жалуются на автоматический контроль веса. "Известия". 22 августа 2024 37
 Экологичный выхлоп. "Коммерсантъ-Нижегород". 22 августа 2024..... 39
 "АвтоГрузЭкс": Более 70% игроков российской транспортно-логистической отрасли работают по серым схемам. "ИА РЖД-Партнер.ру". 23 августа 2024..... 40

Постаматы и пункты выдачи42

СДЭК расширяет географию сервиса сезонного хранения домашних вещей в своих ПВЗ..... 42

Новости "Почты России"43

Почта России сделала бесплатными посылки в Курскую и Белгородскую области. 43

Новости логистических компаний44

Группа грузовых авиакомпаний "Волга-Днепр" и ее основатель Исайкин включены в SDN-list США. 44
 "Глобал Портс" назвал сроки принудительного обмена расписок на акции. 44
 DPD в России подвёл итоги первого полугодия 2024 года..... 44
 "Деметра-Холдинг" приобрел компанию "Нефрит". 45
 "СГ-транс" завершил реорганизацию белорусской "дочки". 45
 "Руслан" и арбитры. "Коммерсантъ". 27 августа 2024 45

Мультимодальная логистика48

АО "РЖД Логистика" впервые использовало электронные транспортные накладные при реализации мультимодальной перевозки трубной продукции от завода изготовителя на строительные площадки. 48
 Контрольперные перевозки набирают обороты. "Коммерсантъ". 28 августа 2024..... 48

Контейнерные перевозки50

FESCO: Контейнерный рынок РФ за 7 месяцев 2024 года вырос на 9,3%, до 3,852 млн TEU. 50
 За 7 месяцев 2024 года перевалка грузов в контейнерах через морские порты РФ выросла на 10,8%. 50
 Нинбо – Находка – Москва: РЖД Бизнес Актив развивает контейнерную логистику для малого и среднего бизнеса. 50
 Контейнерная напряженность. "ИА РЖД-Партнер.ру". 20 августа 2024 50
 Контейнерные зигзаги на восточных рубежах: почему стопорится трансграничная логистика. "Восток России". 21 августа 2024..... 51
 На границы России закупают мобильные комплексы для досмотра груза. "Ведомости". 21 августа 2024 53

Авиаперевозки.....55

Грузооборот авиаперевозок вырос на четверть – "Деловые Линии". 55

МТК Север-Юг.....56

Баку и Москва хотят довести пропуск грузов коридором Север – Юг до 15–30 млн тонн в год. 56
 Север – Юг обрастёт новыми связями. "Гудок". 22 августа 2024..... 56

Железнодорожные перевозки57

Тенденции рынка оперирования железнодорожным подвижным составом и ключевые события операторов – в обзоре INFOline Rail Russia TOP..... 57
 Евразийская экономическая комиссия инициировала создание новой диалоговой площадки по вопросам ж/д транспорта. 59
 Перевозки грузов со станций Северо-Кавказской железной дороги в порты Азово-Черноморского бассейна выросли на 7,1 % за 7 месяцев 2024 года..... 59
 Реконструкция объектов, цифровые решения и наращивание темпов перевозок: Главы Забайкалья и РЖД подвели итоги рабочей встречи. 60
 Транзит через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия за 7 месяцев 2024 года вырос более чем в 2,5 раза. 60
 Через погранпереходы с Китаем в январе-июле перевезли 23,8 млн тонн в экспортно-импортном сообщении. 61
 РЖД за семь месяцев нарастили перевозки через ж/д погранпереходы с КНР на 18,2%. 61
 Три новых железнодорожных маршрута проложат через Забайкалье. 61
 Операторы разделили грузы. "Коммерсантъ". 22 августа 2024..... 61
 В вагоны включили тормоза: что происходит с движением грузов по сети РЖД. "Forbes". 23 августа 2024 63
 РЖД ввела скидки на перевозку отдельных видов грузов. "Ведомости". 26 августа 2024 65
 С родины Ильича на берега Персидского залива. "Гудок". 28 августа 2024 66

Севморпуть67

Гендиректор Росатома возглавит российскую часть подкомиссии РФ и КНР по развитию Севморпути. 67
 Второе судно с экспортными грузами 22 августа 2024 года выйдет из порта Архангельск в Китай в рамках нового сервиса по СМП. 67
 Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко предложил сделать порты Ленобласти на Балтике отправными точками СМП. 67
 Азербайджанская нефть впервые пошла по Севморпути в Китай. 68

Морские и речные перевозки.....69



Минтранс РФ ждет роста речных грузоперевозок в России к 2030 году почти в 1,6 раза.....	69
Правительство РФ направит дополнительно 2,8 млрд руб. на поддержку морских перевозок в Калининградскую область.....	69
Трест "Арктикуголь" ищет судно для постоянных морских перевозок на Шпицберген.....	69
Бесиовная логистика на Север и слова о кадрах: что происходило с водным транспортом в июле-2024. "ИА РЖД-Партнер.ру". 20 августа 2024.....	70
Субсидии на морские перевозки сдержат цены на товары для российского эксклава. "Российская газета". 27 августа 2024.....	71
Николай Патрушев провел первое заседание Морской коллегии. "Российская газета". 27 августа 2024.....	72

Работа портов74

В Ассоциации грузоперевозчиков Крыма заявили, что нужно проверить состояние порта "Кавказ".....	74
Пароходство Межрегионфлота намерено консолидировать почти 100% акций его же речпорта.....	74
Перевозки удобрений на экспорт в порты Северо-Запада в январе-июле выросли на 26,6%.....	75
Госмонополия отсудила у ростовского порта 31 млн руб. за аренду причалов.....	75
Крым передаст в федеральную собственность порт Камыш-Бурун в Керчи.....	75
Алексей Панфилов покинул пост генерального директора порта "Бронка".....	75
Грузооборот портов Астраханской области в январе-июле вырос на 36%.....	76
Высокая марка северного порта. "Российская газета". 25 августа 2024.....	76

Региональные новости79

Грузооборот в Рязанской области в I полугодии 2024 года вырос на 42%.....	79
Чукотка получила более половины грузов в рамках навигации "северного завоза" - губернатор.....	79

Зарубежные новости80

По итогам 2023 года объем перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту увеличился на 65% по сравнению с 2022 годом.....	80
За семь месяцев 2024 года объем грузоперевозок по Среднему коридору вырос в 1,6 раза.....	80
Реализация Послания Президента Казахстана: Усилены совместные меры со странами-партнерами вдоль Транскаспийского коридора.....	80
Казахстан рассчитывает в 2024 году увеличить в 1,5 раза грузооборот портов Актау и Курык по "Среднему коридору".....	81
Железнодорожные перевозки между Казахстаном и Азербайджаном выросли на 37% с начала 2024 года.....	81
Объем ж/д грузоперевозок между Казахстаном и Китаем вырос на 12,6% за семь месяцев 2024 года.....	82
В Казахстане в январе-июле 2024 года морским транспортом перевезено 1,6 млн тонн грузов.....	82
За первое полугодие 2024 года объем ж/д грузоперевозок в Узбекистане снизился на 0,6%.....	82
Мультимодальный контейнерный маршрут запущен из индийских портов в Узбекистан.....	82
В Узбекистан прибыл первый контейнерный поезд из китайской провинции Чжэцзян.....	83
Узбекистан намерен увеличить грузоперевозки через Азербайджан.....	83
В Оше откроют филиал China Post – доставка товаров станет быстрее (Кыргызстан).....	84
В Армении обсуждены поправки в соглашении о передаче системы железнодорожного транспорта в управление "Южно-Кавказской железной дороги".....	84
Грузовые перевозки по железной дороге Грузии выросли – новые данные.....	84
Польша вводит с ноября электронный мониторинг перевозчиков из третьих стран.....	85
Грузоперевозки Latvijas Dzelzceļš уменьшились на 22% за январь – июль 2024 года.....	85
75% канадских железнодорожных перевозок остановились из-за локаута.....	86
Швейцарский железнодорожный оператор сообщил о серьезном IT-сбое.....	86
Почтовая служба США планирует экономить на расходах \$3 млрд в год.....	86
Панамский канал внедрит метод долгосрочного распределения слотов для транзита судов.....	87
Китай к 2043 году станет крупнейшим мировым рынком авиаперевозок.....	87





Логистика

Общие новости отрасли

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин провёл стратегическую сессию по национальному проекту "Промышленное обеспечение транспортной мобильности".

М.Мишустин: "Важно, чтобы у людей были самые широкие возможности для путешествий, деловых и личных поездок, причём с комфортом и по доступным ценам, а у бизнеса – достаточные средства для более эффективной перевозки грузов".

Вступительное слово Михаила Мишустина:

Уважаемые коллеги, добрый день!

Мы продолжаем серию стратегических сессий. Сегодня рассмотрим вопросы развития промышленного потенциала для выполнения поставленных Президентом задач по улучшению транспортной мобильности.

Это одно из значимых направлений комплексной работы, которую сейчас мы последовательно выстраиваем для достижения обновлённых национальных целей, обозначенных в майском указе Президента.

Важно, чтобы у людей были самые широкие возможности для путешествий, деловых и личных поездок, причём с комфортом и по доступным ценам, а у бизнеса – достаточные средства для более эффективной перевозки грузов. Для этого необходимо наращивать собственные компетенции и производственные мощности, обеспечивать полноценный технологический суверенитет в соответствующих сегментах и отраслях экономики и промышленности. Только так в условиях беспрецедентного санкционного давления возможно качественно обновить существующий парк техники.

Современные отечественные разработки помогут надёжно связать территории нашей большой страны, что будет способствовать росту качества жизни граждан и повышению устойчивости российской экономики в целом.

Президентом и Правительством уделяется повышенное внимание развитию всех видов транспорта – воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного.

Благодаря строительству и модернизации инфраструктуры динамично растут перевозки, открываются новые маршруты и сокращается время в пути.

Весомую роль в эти результаты вносит и промышленный комплекс. За первое полугодие рост производства обрабатывающего сектора составил 8%. Причём выпуск легковых автомобилей вырос на две третьих, тепловозов – почти в полтора раза, грузовых вагонов – на 40%, автобусов – примерно на 20%.

Чтобы ускорить создание прорывных технологий, их внедрение в такие секторы, крайне важно повысить привлекательность транспортной отрасли для инвестиций и использования механизмов государственно-частного партнёрства.

Прежде всего из этого мы исходили при подготовке национального проекта, который будет запущен со следующего года. В его основу войдут новые подходы к созданию высокотехнологичной продукции.

Остановлюсь подробнее на приоритетах этого проекта.

Одно из ключевых направлений, которое планируем поддержать в рамках отдельного федерального проекта, – это самолёто- и вертолётостроение.

Главой государства поставлена задача существенно увеличить количество лайнеров отечественного производства. И к 2030 году их доля должна составить не менее половины в парке российских авиакомпаний.

Речь идёт о широкой линейке самолётов – от небольших региональных до широкофюзеляжных, с материалами, бортовым оборудованием, двигателями, комплектующими собственных отечественных разработок.

Большая работа предстоит и в части наращивания серийного выпуска вертолётов, чтобы в полном объёме обеспечить прогнозные показатели и потребности в них российских компаний. Все необходимые ресурсы для этого у нас имеются.

Мы будем для этого финансировать производство и закупку воздушных судов, в том числе с привлечением средств Фонда национального благосостояния, активно применять инструменты стимулирования спроса на новую технику, включая содействие в создании системы послепродажного обслуживания.

Следующее важное направление – это строительство судов различного назначения, морской техники и соответствующего комплектующего оборудования. В зоне особого внимания – производство ледоколов для круглогодичной навигации по Северному морскому пути.

Россия усилит работу по формированию гражданского флота, который способен будет решать весь объём задач, в том числе обеспечивать вывоз экспортных грузов. С учётом современных вызовов сейчас завершаем актуализацию стратегии развития судостроительной промышленности.



Обновлённые цели помогут выполнить поручение Президента об увеличении перевозок по международным транспортным коридорам. За следующие пять лет их объём должен вырасти в полтора раза по сравнению с уровнем 2021 года.

Значительный импульс развитию наших территорий может придать производство инновационного транспорта. Это ещё один федеральный проект, который сегодня формируется.

По решению главы государства в текущем году приступили к строительству высокоскоростных железнодорожных магистралей. Первая из них, напомню, свяжет Москву с Санкт-Петербургом.

Быстрый прогресс отмечается в секторе создания электромобилей. Одновременно совершенствуются автономные технологии управления.

Отмечу, что такие инициативы будут способствовать снижению выбросов опасных загрязняющих веществ в городах. В соответствии с национальной целью "Экологическое благополучие" их объём к 2036 году необходимо сократить в два раза.

Конечно, реализация всех таких планов в сфере промышленности потребует привлечения большого числа квалифицированных специалистов, и в течение следующих шести лет общая потребность предприятий составит около 150 тысяч человек, включая почти 75 тысяч сотрудников с высшим образованием.

На такие запросы отраслей как раз и должна опираться система профессиональной подготовки. Будем выстраивать её эффективную работу в рамках четвёртого федерального проекта "Кадровое обеспечение". Прежде всего активно развивать инженерную базу – опытную, исследовательскую, конструкторскую, лабораторную.

Уважаемые коллеги!

Предлагаю сегодня подробно обсудить, какие конкретные меры и мероприятия войдут в новый национальный проект по обеспечению транспортной мобильности.

И что ещё важно, необходимо синхронизировать спрос на технику со стороны перевозчиков с возможностями наших производителей. Чтобы найти этот баланс потребуются слаженная, скоординированная работа всех ведомств и организаций. (INFOLine, ИА (по материалам Правительства РФ) 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Президент Торгово-промышленной палаты РФ Сергей Катырин: глава ГТЛК Евгений Дитрих возглавил Комитет ТПП РФ по транспорту и экспедированию.

Президент Торгово-промышленной палаты РФ Сергей Катырин 27 августа провел заседание Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию.



**Торгово-промышленная палата
Российской Федерации**
В интересах бизнеса, во благо России

В ходе мероприятия он представил нового председателя комитета – Евгения Дитриха, который с мая 2018 года по ноябрь

2020 года являлся министром транспорта РФ. С ноября 2020 года по настоящее время Евгений Дитрих возглавляет Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК). Это лидер рынка в сегментах лизинга авиационной, железнодорожной техники, водного и городского пассажирского транспорта.

Глава ТПП РФ также проинформировал, что бывший глава комитета Виталий Ефимов освобожден от должности, решение принято им самостоятельно.

"Выражаем Виталию Борисовичу искреннюю благодарность за многолетнюю работу по защите интересов предпринимательского сообщества в сфере транспорта и сотрудничеству с Палатой", – отметил он.

Как сообщил Сергей Катырин, в Комитете ТПП РФ по транспорту и экспедированию работают ведущие эксперты, представляющие все основные элементы транспортной системы – автомобильный, воздушный, железнодорожный и водный транспорт. Основой работы является опора на отраслевые общероссийские объединения, которые являются членами Палаты, и транспортные комитеты региональных торгово-промышленных палат, которые на данный момент представлены в 30 регионах страны.

"Полагаю, что при обсуждении вопросов на федеральном уровне крайне важна возможность прямого диалога с теми, кто работает в регионах, знает на собственном опыте практику применения тех или иных требований. Важно, чтобы позиция, которую мы формируем, учитывала мнение бизнеса с мест и региональную специфику", – подчеркнул Сергей Катырин.

Он добавил, что деятельность в транспортной отрасли не ограничивается исключительно отраслевыми вопросами. Регулярно в повестке возникают смежные темы, в том числе налоги, тарифы, ВЭД и трансграничное сотрудничество, подготовка кадров и многие другие. Сергей Катырин напомнил, что в ТПП РФ работает 20 отраслевых комитетов и 14 советов по межотраслевой тематике.

Евгений Дитрих сообщил, что комитет сохранит преемственность в своей работе, продолжив работу по таким направлениям, как цифровая трансформация перевозочных процессов, внедрение инструментов искусственного интеллекта в отрасли, обеспечение беспилотного движения для различных видов транспорта.

Кроме того, по его словам, в повестку будут включены новые вопросы, которые в настоящий момент волнуют предпринимательское сообщество, а также темы, связанные с деятельностью в рамках готовящихся национальных



проектов – "Эффективная транспортная система" и "Инфраструктура для жизни". Будут обсуждаться и сквозные вопросы, требующие межотраслевого взаимодействия, заверил он.

В рамках заседания участники также обсудили предложения о приоритетных направлениях деятельности комитета. В мероприятии приняли участие директор Департамента по работе с объединениями предпринимателей ТПП РФ Александр Волченко, вице-президент Союза транспортников России Евгений Казанцев, заместитель председателя Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, директор направления по региональной политике Союза транспортников России Алла Сологубова, член Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, председатель Комитета транспорта, логистики и коммуникаций Республики Саха (Якутия) Виктор Потылицын, член Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов, генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Андрей Курушин, советник по стратегическому планированию НП "Лизинговый Союз" Анастасия Ивлева, директор Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций Валерий Пахомов, председатель Комитета ТПП Саратовской области по транспорту Юрий Хилюк, председатель Комитета по коммерческим и правовым организациям операциям Ассоциации морских торговых портов Павел Поляков, член Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, доцент кафедры "Международный транспортный менеджмент и управление цепями поставок" РУТ (МИИТ) Евгений Реутов, председатель Российско-Грузинского делового совета при ТПП РФ Юрий Балашов.

Для справки: Название компании: Торгово-промышленная палата Российской Федерации (ТПП РФ, ТПП России)
Адрес: 109012, Россия, Москва, ул. Ильинка, 6 Телефоны: +7(495)6200009 Факсы: +7(495)6200360 E-Mail: tpprf@tpprf.ru Web: <https://tpprf.ru> Руководитель: *Катырин Сергей Николаевич, президент (ТПП РФ 27.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Международное сотрудничество

ЕЭК провела встречу по актуальным вопросам, поднимаемым бизнесом Казахстана и Кыргызстана в сфере транспорта и логистики.

Министр по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Арзыбек Кожошев обсудил с предпринимателями Республики Казахстан, а также с представителями соответствующих государственных органов и компаний Кыргызской Республики и Республики Казахстан актуальные вопросы и проблемы бизнес-сообщества в сфере транспорта и логистики, связанные с обеспечением свободного движения товаров в Евразийском экономическом союзе. Встреча прошла в Алматы.

"Непосредственный диалог и прямые контакты с участниками рынка транспортных услуг очень важны. Для нас это возможность лучше понять проблематику отдельных ситуаций и повысить эффективность интеграционной работы по выявлению препятствий и их устранения", – подчеркнул Арзыбек Кожошев.

Министр ЕЭК отметил, что ЕАЭС в этом году отмечает 10 лет со дня образования и напомнил об основных итогах его работы. Так, ВВП Союза в 2023 году вырос на 12,2% по сравнению с 2014 годом. Этот же показатель демонстрирует рост в Кыргызстане в 1,4 раза, Казахстане – на 27,8%. Прирост выпуска промышленной продукции за этот период составил 22,6%. Объем кооперационных поставок на рынок Союза увеличился в 2,3 раза к 2015 году. Общий грузооборот в ЕАЭС за 10 лет вырос на 9%.

Арзыбек Кожошев поблагодарил бизнес за участие в формировании повестки мероприятия и отметил, что в современных условиях крайне важно поддерживать конкурентную среду на рынке транспортно-логистических услуг, создавая при этом безопасную и современную инфраструктуру, избегая применения каких-либо препятствий для проезда грузов на внутренних рынках для компаний государств Союза. Для достижения указанных целей бизнесу необходимо более активно участвовать в интеграционных процессах.

Представители блока по экономике и финансовой политике ЕЭК обсудили с бизнес-сообществом проблематику повышения утилизационного сбора с автотранспортных средств, ввозимых в страны Союза, оформления электронных паспортов на экспортируемые грузовые транспортные средства, транзита нелегальной сигаретной продукции, изменения в Соглашение о принципах ведения налоговой политики в области акцизов на табачную и никотинсодержащую продукцию, а также вопросы ограничений на ввоз цемента.

В части транспорта стороны обсудили особенности отраслевого развития интеграции, вопросы пересечения российско-белорусской государственной границы перевозчиками других стран ЕАЭС, транспортировки грузов третьих стран между государствами ЕАЭС, установления тарифов на железнодорожные перевозки и другие.

В дальнейшем встреча послужит совершенствованию права Союза, регламентирующего экономическую деятельность. (INFOLine, ИА (по материалам Евразийской экономической комиссии) 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Инвестиционные проекты

Газификация частных домовладений, создание промышленно-логистического кластера и реконструкция аэропорта Кадала: в Чите подводят первые итоги реализации мастер-плана (Забайкальский край).

Все 25 мастер-планов дальневосточных городов, которые были утверждены президентом Владимиром Путиным, подразумевают развитие перспективных отраслей экономики, создание новых рабочих мест и дополнительных возможностей для самореализации, раскрытие уникальных природных преимуществ дальневосточных регионов. Важно, что инициативы, которые будут воплощены во всех мастер-планах отвечают целям национальных проектов. Об этом сказал Заместитель Председателя Правительства – полномочный представитель Президента РФ в ДФО Юрий Трутнев.

"Разработка и реализация мастер-планов городов Дальнего Востока ведутся по поручению Президента РФ Владимира Владимировича Путина, данного по итогам Восточного экономического форума. На предстоящем форуме мы будем обсуждать, как эта работа проводится и что делается для того, чтобы создавались комфортные условия жизни людей, чтобы раскрыть потенциал городов, дать новый импульс для строительства жилья и создания новых производств. Такой мастер-план создан и начал претворяться в жизнь в Чите. Наша задача следить за тем, чтобы все запланированные работы выполнялись в срок и качественно", – отметил Юрий Трутнев.

Мастер-план Читы, работы по реализации которого уже ведутся, включает в себя масштабные проекты: это не только газификация частных домовладений, но и модернизация всех сетей в целом. Это касается и теплоэнергии, и водоснабжения.

"Сегодня Чита – визитная карточка самобытного и богатого природой, историей и ценными ресурсами края. Высокий потенциал историко-культурного наследия, наличие сохранных природных участков естественного ландшафта и расположение в черте города уникального озера Кенон повышают узнаваемость региона за его пределами. Нашим мастер-планом предполагается раскрытие всех уникальных особенностей. И конечно, нужно сформировать совершенно новые условия жизни для людей, над чем мы сейчас и работаем", - пояснил губернатор Забайкалья Александр Осипов.

Все мероприятия, которые включены в мастер-план Читы направлены на то, чтобы к 2030 году в городе были созданы условия для повышения качества жизни жителей. Среди основных приоритетов – чистый воздух и комфортная городская среда, что положительно скажется на здоровье и благосостоянии граждан.

Чита благодаря наличию значительных территориальных резервов обладает потенциалом компактного развития. Мастер-планом эти территории определены под комплексное развитие жилой застройки. На территории более одного миллиона квадратных метров планируется создание современных многофункциональных районов. Это позволит снизить затраты на строительство сопутствующей инфраструктуры, уменьшить нагрузку на улично-дорожную сеть, связывающую центр и отдалённые районы.

Поэтапная реставрация памятников архитектуры и их последовательная адаптация под новые общественно-деловые функции позволит развивать исторический центр города. Это и задачи по благоустройству Маршрута декабристов, трансформация железнодорожного вокзала в транспортно-пересадочный узел, благоустройство привокзальной площади, а также набережной реки Чита. Определён победитель конкурсных процедур и заключено соглашение по строительству дворца единоборств.

К основным задачам мастер-плана также отнесли создание медицинского кластера, которым предусматривается строительство детской клинической больницы, микрорайона для врачей. Строительство кампуса мирового уровня позволит сформировать центр компетенций в добывающей отрасли и стать культурным и образовательным центром для подготовки высококлассных специалистов. Проектная мощность академии 15 тысяч мест, совокупная мощность общежитий 2,8 тысячи мест, семь тысяч человек будут обучаться очно. Помимо этого, предусмотрены мероприятия модернизации инфраструктуры образования с созданием корпуса горной академии.

Вошло в общий проект и направление познавательного и экологического туризма, в частности, создание музейно-исторического комплекса, для начала строительства которого в текущем году заключено концессионное соглашение. Развитие туристической инфраструктуры, а также креативных индустрий отразят локальную идентичность города и повысят узнаваемость региона за его пределами. Реализация мероприятий позволит увеличить рост турпотока на 36%.

Заключен контракт на реконструкцию дороги на КСК, на реализацию пятого этапа выделено более 1,5 миллиарда рублей, работы планируют завершить в 2025 году. В начале следующего года стартуют работы по реализации Читинского квартала.

Создание транспортно-логистического центра со специальным режимом Международной территории опережающего (МТОР) станет ключевым фактором для роста экономики Читы. В рамках проекта создаются сборочные производства в сфере специализированного горного оборудования. Наличие МТОР позволит значительно сократить логистические издержки при импорте товаров из Китая, издержки предприятий



горнодобывающей отрасли, увеличить налоговые поступления в бюджеты всех уровней и создать более 2500 рабочих мест.

Рост нагрузки в связи с развитием новых территорий и реализацией проектов потребует модернизации сетей и объектов системы электроснабжения. В связи с этим в мастер-плане Читы предусмотрена реконструкция подстанций с заменой силовых трансформаторов на более мощные. Для реализации мероприятий по технологическому присоединению предлагается построить две подстанции в непосредственной близости от проходящих ЛЭП.

Директор Корпорации развития Забайкалья Антон Тутов отметил, что при подготовке мастер-плана Читы разработчики опирались на основные потребности жителей краевого центра. "Мы поставили для себя три главных вопроса при подготовке мастер-плана Читы: где жить, куда ходить и где работать. Сейчас у нас огромный потенциал для строительства жилья, развития горной промышленности для получения новых рабочих мест", – пояснил он.

По словам директора департамента КРДВ по развитию территорий Андрея Коновалова: "Перед профильными специалистами, отвечающими за реализацию долгосрочных комплексных планов социально-экономического развития городов ДФО, стоят сложные, многосоставные задачи. Для подготовки нового поколения урбанистов-управленцев реализуется программа обучения, разработанная Минвостокразвития России, Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ), ДОМ.РФ и Тихоокеанским государственным университетом (ТОГУ). Она состоит из двух очных модулей, а также трёх онлайн-модулей, подготовленных Цифровой академией ДОМ.РФ и включающих в себя инструменты финансирования и реализации объектов, запланированных в мастер-планах; модели проектного управления реализацией мастер-планов и тренды в области территориального развития. Программа сфокусирована на изучении практических примеров в контексте федеральных проектов, которые реализуются в городах Дальнего Востока и Восточной Сибири. В ней принимает участие более 100 человек, в том числе специалисты из Читы". (INFOLine, ИА (по материалам Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики) 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

КРДВ предложила бизнесу реализовать логистические проекты с господдержкой в рамках мастер-планов развития городов Дальнего Востока.

На площадке Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) при поддержке Минвостокразвития России состоялся "День инвестора. Логистика", а также презентация приоритетных логистических проектов, которые будут реализованы с применением мер господдержки в рамках мастер-планов дальневосточных городов. В мероприятии приняли участие представители бизнеса, органов федеральной и региональной власти, а также финансовых институтов.

"Дальний Восток и Арктика растут опережающими темпами. Ведётся масштабная работа по улучшению качества жизни людей, развитию перспективных отраслей экономики, созданию новых рабочих мест и раскрытию уникальных преимуществ дальневосточных и арктических регионов. Поэтому привлечение дополнительных инвестиций в эти регионы является одним из приоритетов. Безусловно, развитие логистической отрасли имеет ключевое значение для общего роста", - открыл мероприятие Илья Чернов, директор департамента развития Арктической зоны Российской Федерации и реализации инфраструктурных проектов Минвостокразвития России.

По словам модератора мероприятия, директора ФАНУ "Востокгосплан" Михаила Кузнецова, важнейшую роль в системном выстраивании развития агломераций Дальнего Востока и Арктики играет инструмент мастер-планирования, который позволяет комплексно выстроить работу учитывая специализацию региона и развитие на территории индустрии. Для успешного их роста реализуются соответствующие инфраструктурные проекты. Логистика в этом процессе играет ключевую роль.

Андрей Шарафутдинов, управляющий директор инвестиционного департамента КРДВ рассказал о мерах государственной поддержки, доступных инвесторам при реализации проектов мастер-планов.

"Сегодня на Дальнем Востоке и в Арктике бизнесу доступны специальные преференциальные условия, которые позволяют в упрощённом порядке получить землю под проект, провести инфраструктуру и воспользоваться налоговыми льготами, а также административной поддержкой. КРДВ и её дочерние общества оказывают инвесторам адресную помощь на местах и обеспечивает всю необходимую коммуникацию с местными органами власти. То есть инвесторы в проекты на Дальнем Востоке и в Арктике получают благоприятную атмосферу для повышения эффективности бизнеса. Ожидаемые инвестиции в мастер-планы составляют около 4,4 трлн рублей из которых половина – частные. Мы со своей стороны сделаем всё, чтобы эти вложения принесли максимальную выгоду инвесторам", - рассказал Андрей Шарафутдинов.





Помимо преференциальных режимов инвесторы в логистические проекты могут пользоваться финансовыми инструментами, среди которых льготное финансирование от ВЭБ.РФ, Фабрика проектного финансирования, дальневосточная и арктическая концессии, инфраструктурные облигации и иное. Выбор способа зависит от индивидуальных предпочтений и целей инвестора.

В ходе Дня инвестора состоялась презентация приоритетных логистических инициатив - представители пяти субъектов дальневосточных и арктических регионов рассказали об особенностях своих проектов. Основное внимание было уделено модернизации и развитию портов в различных населённых пунктах. Также были представлены проекты по строительству новых транспортно-логистических центров. Для некоторых проектов уже определены инвесторы, готовые рассмотреть участие соинвесторов для более крупных и капиталоемких проектов. Другие проекты находятся на стадии идеи и готовы разрабатывать концепцию проекта совместно с потенциальными инвесторами.

Для справки: Название компании: *Востокгосплан, ФАНУ* Адрес: 680000, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Льва Толстого, д. 8 Телефоны: +7(495)1200520 E-Mail: filial@vostokgosplan.ru Web: <https://vostokgosplan.ru>
Руководитель: *Кузнецов Михаил Евгеньевич, Директор*

Для справки: Название компании: *Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики, АО (КРДВ)* Адрес: 690091, Россия, Приморский край, Владивосток, пр. Океанский, 17, каб. 1403 Телефоны: +78007075558 E-Mail: info@erdc.ru Web: <https://erdc.ru> Руководитель: *Запругаев Николай Олегович, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики) 22.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ГК "Дело" к 2028 году увеличит мощность контейнерного терминала в Новороссийске в 1,4 раза (Краснодарский край).

"ДелоПортс" (стивидорный холдинг группы компаний "Дело" Сергея Шишкарева и "Росатома") в рамках программы наращивания мощностей своего контейнерного терминала НУТЭП в Новороссийске приступил к реконструкции глубоководного причала №38.



Как сообщила пресс-служба ГК "Дело", это позволит увеличить пропускную способность НУТЭП на 300 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера) в год, до 1 млн TEU (рост на 43% - ИФ).

В сообщении отмечается, что работы будут проводиться без остановки производственного цикла и завершатся к концу 2027 года.

В ходе реконструкции планируется удлинить причальный фронт и создать дополнительные складские площадки. В результате реконструкции длина причала вырастет в 1,5 раза до 600 метров, ёмкость склада на причале – почти в 1,6 раза до 4,83 тыс. TEU.

Глубоководный причал №38 НУТЭП был введен в эксплуатацию в 2019 году. Это позволило увеличить пропускную способность терминала вдвое - до 700 тыс. TEU в год. Общая сумма инвестиций в проект составила \$125 млн.

Как сообщалось, в апреле 2024 года НУТЭП объявил конкурс по выбору подрядчика на выполнение работ по реконструкции причала для увеличения мощности терминала. Цена контракта составляла 7 млрд рублей. Проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы 13 декабря 2023 года.

В настоящее время НУТЭП осуществляет операции на четырех причалах: двух контейнерных и двух для грузов ро-ро. НУТЭП в прошлом году обработал рекордные 602,5 тыс. TEU, что на 3,4% превысило показатель прежнего рекордного 2022 года.

"ДелоПортс" – холдинг, владеющий стивидорными активами в морском порту Новороссийск. Его ключевые активы – контейнерный терминал НУТЭП, зерновой терминал КСК и сервисная компания "Дело".

Для справки: Название компании: *ДелоПортс, ООО (DeloPorts)* Адрес: 353902, Россия, Краснодарский край, Новороссийск, Сухумское шоссе, 21 Телефоны: +7(8617)300821 E-Mail: zakupki@deloport.ru; post@delo-group.ru Web: <http://deloport.ru> Руководитель: *Яковенко Игорь Александрович, генеральный директор (Интерфакс 21.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Нацрыбресурс" не смог найти подрядчика реконструкции терминала в порту Петропавловск-Камчатский.

Повторный конкурс объявлен с той же начальной ценой в 194 млн рублей



ФГУП "Национальные рыбные ресурсы" ("Нацрыбресурс") не смогло с первой попытки найти подрядчика работ по реконструкции объектов федеральной собственности на морском терминале, предназначенном для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота в порту Петропавловск-Камчатский. На участие в соответствующем электронном конкурсе не было подано ни одной заявки, следует из материалов единой информационной системы в сфере закупок.

Предприятие объявило повторный конкурс с той же начальной (максимальной) ценой контракта в 194 млн рублей. Заявки на участие в нем принимаются до 6 сентября, итоги планируется подвести 11 сентября 2024 года.

Согласно новому извещению, срок выполнения работ сдвинут с 1 сентября 2025 года на 8 октября 2025 года. В частности, до 17 ноября 2024 года нужно начать дноуглубительные работы и завершить их не позднее 1 октября 2025 года; устройство основания на причалах №10, 11 и 12 необходимо окончить до 17 августа следующего года; конструкции шумозащитного экрана планируется установить с 15 октября до 1 декабря 2024 года.

Место выполнения работ — Камчатский край, город Петропавловск-Камчатский, поселок Авача, рыбный терминал.

Морской порт Петропавловск-Камчатский расположен на побережьях полуострова Камчатка и острова Беринга, в глубоководной Авачинской бухте. Порт открыт для круглогодичной навигации. Имеет статус международного. Через порт обеспечивается транспортное сообщение с портами Владивосток, Корсаков и с северными портами России. Акватория порта включает 18 участков.

Для справки: Название компании: *Национальные рыбные ресурсы, ФГУП (Нацрыбресурс)* Адрес: *109028, Россия, Москва, Хохловский пер., 13, стр. 1* Телефоны: *+7(495)7713801* Факсы: *+7(495)7713806* E-Mail: nfr@nfr.ru Web: <http://www.nfr.ru> Руководитель: *Харьков Сергей Владимирович, Врио генерального директора* (Portnews 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Евросиб": Эксплуатация глубоководного порта в Архангельске может начаться 2031 году.

По оценке региональных властей, стоимость нового порта составит около 330 млрд рублей

Вехи Проекта



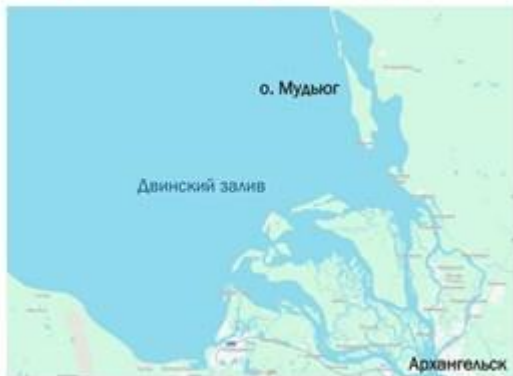
Компания "Евросиб", выступающая инвестором предпроектного этапа строительства глубоководного порта в Архангельске (в районе мыса Керец), ведет подготовку декларацию о намерениях. Документ будет передан на согласование в Росморречфлот в ноябре 2024 года. Ввод в эксплуатацию нового порта, который будет построен по концессионному соглашению, может состояться в 2031 году. Об этом рассказал заместитель генерального директора ООО "Евросиб-ТЛБ" Дмитрий Равикович на конференции "День инвестора", организованной Минвостокразвития в Москве, передает корреспондент ИАА "ПортНьюс".

Предварительная смета строительства нового порта, по оценкам региональных властей, составляет около 330 млрд рублей.

"Порт Архангельск имеет преимущество по сравнению с дальневосточными портами... На данном этапе мы занимаемся разработкой концепции реализации проекта, разработкой его финансовой и организационно-правовой конструкции в рамках ГЧП (государственно-частного партнерства — прим. ред.), а также подготовкой частной концессионной инициативы. Мы рассчитываем на то, что нам удастся привлечь соинвесторов", — сказал Дмитрий Равикович.

По его словам, в 2025 году планируется сформировать предпроектную и проектно-сметную документацию, в 2026 году возможно начало строительства, в 2031 году — ввод в эксплуатацию.

Проект строительства глубоководного района морского порта Архангельск



- Локализация: Двинский залив Белого моря, севернее острова Мудьюг
- Территория нового района: 256,8 га
- Глубина причалов Panamax: 17,2 м
- Глубина причалов Handysize: 12 м
- Количество терминалов: 6
- Складские мощности: более 348 тыс. м, 11,8 тыс. TEU

Параметры проекта закреплены в Комплексном плане развития Архангельского транспортного узла до 2035 года, утвержденном Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 2023 г. № 2555-р.

Проектная грузовая база – 25 млн тонн с потенциалом роста до 55 млн тонн.

Основные номенклатуры продукции: нефтепродукты, продукция ЛПК, минеральные удобрения, черные металлы, нефтяной кокс, контейнерные грузы.

Интерес к Архангельску, по его словам, вызван мультимодальной стратегией развития компании, ориентацией на китайский рынок и принципиальными ограничениями Восточного полигона железных дорог.

"Сегодня у дорогостоящего проекта Северного морского пути открываются реальные перспективы. На дальневосточном направлении в долгосрочной перспективе грузовая база будет превышать возможности железной дороги: к 2030 году — на 61%, в 2035 году (после расширения пропускной способности Восточного полигона до 385 млн тонн) — на 44%. При этом оборот с КНР вырастет к 2030 году более чем в два раза — до \$400 млрд", — сказал Дмитрий Равикович, добавив, что "Евросиб" в рамках развития мультимодальных перевозок построила четыре железнодорожных терминала, имеет собственную морскую линию и давно рассматривает инвестпроекты в портовой инфраструктуре.

По данным правительства Архангельской области, проектный грузооборот нового порта с глубинами у причалов 16-17 м составит около 20 млн тонн в год (с потенциалом роста более 50 млн тонн). Из них 8,9 млн тонн составят контейнерные грузы (поровну экспорт и импорт), по 4,7 млн тонн — черные металлы и минеральные удобрения, 1 млн тонн — нефтяной кокс. Планируется построить 9 причалов и складские мощности емкостью более 348 тыс. кв. м и 11,8 тыс. TEU.

Действующий порт Архангельск сегодня представлен шестью грузовыми районами, 12 терминалами общим объемом перевалки около 6 млн тонн в год, максимальные глубины — 9,2 м.

Для справки: Название компании: *Евросиб-ТЛБ, ООО* Адрес: 197046, Россия, Санкт-Петербург, ул. Мичуринская, 6, литер Б, пом. 3Н, оф. 24 Телефоны: +78123268111 Руководитель: *Никитин Дмитрий Николаевич, генеральный директор* (Portnews 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

На терминале НУТЭП (Новороссийск) началась реконструкция глубоководного причала.

Это позволит увеличить пропускную способность терминала на 42%

"ДелоПорте" (стивидорный холдинг группы компаний "Дело") в рамках программы наращивания мощностей контейнерного терминала НУТЭП в порту Новороссийск приступил к реконструкции глубоководного причала №38. Это позволит увеличить пропускную способность терминала на 300 тыс. TEU (+42%) — до 1 млн TEU в год.



Работы будут проводиться без остановки производственного цикла и завершатся к концу 2027 года, сообщает пресс-служба группы.

В ходе реконструкции планируется удлинить причальный фронт и создать дополнительные складские площадки. Длина причала вырастет с 390 м до 600 м, емкость склада на причале — с 3080 TEU до 4830 TEU, площадь — с 4 га до 6,4 га.

Как сообщало ИАА "ПортНьюс", проект реконструкции причала №38 в морском порту Новороссийск ранее получил положительное заключение государственной экспертизы. На работы "ДелоПорте" выделял до 7,1 млрд рублей.



НУТЭП был создан в 1994 году, с 2002 года стал частью группы "Дело". Терминал переваливает контейнерные, генеральные и Ro-Ro грузы в порту Новороссийск. Контейнерооборот НУТЭП по итогам 2023 года увеличился на 3,4% — до 602,5 тыс. TEU.

Глубоководный причал №38 был введен в эксплуатацию в 2019 году. Он позволил увеличить пропускную способность терминала в 2 раза — до 700 тыс. TEU. Общая сумма инвестиций в проект составила \$125 млн.

Группа компаний "Дело" — российский транспортно-логистический холдинг, основанный в 1993 году. В состав группы входят 9 морских и 47 наземных терминалов. Общая мощность морских терминалов составляет 3,9 млн TEU и 9 млн тонн зерна в год, наземных терминалов — 3,7 млн TEU в год. Группа управляет парком из 41 тыс. фитинговых платформ и контейнеров общей вместимостью 230 тыс. TEU, а также собственным флотом.

Для справки: Название компании: *ДелоПорты, ООО (DeloPorts)* Адрес: 353902, Россия, Краснодарский край, Новороссийск, Сухумское шоссе, 21 Телефоны: +7(8617)300821 E-Mail: Zakupki@deloport.ru; post@delo-group.ru Web: <http://deloport.ru> Руководитель: *Яковенко Игорь Александрович, генеральный директор* (Portnews 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Перспективы развития забайкальского терминала ПАО "ТрансКонтейнер" были представлены главе ОАО "РЖД" Олегу Белозёрову.

Итоги реконструкции и перспективы развития железнодорожного контейнерного терминала ПАО "ТрансКонтейнер" (входит в Группу компаний "Дело") в Забайкальске, крупнейшем пункте обработки внешнеторговых грузов на российско-китайской границе, были представлены генеральному директору ОАО "РЖД" Олегу Белозёрову в ходе его визита на Забайкальскую железную дорогу.



На контейнерный терминал ПАО "ТрансКонтейнер" в Забайкальске приходится около 30% всего сухопутного оборота контейнеров в сообщении КНР.

В конце 2022 года был завершён третий этап масштабной реконструкции терминала, в результате чего мощность площадки выросла в 10 раз – до 555 тыс. ДФЭ в год. Итогом модернизации терминала стало строительство дополнительных путей и совместно с ОАО "РЖД" внедрение сквозной технологии прохождения контейнерных поездов, позволяющей существенно ускорить обработку контейнеров и отправку поездов – терминал способен пропускать ежедневно 10 составов с импортом из Китая. Общая сумма инвестиций ПАО "ТрансКонтейнер" в развитие терминала превысила 5 млрд руб.

В случае роста грузовой базы и реализации планов ОАО "РЖД" по реконструкции станции Забайкальск ПАО "ТрансКонтейнер" рассматривает возможность строительства дополнительных складских площадей и железнодорожного фронта с примыканием к перегрузочному комплексу станции Забайкальск, в результате чего мощность терминала увеличится до 655 тыс. ДФЭ.

Представители ОАО "РЖД" и ПАО "ТрансКонтейнер" в ходе встречи обсудили ситуацию с дисбалансом вагонопотоков в экспортном и импортном направлениях. В июле растущий дисбаланс, вызванный дефицитом провозной способности железнодорожной сети, стал причиной скопления контейнеров на приграничных терминалах. Совместно с ОАО "РЖД" ситуация на терминале в Забайкальске была нормализована, в частности организована ритмичная подача фитинговых платформ для вывоза поступающего из Китая импорта. Благодаря этому с августа терминал работает в штатном режиме на полную мощность.

Для справки: Название компании: *ТрансКонтейнер, ПАО* Адрес: 125047, Россия, Москва, Оружейный переулок, 19 Телефоны: +74957881717 Факсы: +7(499)2627578; +7(495)7881717 E-Mail: trcont@trcont.ru Web: <https://trcont.com> Руководитель: *Концевев Михаил Рудольфович, Президент; Марков Виктор Николаевич, Генеральный директор; Марков Виктор Николаевич, директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

На территории терминала "Дальтрансуголь" началось строительство здания тройного вагоноопрокидывателя (Хабаровский край).

На данном объекте уже выполнены буровзрывные работы. На территории терминала "Дальтрансуголь" (Хабаровский край, находится под управлением АО "Портовый альянс") началось строительство здания тройного вагоноопрокидывателя, сообщается в Telegram-канале предприятия.



ДАЛЬТРАНСУГОЛЬ



Сегодня на терминале работают два вагоноопрокидывателя тандемного типа, способных за час выгрузить 80 полувагонов с углем. Цикл выгрузки длится около 3 минут. При этом рекорд суточной выгрузки на терминале составляет 1 400 вагонов.

После ввода в эксплуатацию объектов строительства инвестиционного проекта грузооборот порта вырастет с 24 до 40 млн тонн в год. В рамках проекта уже реконструирована ж/д инфраструктура и начато строительство основных объектов, в том числе и здания для установки вагоноопрокидывателя на три вагона, производительностью 5200 т/ч. "На данном объекте уже выполнены буровзрывные работы и проводится укрепление стены котлована со стороны действующего оборудования. Вскоре начнут устраивать нижние плиты фундамента здания", — говорится в сообщении.

Терминал "Дальтрансуголь" расположен в глубоководной бухте Мучке в Ванинском районе Хабаровского края, имеет непосредственный выход к двум независимым железнодорожным магистралям — Транссибирской и Байкало-Амурской, которые связывают порт со всей территорией России. Терминал может принимать и обслуживать суда типа Capesize.

Для справки: Название компании: *Дальтрансуголь, АО* Адрес: 682860, Россия, Хабаровский край, Ванинский район, межселенная территория Ванинского района в 1300 м на запад от мыса Мучукей-Дуа, сооружение 1
Телефоны: +74213754111 E-Mail: DTU@suek.ru Web: <http://dtu.net.ru> Руководитель: Долгополов Владимир Владимирович, генеральный директор (Portnews 26.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Подготовлен проект приказа об открытии пункта пропуска в порту Владивосток с терминалом "Морской порт "Суходол".

Речь идет об универсальном причале №3

На федеральном портале для размещения проектов нормативно-правовых актов опубликован проект приказа Минтранса России об открытии морского грузопассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через госграницу в морском порту Владивосток, реконструированного в пределах территории ООО "Морской порт "Суходол" (универсальный причал №3). Основанием для подготовки проекта приказа является соответствующий акт межведомственной комиссии.

Как передавало ранее ИАА "ПортНьюс", соглашение о сотрудничестве по созданию в Приморском крае в районе бухты Суходол многофункционального портового-перегрузочного комплекса было подписано в сентябре 2021 года. Мощность порта на первом этапе составит 12 млн тонн угля (234 судозахода в год) с возможным увеличением до 20 млн тонн. К 2025 году в бухте Суходол планируется построить глубоководный контейнерный терминал мощностью 3 млн TEU (второй этап проекта), а к 2027 году — терминал зерновых грузов (третий этап проекта). Общий грузооборот порта составит свыше 70 млн тонн.

Первая отгрузка угля в морском порту "Суходол" была произведена в конце ноября 2023 года. Заявлялось, что до конца 2024 года "Суходол" планирует нарастить объемы отгрузок на суда до 1 млн тонн в месяц.

В связи с чрезвычайной ситуацией (тайфун), произошедшей в августе прошлого года, сроки реализации проекта были увеличены.

Для справки: Название компании: *Морской Порт Суходол, ООО* Адрес: 692821, Россия, Приморский край, с. Романовка, ул. Ленинская, 56 Телефоны: +7(4232)011114 E-Mail: office@morportsuhodol.ru Web: <https://morportsuhodol.ru/> Руководитель: Колбасюк Павел Павлович, генеральный директор (Portnews 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Глава Якутии: Строительство порта в Найбе придаст импульс освоению крупных месторождений.

Порт обеспечит перевозку грузов для Кючусского промышленного кластера

Строительство глубоководного порта в Найбе придаст импульс освоению крупных месторождений олова, золота, редкоземельных металлов, новых перспективных месторождений углеводородов. Такое мнение во время встречи с молодежью Булунского района высказал глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев.

Он напомнил, что порт обеспечит перевозку грузов для Кючусского промышленного кластера, где начинается разработка месторождения мощностью свыше 100 тонн золота.

"Строительство глубоководного порта Найба позволит принимать здесь любые суда, которые будут работать на Северном морском пути. Появление порта повлечет за собой создание современной инфраструктуры. Реализация этого проекта позволит на 30% увеличить количество жителей района, значительно повысить их доходы", — сказал глава республики.

Как ранее сообщало ИАА "ПортНьюс", агломерация Тикси-Найба в Якутии вошла в число опорных 16 населенных пунктов арктической зоны страны, обеспечивающих Севморпуть. (Portnews 28.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Промыленно-логистический кластер в Уссурийске представили на "Дне инвестора" (Приморский край).

Инвестиционный проект промышленно-логистического кластера в Уссурийском городском округе представили на "Дне инвестора. Логистика" в Москве. Проект входит в мастер-планы развития городов Дальнего Востока.

По словам руководителя Корпорации развития Приморского края, презентация проекта направлена на потенциальных инвесторов.

"Инвесторы могут поучаствовать в реализации проекта, а также выступить в качестве резидентов в планируемом индустриальном парке с предоставлением участков и всей необходимой инфраструктуры", - отметил Рашид Ибрагимов.

Как отметил управляющий директор Корпорации развития Дальнего Востока Андрей Шарафутдинов, для Дальнего Востока утверждены уже 22 долгосрочных комплексных плана развития. Большое количество проектов уже стартовали, по другим – ведется поиск инвесторов.



КОРПОРАЦИЯ РАЗВИТИЯ
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ

Для справки: Название компании: *Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики, АО (КРДВ)* Адрес: 690091, Россия, Приморский край, Владивосток, пр. Океанский, 17, каб. 1403 Телефоны: +78007075558 E-Mail: info@erdc.ru Web: <https://erdc.ru> Руководитель: *Запругаев Николай Олегович, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам Администрации Приморского края) 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ВТБ выделил 950 млн рублей на развитие инфраструктуры "Сухого порта" в Приморье.

Средства пойдут на поддержку проекта по созданию в Артеме мультимодального складского комплекса и реконструкции железнодорожной станции Угловая

ВТБ заключил с приморской группой компаний "Аква-Ресурсы" очередное кредитное соглашение, в итоге которого общий объем инвестиционного финансирования ВТБ составит 950 млн руб. Средства пойдут на поддержку проекта по созданию в Артеме мультимодального складского комплекса и реконструкции железнодорожной станции Угловая, сообщили в пресс-службе банка. "В условиях переориентации грузопотоков на Дальний Восток модернизация и развитие здесь транспортно-логистической инфраструктуры приобретает решающее значение. Проект нашего надежного партнера - ГК "Аква-Ресурсы" - позволит значительно увеличить скорость обработки грузов на восточной границе России. Мы продолжим поддержку планов развития "Сухого порта", будем расширять финансирование инвестпроектов предприятий транспортно-логистического комплекса региона", - отметил член правления ВТБ Руслан Еременко. В пресс-службе уточнили, что первый этап реконструкции станции Угловая предполагает увеличение протяженности ведущих к предприятию железнодорожных путей более чем в пять раз - до 3,3 км. Пропускная способность при этом должна возрасти в два раза. "Сухой порт" сможет увеличить обработку экспортно-импортных грузов до 200 тыс. TEU в год. Второй этап - электрификация и удлинение выставочных путей до 2,1 км. Это позволит увеличить скорость обработки до четырех контейнерных поездов в сутки, что эквивалентно 350 тыс. TEU в год. Также станция сможет принимать 142-вагонные составы, добавили специалисты банка.



"Реконструкция станции Угловая не толькократно повысит пропускную способность "Сухого порта", но и разгрузит инфраструктуру РЖД. Финансовая поддержка ВТБ позволила выполнить первый этап работ в короткий срок: реконструкция станции началась в январе, а уже в начале сентября она будет запущена в эксплуатацию", - отметил президент ГК "Аква-Ресурсы" Руслан Кондратов. Ранее при поддержке ВТБ "Аква-Ресурсы" реализовали проект по созданию в Находке комплекса закрытой перевалки сыпучих грузов. Строительство "Терминала Астафьева" было полностью завершено в 2021 году.

Для справки: Название компании: *ГК Аква-Ресурсы, ООО* Адрес: 690012, Россия, Владивосток, ул. Херсонская, 5 Телефоны: +7(423)2499771 Факсы: +7(423)2274504 E-Mail: info@aquares.ru Web: <http://overlandport.ru> Руководитель: *Кондратов Руслан Викторович, генеральный директор*

Для справки: Название компании: *Банк ВТБ 24, ПАО* Адрес: 101000, Россия, Москва, ул. Мясницкая, 35 Телефоны: +74957772424; +7(495)9602424 Факсы: +7(495)9804666 E-Mail: info@vtb24.ru Web: www.vtb24.ru Руководитель: *Задорнов Михаил Михайлович, президент - председатель Правления* (ТАСС 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



На Херсонщине профинансируют создание зерновых терминалов двух портов.

Вывоз сельскохозяйственной продукции "играет огромную роль в экономике региона", сообщил губернатор Владимир Сальдо

Генический и Скадовский морские порты нуждаются в модернизации, в частности, инвестиции будут вложены в строительство зерновых терминалов. Об этом сообщил губернатор Владимир Сальдо. Он провел встречу с руководителем Федерального агентства речного и морского транспорта Андреем Тарасенко для оценки возможностей Генического морского торгового порта. "Вывоз херсонской сельскохозяйственной продукции играет огромную роль в экономике региона. Подходящие морские ворота есть в Геническе и Скадовске, но им нужна модернизация. Будем вкладывать инвестиции в строительство зерновых терминалов в Геническом и Скадовском морских портах, а также в общее обновление портовой инфраструктуры", - написал он в Telegram-канале. Сумма, которую выделяют на строительство, пока не разглашается. Сальдо подчеркнул, что цель состоит в повышении уровня продовольственной мобильности региона за счет экспортного потенциала сельскохозяйственной продукции. (ТАСС 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Соглашения о строительстве новых верфей и портов в ДФО подпишут на ВЭФ.

Министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков отметил необходимость развития судоремонта

Участники Восточного экономического форума (ВЭФ) во Владивостоке подпишут несколько соглашений о строительстве на Дальнем Востоке новых верфей и портов. Об этом сообщил журналистам министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков.

В среду Чекунков провел осмотр выставки "Улица Дальнего Востока" и оценил подготовку павильонов регионов к Восточному экономическому форуму.

"Безусловно, необходимо строительство новых верфей. Нам необходимо развитие судоремонта, нам необходимо строительство новых портов. Соответствующие проекты будут подписаны в рамках Восточного экономического форума", - заявил министр.

Он также отметил, что кроме заявленной в названии экономической составляющей, форум имеет сильные технологическую, культурную и гуманитарную составляющие. "Одним из важнейших соглашений, которое будет подписано на форуме, считаю реализацию проекта по созданию инновационно-технологического центра (ИНТЦ) на острове Русском. Он все эти годы проектировался, готовилась концепция, велись переговоры с учеными. Принято решение правительством Российской Федерации о строительстве ИНТЦ по механизму дальневосточной концессии", - сказал Чекунков.

Восточный экономический форум пройдет 3-6 сентября во Владивостоке на площадке кампуса Дальневосточного федерального университета. Главная тема ВЭФ в 2024 году - "Дальний Восток - 2030. Объединим усилия, создавая возможности". Деловые мероприятия ВЭФ-2024 разделены на семь тематических блоков: "Новые контуры международного сотрудничества", "Технологии независимости", "Финансовая система ценностей", "Россия дальневосточная", "Люди, образование и патриотизм", "Транспорт и логистика: новые маршруты" и "Мастер-планы: от архитектуры к экономике". Организатор мероприятия - Фонд Росконгресс. ТАСС является генеральным информационным партнером форума. (ТАСС 28.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Переход расширит возможности. "Гудок". 26 августа 2024

Генеральный директор – председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозёров ознакомился с ходом реконструкции станции Забайкальск и оценил развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЗабЖД.

В ходе рабочего визита 23 августа руководитель холдинга Олег Белозёров, губернатор Забайкальского края Александр Осипов и начальник ЗабЖД Владимир Антонец осмотрели терминально-логистический комплекс, посетили контейнерные терминалы АО "РЖД Бизнес Актив", ПАО "ТрансКонтейнер", горловину парка Р, место строительства второго главного пути колеи 1435 мм Забайкальск – Маньчжурия, вокзальный комплекс и центр продажи услуг. Кроме того, на встрече с трудовым коллективом станции глава компании вручил награды лучшим работникам.

По словам Олега Белозёрова, за три последних года произошло существенное развитие железнодорожного погранперехода Забайкальск – Маньчжурия – крупнейшего пункта пропуска на российско-китайской границе. Работа с грузами здесь ведётся на широкой российской колее 1520 мм и на узкой китайской 1435 мм. Это позволяет эффективно организовывать обмен поездами через границу.

Только за 2023 год со станции Забайкальск в КНР передано почти 19,5 млн тонн экспортных грузов, что на 37% больше, чем в 2022-м, а приём импортных грузов из Китая составил около 2,5 млн тонн (на 7,1% больше уровня





предыдущего года). Этот прирост стал возможен в том числе благодаря обновлению инфраструктуры и улучшению технологий работы.

В настоящее время продолжается развитие пропускной способности приграничной станции. Будут увеличены ёмкости четырёх станционных парков, построены ещё один парк колеи 1435 мм и второй главный путь в КНР 1435 мм. Часть объектов уже возведена, по некоторым выполняются проектные работы. Завершить комплексное развитие пункта пропуска планируется к 2027 году.

По словам начальника Забайкальского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Сергея Луценко, после модернизации ожидается существенное увеличение объёмов грузооборота – с 16 до 40 млн тонн в год. "Сейчас по колее 1520 мы сдаём 16 поездов, а после окончания реконструкции будем передавать 32 состава. По узкой колее 1435 мм пропуск увеличится с 8 до 15 поездов", – сообщил он.

Олег Белозёров отметил стратегическую важность погранперехода Забайкальск – Маньчжурия для торгово-экономических отношений. На него приходится почти 60% от всего объёма перевозок по суше в сообщении с Китаем и другими странами Юго-Восточной Азии. Поэтому компанией поставлена задача ускорить процесс развития станции Забайкальск.

"Мы работаем по всем погранпереходам. Их развитие в комплексе позволяет создать условия для дальнейшего наращивания объёмов железнодорожных грузоперевозок между Россией и Китаем. В 2023 году они уже достигли рекордных 161 млн тонн. Для нас это точно не предел. За первое полугодие 2024 года перевозки выросли ещё на 8% к аналогичному периоду прошлого года", – добавил Олег Белозёров.

Для справки: Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО)* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2/1, стр. 1* Телефоны: +78007555005; +7(499)2629095 Факсы: +7(499)2629901 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления; Белоусов Андрей Рэмович, председатель Совета директоров (Гудок 26.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Цифровая экономика в сфере транспорта

Цифровое страхование логистики в ретейле и доставке выросло в два раза за первую половину 2024

года.

Такие данные приводят аналитики цифровой платформы сопровождения страхования грузоперевозок Zunami (бывшая "Цунами", разработчик — ИТ-компания "Инносети"). Рост этих видов страхования связан со значительным повышением числа разнообразных рисков и нарушением стабильной работы логистических каналов, с которыми столкнулись российские компании за последние несколько лет.

Комментирует Артем Ефимов, генеральный директор платформы Zunami: "Грузовладельцы и перевозчики все больше внимания акцентируют на рисках, которые не были так ярко выражены еще два - три года назад. Например, на срывах сроков поставки или невыкупе и порче товара на складах. Мы видим тренд на использование профессиональных страховых инструментов в логистике, но темпы проникновения страхования в отрасль пока недостаточны, чтобы покрыть и новые риски. По данным Центробанка РФ, за первые шесть месяцев 2024 года возросло как количество инцидентов, так и убыточность по грузам — средняя стоимость убытка увеличилась на 40-45%. Поэтому цифровые инструменты в страховании становятся все более востребованными. С их помощью можно упростить и удешевить страхование логистики, а также сократить время на урегулирование и повысить прозрачность процессов между участниками рынка".

За шесть месяцев 2024 года страховые компании — клиенты платформы — увеличили объем страховых премий, рассчитанных с помощью "Цунами", на 45%, что свидетельствует о востребованности цифрового страхования в логистике. Крупнейшим сегментом в сопровождении на платформе традиционно остается страхование грузов — 4,45 млрд рублей против 3 млрд в предыдущем периоде.

Наибольший прирост демонстрирует страхование ретейловых штрафов и сроков — объемы рассчитанной страховой премии с января по июнь 2024 года выросли до 2 и 1,5 раз соответственно — ожидаемая реакция транспортно-логистического рынка на кризисные события, увеличение стоимости и частотности рисков, с которыми столкнулись онлайн-ритейлеры, экспедиторы, операторы доставки и торговые сети.

Совокупный объем застрахованных грузоперевозок, сопровождаемых с помощью платформы "Цунами", за первое полугодие увеличился на 5% по сравнению с данными за аналогичный период в 2023 году. В топ-3 страховых компаний, наиболее активно использовавших ее для расчета страховой премии, вошли ПАО "Группа Ренессанс Страхование", АО "АльфаСтрахование", СК "Сбербанк страхование".

Zunami — ИТ-платформа для эффективного управления рисками и контроля качества в сопровождении страхования грузоперевозок, в том числе расчета страховой премии, автоматизированного формирования полиса, урегулирования убытков за три минуты.

В 2024 году с платформой Zunami сотрудничают 11 из 15 крупнейших страховых и 49 транспортно-логистических компаний России. С помощью платформы Zunami страховые компании получают возможность полностью оцифровать страховые процессы после заключения договора до момента урегулирования страхового случая, в том числе платформа помогает оптимизировать и сделать прозрачным процесс сопровождения страхования грузоперевозок, сократить время на урегулирование претензий от нескольких дней до трех минут.

Для справки: Название компании: Инносети, ООО Адрес: 236016, Россия, Калининградская область, Калининград, ул. Фрунзе д. 51 помещ. 26 Телефоны: +7(4012)336327 E-Mail: pr@innoseti.ru; info@innoseti.ru Web: <https://innoseti.ru/> Руководитель: *Ефимов Артем Алексеевич, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Новые цифровые решения для перевозки контейнерных грузов внедряют в Забайкалье.

Новые цифровые решения для перевозки контейнерных грузов внедряют в Забайкалье - об этом глава РЖД Олег Белозёров сообщил губернатору Забайкальского края Александру Осипову во время рабочей поездки в Забайкальск 23 августа.

"На сегодняшний момент, с учетом того, что идет огромный объем экспорта и импорта, мы предлагаем развить новую технологию, Ту, которую уже использовали на Дальнем Востоке, – это погрузка контейнеров в полувагон. Поскольку груз приезжает сюда, разгружается и назад идёт порожний вагон, что нецелесообразно", – пояснил Олег Белозёров.

Он отметил, что в России уже применяются самые современные технологии, которые формируют поезда на железной дороге. За семь месяцев этого года прирост на существующих технологиях – более 8%, и он будет постоянно прирастать. (INFOLine, ИА (по материалам Правительства Забайкальского края) 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

DPD в России внедряет электронную транспортную накладную.



DPD в России переходит на электронные транспортные накладные (ЭТрН), идя в ногу с требованиями рынка и законодательными инициативами. Завершён проект, в рамках которого уже переведена на ЭТрН значительная часть направлений (включая самые загруженные маршруты). Этот шаг направлен на оптимизацию затрат и повышение соответствия требованиям российского законодательства, планирующего внедрение ЭТрН в логистическую отрасль с 2025 года.



dpd

30 лет
В РОССИИ

Для логистических операций по всей России DPD, как и многие другие компании, ранее преимущественно использовала бумажные транспортные накладные (ТН), что влекло за собой расходы на печать бумажных транспортных накладных, а также хранение и уничтожение бумажных архивов.

Переход на электронные транспортные накладные (ЭТрН) для перевозок логистических грузов между Москвой и региональными хабами, а также для внутрирегиональных перевозок в Южном регионе, принесет значительные преимущества. Экономия расходов от использования транспортных накладных в бумажном виде при запуске ЭТрН по всей компании составит свыше 80%.

"Во-первых, это позволит достичь значительной экономии за счет сокращения административных расходов и ускорения документооборота. Во-вторых, внедрение ЭТрН позитивно скажется на экологии – использование электронных документов существенно уменьшит потребление бумаги, что будет содействовать сокращению вырубки лесов и снижению углеродного следа. Инициатива по переходу на ЭТрН имеет большой потенциал не только для оптимизации логистических процессов, но и для охраны окружающей среды", – уточняет руководитель проекта по внедрению ЭТрН DPD в России Вячеслав Ржанинов.

Использование ЭТрН дает много преимуществ. Накладная всегда под рукой у водителя в смартфоне, и ему не придется носить с собой бумажный оригинал или копию. Экспедитор в любой момент может открыть электронную версию накладной, внести правки или оставить комментарии по разгрузке и погрузке. Подписать такую накладную можно одним нажатием кнопки.

DPD продолжит развитие проекта по введению электронной транспортной накладной, чтобы полностью подготовиться к запуску национальной цифровой транспортно-логистической платформы в 2025 году.

Для справки: Название компании: ДПД Рус, ООО (Армадилло Бизнес Посылка, ООО, Представительство DPD в России) Адрес: 107023, Россия, Москва, ул. Электrozаводская, 27, стр. 8, помещ. XVI, комн. 34 Телефоны: +7(495)7754585; +7(800)2504434 E-Mail: info@dpd.ru; custserv@dpd.ru Web: www.dpd.ru Руководитель: *Воинов Николай Юрьевич, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 26.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Группа "Дело" завершила реорганизацию своих ИТ-активов.

В "ДелоТех" вошел российский разработчик цифровых решений для грузовой логистики "РОЛИС" Компания "ДелоТех" (входит в группу компаний "Дело") завершила процесс реорганизации, в результате которой ООО "РОЛИС", российский разработчик цифровых решений для грузовой логистики и специализированного программного обеспечения для контейнерных и многофункциональных терминалов, вошел в состав ООО "ДелоТех", сообщает пресс-служба группы.

Реорганизация является частью плана группы, направленного на объединение ИТ-активов, централизацию и развитие ИТ-инфраструктуры. План также включает создание платформ для управления грузопотоком, внедрение инновационных цифровых сервисов и приложений, на основе ИИ и больших данных. Ожидается, что это позволит оптимизировать бизнес-процессы, повысив операционную эффективность и конкурентоспособность группы. Также планируется интеграция ИТ-активов бэк-офиса для работы всех субхолдингов. "РОЛИС" будет основой для консолидации экспертизы в цифровизации контейнерных терминалов. Включение компании в "ДелоТех" упростит корпоративную структуру, оптимизирует затраты на разработку и сопровождение ИТ-систем, создаст единую систему управления ИТ и архитектуры сервисов.

Ранее "ДелоТех" приобрело ООО "РОЛИС" у "Глобал Порте" (входит в группу компаний "Дело").

Группа компаний "Дело" — российский транспортно-логистический холдинг, основанный в 1993 году. В состав группы входят 9 морских и 47 наземных терминалов. Общая мощность морских терминалов составляет 3,9 млн TEU и 9 млн тонн зерна в год, наземных терминалов — 3,7 млн TEU в год. Группа управляет парком из 41 тыс. фитинговых платформ и контейнеров общей вместимостью 230 тыс. TEU, а также собственным флотом.

ООО "ДелоТех" — внутренний ИТ-партнер группы компаний "Дело". Компания была основана в 2022 году путем объединения ИТ-команд субхолдингов ГК "Дело", занимается разработкой и развитием ИТ-решений для логистики и цифровых продуктов в сфере контейнерных перевозок, выполняет отраслевой реинжиниринг бизнес-процессов. (Portnews 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Строительство складов

Более 200 объектов построят в столице по программе МПТ (Москва).

Объём частных инвестиций в программу стимулирования создания мест приложения труда (МПТ) превысит 2 трлн рублей, всего будет построено более 200 социально и экономически важных объектов, сообщил мэр Москвы Сергей Собянин.

"Объём частных инвестиций в программу (стимулирования создания мест приложения труда) превысит 2 трлн рублей. На эти деньги построят свыше 200 объектов", - написал Собянин в своем телеграм-канале в среду.

Он напомнил, что программа была запущена в 2020 году, чтобы с помощью инвесторов строить социально и экономически важные объекты, а также создавать для москвичей рабочие места ближе к дому.

В рамках программы построят 20 промышленных комплексов и 67 офисных центров; 17 логистических парков и шесть центров инноваций; 19 школ и 35 детских садов; 14 образовательных комплексов; четыре спортивных комплекса; две поликлиники и музей.

"Найти работу в шаговой доступности от дома смогут больше 281 тысячи горожан. 22 объекта, включая восемь садилов, шесть школ и три технопарка, уже готовы. В сумме они дали около 10 тысяч новых рабочих мест", - добавил мэр.

Ранее сообщалось, что инвесторы построят по программе более 160 объектов, их суммарная площадь превысит 4,5 млн кв.м. (Интерфакс - Россия 28.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Петербургский "Факт.Пром" получил разрешение на строительство производственно-складского комплекса в Пушкине (Санкт-Петербург).

Госстройнадзор Санкт-Петербурга выдал разрешение компании ООО "Факт.Пром" на строительство многофункционального производственно-складского комплекса. Объект планируется возвести в Пушкине.



Площадь складского комплекса составит более 6000 кв. м. Известно, что высота двухэтажного здания склада составит 11,44 м. Сроки и инвестиции в проект не раскрываются.

Согласно кадастровой карте, земельный участок площадью более 14 000 кв. м предназначен для размещения производственных и административных зданий, строений, сооружений и обслуживающих их объектов.

ООО "Факт.Пром" зарегистрировано в 2008 г. в Санкт-Петербурге. Компания занимается покупкой и продажей земельных участков. В 2023 г. выручка организации составила 34,8 млн руб., а убыток – 27 млн руб.

Напомним, что объем ввода в эксплуатацию складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в I полугодии 2024 г. составил 248 000 кв. м. Это на 130% больше, чем в январе-июне 2023 г. Ожидается, что высокие темпы ввода объектов сохранятся, и к концу этого года совокупный объем нового строительства в регионе составит 550 000 кв. м, что превысит рекордный показатель 2014 г. в 513 000 кв. м.

Для справки: Название компании: ФАКТ.Пром, ООО Адрес: *195112, Россия, Санкт-Петербург, Красногвардейская площадь, 3 литера Е* Телефоны: +78126039333; +78126035599 Е-Mail: a.putmakov@fakt-group.ru; marketing@fakt-group.ru Web: <https://faktprom.ru>; <https://k-95.ru> Руководитель: *Ходченков Александр Олегович, генеральный директор* (Ведомости. Санкт-Петербург 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Строительством склада для маркетплейса в Омске займется "Логопарк "Звездный"".

ООО "Логопарк "Звездный"" получило разрешение на строительство в Омске склада для маркетплейса общей площадью более 150 тыс. кв. м. О решении муниципального департамента архитектуры и градостроительства сообщил пресс-центр мэрии.

По данным пресс-центра, речь идет об универсальном складе продовольственных и непродовольственных товаров. Он будет построен на ул. 2-й Солнечной. Из общей площади 122,6 тыс. кв. м придется на блок фулфилмента, 31,6 тыс. кв. м — на склад крупногабаритных товаров. Разрешение на строительство действует до ноября 2027 года, добавили в пресс-центре.

Как писал "Ъ-Сибирь", в апреле этого года омский губернатор Виталий Хоценко сообщил о том, что логистический комплекс "Звездный" на 160 тыс. кв. м возведут для нужд компании "Сберлогистика". Инвестиции в проект должны превысить 7 млрд руб.

По данным "СПАРК-Интерфакс", ООО "Логопарк "Звездный"" с уставным капиталом 90 тыс. руб. было зарегистрировано в Омске 1 марта 2024 года. Учредителями указаны пять физических лиц. Доля в 50% у Ольги



Козловой, которая также является совладельцем ООО "Кузбасс логистик", ООО "Логопарк Пермь", ООО "Проект девелопмент" (Новосибирск) и ряда других компаний.

Для справки: Название компании: *Логопарк Солнечный, ООО* Адрес: 644001, Россия, Омская область, Омск, ул. Лермонтова, 127, помещ. бп E-Mail: logoparksolnechnyi@gmail.com Руководитель: Хрулёв Юрий Анатольевич, директор (КоммерсантЪ 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Wildberries введет в эксплуатацию около 1 млн кв. метров складских площадей до конца года.

Маркетплейс будет планомерно увеличивать число мест хранения на своих объектах за счёт расширения существующих складов и открытия новых. Новые места появятся на объектах компании с середины сентября. Всего Wildberries нарастит число мест хранения на 250 млн единиц до конца года.



Возрастет число мест для хранения товаров продавцов в Московской области, Санкт-Петербурге, Туле, Невинномысске, Краснодаре, Самаре, Саранске, Котовске, Рязани, Волгограде, Владимире, Воронеже, Пензе и Твери.

Также с 15 сентября на складах Wildberries увеличится число исполнителей. Рост числа занятых на объектах компании позволит увеличить скорость приёма и даст возможность принимать большие объёмы поставок.

С вводом в эксплуатацию дополнительных площадей Wildberries снизит тарифы на приемку и хранение товаров на своих складах. О снижении тарифов маркетплейс будет сообщать партнерам на портале продавцов.

Ранее Wildberries объявляла о том, что в преддверии нового сезона обновленная команда специалистов маркетплейса сосредоточена на активном вводе в эксплуатацию складских помещений.

В настоящее время достигнуты договоренности с подрядчиками о своевременном завершении всех ранее запланированных работ.

Наличие развитой складской инфраструктуры позволяет компании сохранять быстрое время доставки, развивать дополнительную инфраструктуру вокруг логоцентров, предоставлять локальным производителям доступ к широкой сети дистрибуции товара по всей России и странам присутствия.

Для справки: Название компании: *РББ, ООО (ранее Вайлбериуз, ООО) (Торговая сеть Wildberries)* Адрес: 142715, Россия, Москва, ул. Ленинская Слобода, 26, к. 3 Телефоны: +74957755505; +7(800)1007505; +7(812)3090045; +74957881590; +74956637296 E-Mail: pr@wildberries.ru; partners@wildberries.ru Web: <https://www.wildberries.ru> Руководитель: Спирева Кристина, Исполнительный директор Wildberries; Наумова Ольга Валерьевна, исполнительный директор; Бакальчук Татьяна Владимировна, генеральный директор ООО "Вайлбериуз"; Мирзоян Роберт Георгиевич, Генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Под Владимиром первую очередь логистического центра Wildberries запустят в сентябре 2024 года.

Строительство началось в июне 2023 года

Wildberries планирует в сентябре запустить первую очередь логистического комплекса в Собинском районе Владимирской области. Об этом сообщил в Telegram-канале губернатор региона Александр Авдеев.



"Wildberries планирует открыть первую очередь логистического комплекса, строящегося в Собинском районе, в сентябре", - написал он.

Строительство крупного логистического центра Wildberries началось во Владимирской области в июне 2023 года. Как сообщали в пресс-службе маркетплейса, общая площадь центра после окончания работ составит более 170 тыс. кв. м, он станет одним из крупнейших региональных объектов Wildberries.

В соответствии с планами компании, общие инвестиции в строительство составят 11,2 млрд рублей. Благодаря запуску нового распределительного центра для жителей Владимирской области будет открыто около 7,5 тыс. рабочих мест в различных профессиональных областях.

Для справки: Название компании: *РББ, ООО (ранее Вайлбериуз, ООО) (Торговая сеть Wildberries)* Адрес: 142715, Россия, Москва, ул. Ленинская Слобода, 26, к. 3 Телефоны: +74957755505; +7(800)1007505; +7(812)3090045; +74957881590; +74956637296 E-Mail: pr@wildberries.ru; partners@wildberries.ru Web: <https://www.wildberries.ru> Руководитель: Мирзоян Роберт Георгиевич, Генеральный директор; Спирева Кристина,



Исполнительный директор Wildberries; Наумова Ольга Валерьевна, исполнительный директор; Бакальчук Татьяна Владимировна, генеральный директор ООО "Вайлдберриз" (ТАСС 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В строительство склада Wildberries в Хабаровском крае вложат около 8 млрд рублей.

Руководитель специальных проектов маркетплейса Юлия Кукота сообщила, что планируется склад площадью 173 тыс. кв. м

Склад Wildberries появится в Хабаровском крае до 2030 года. В его строительство вложат около 8 млрд рублей, сообщила руководитель специальных проектов Wildberries Юлия Кукота на пленарной сессии VI Дальневосточного форума предпринимателей в Хабаровске. "Сейчас идет процесс оформления документов на земельный участок под строительство логистического объекта в Хабаровском крае. Планируется склад площадью 173 тыс. кв. м. Планируемые инвестиции в строительство объекта - 8-7 млрд рублей. Предположительный срок реализации данного проекта - до 2030 года", - рассказала Кукота. VI Дальневосточный форум предпринимателей проходит в Хабаровске 23-24 августа. На 30 площадках участники обсудят вопросы развития малого бизнеса в рамках нацпроекта "Эффективная и конкурентная экономика", адаптации регионального ретейла к новым условиям работы. В работе форума принимают участие предприниматели, представители крупных госкорпораций и институтов развития МСП, федеральных, региональных и местных органов власти, вузов и деловых объединений. В 2024 году форум предпринимателей впервые совмещен с межрегиональным форумом бизнеса и власти "Дни ретейла на Амуре", организованным Минпромторгом России.



Для справки: Название компании: *РВБ, ООО (ранее Вайлдберриз, ООО) (Торговая сеть Wildberries)* Адрес: 142715, Россия, Москва, ул. Ленинская Слобода, 26, к. 3 Телефоны: +74957755505; +7(800)1007505; +7(812)3090045; +74957881590; +74956637296 E-Mail: pr@wildberries.ru; partners@wildberries.ru Web: <https://www.wildberries.ru> Руководитель: Наумова Ольга Валерьевна, исполнительный директор; Бакальчук Татьяна Владимировна, генеральный директор ООО "Вайлдберриз"; Мирзоян Роберт Георгиевич, Генеральный директор; Спирева Кристина, Исполнительный директор Wildberries (ТАСС 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Владелица Wildberries Татьяна Бакальчук показала новый склад в Шушарах.

Основательница Wildberries Татьяна Бакальчук показала новый склад в Шушарах, который построили на месте сгоревшего в начале 2024 года. Ввести в работу его планируют до конца года, говорила предпринимательница в рамках Петербургского международного экономического форума.

Видео нового склада маркетплейса госпожа Бакальчук опубликовала в своем Telegram-канале в четверг, 22 августа. "15 мая мы закончили ремонтировать то, что осталось от пожара. Сейчас, спустя три месяца, стоит новая коробка. Сейчас там будут заливаться полы. И, даст бог, через два месяца мы торжественно перережем ленточку и запустим склад заново", — рассказала Татьяна Бакальчук в ролике.

Пожар в складском помещении маркетплейса произошел в январе 2024 года. Огонь локализовали на площади 70 тыс. кв. м и смогли потушить только через сутки. Пострадали два человека. Следственный комитет России возбудил дело из-за нарушений пожарной безопасности по статье о злоупотреблении полномочиями (ч. 1 ст. 201 УК РФ). В марте Wildberries начал объяснять продавцам склада методику расчета убытков.

К августу 2024 года компания выплатила пострадавшим от пожара продавцам 34,9 млрд рублей, это 95% от суммы всего ущерба, причиненного селлерам. Госпожа Бакальчук на ПМЭФ заявила, что сгоревший склад Wildberries восстановят и введут в работу до конца года.

Для справки: Название компании: *РВБ, ООО (ранее Вайлдберриз, ООО) (Торговая сеть Wildberries)* Адрес: 142715, Россия, Москва, ул. Ленинская Слобода, 26, к. 3 Телефоны: +74957755505; +7(800)1007505; +7(812)3090045; +74957881590; +74956637296 E-Mail: pr@wildberries.ru; partners@wildberries.ru Web: <https://www.wildberries.ru> Руководитель: Мирзоян Роберт Георгиевич, Генеральный директор; Спирева Кристина, Исполнительный директор Wildberries; Наумова Ольга Валерьевна, исполнительный директор; Бакальчук Татьяна Владимировна, генеральный директор ООО "Вайлдберриз" (Коммерсантъ 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В Ростове почти достроен первый мультитемпературный склад класса А. "Деловой Ростов". 25 августа 2024



Московская "ЭЛМА групп" завершает строительство первого в Ростове мультитемпературного склада класса А. Рынок дефицитных в Ростове низкотемпературных складов пополняется крупным качественным объектом. Его энергообеспечение обеспечит собственная газопоршневая установка. Инвестиции в три очереди склада составили более 1,3 млрд рублей. Московские владельцы рассчитывают их окупить в течение 10 лет. По мнению эксперта, имеющиеся в Ростовской области качественные мультитемпературные склады не в состоянии обеспечить потребности рынка.



Первый в Ростове мультитемпературный склад класса А находится в финальной стадии готовности: проводятся технические запуски и тестирование оборудования, в сентябре планируется ввод в эксплуатацию третьей очереди и финализация сдачи всего комплекса площадью 23 тыс. кв. м.

— Очередность обусловлена распределением по времени затрат, поэтому каждая очередь имеет все три температурных режима: фреш (от 0 °С до +5 °С), мороз (от -25 °С до -18 °С) и зона экспедиции (от +5 °С до +10 °С). Зона экспедиции используется всеми резидентами склада для разгрузки с автомобилей, а затем происходит перегрузка в основную арендуемую часть склада, — рассказал N региональный директор АО "ЭЛМА групп" Алексей Иванов. — Оборудование во всех очередях импортного производства (немецкие компрессоры, французские воздухоохладители), оно было закуплено одновременно. Благодаря этому проект подорожал всего на 15%. Общие инвестиции составят более 1,3 млрд рублей собственных средств, рассчитываем их окупить через 10 лет.

Объект построен таким образом, что камеры могут держать необходимую температуру в течение суток, даже при отключенном питании. Тем не менее компания решила обеспечить мультитемпературный склад альтернативным источником энергии. В течение года был разработан и воплощен в жизнь проект газопоршневой установки мощностью 1,5 МВт, которая обеспечит электропитанием все три очереди мультитемпературного склада. Ввод установки произойдет вместе с запуском третьей очереди.

Мультитемпературный склад класса А подразумевает следующие параметры: высота хранения — более 10 м, нагрузка на пол — не меньше 5 т/м², большие площади камер (шаг колонн 12 м), пожарная сигнализация, автоматическая вентиляция и площадки для разворота крупнотоннажного транспорта и др.

— Такие склады физически отсутствуют в Ростовской области и Краснодарском крае, поэтому наш комплекс пользуется высоким спросом, — заявил Алексей Иванов. — Первые две очереди были законтрактованы до сдачи в эксплуатацию. По третьей очереди идут переговоры длительное время, сейчас мы определяем, кто станет нашим арендатором. Нельзя однозначно сформировать портрет нашего арендатора, поскольку сферы деятельности наших партнеров не находятся в одной отрасли — это и e-com, и логистические операторы, и ретейл. Ставки аренды зависят от объема хранения, категории холода, потребления электроэнергии, требований пожарной безопасности. Мультитемпературные склады класса А необходимы крупным федеральным операторам, таким как "Сберлогистика", "Озон", "Профреш" и крупнейшим операторам ЮФО "ВТД" — таковы их внутренние требования. Склады должны отвечать уровню оборачиваемости товара, возможности единовременного приема и хранения.

Компания "ВТД ТД" выбрала этот склад, когда возникла потребность в новых площадях в связи с переездом. По словам гендиректора компании Сергея Васильева, в Ростовской области предложения других низкотемпературных складов были, но в другой локации или без необходимого оборудования. В целом, по его оценкам, компания заметила определенный дефицит мультитемпературных складов.

В Ростовской области всегда не хватало низкотемпературных складов из-за высокой стоимости таких инвестиций. Единственный крупный объект — хладокомбинат на Западном — был построен очень давно. За последнее время были реализованы лишь единичные небольшие проекты.

В начале прошлого года федеральная сеть продуктовых магазинов "ВкусВилл" открыла в хуторе Нижнетемерницком первый региональный распределительный центр, содержащий мультитемпературный склад площадью 3 тыс. кв. м. Как писал N в 2017 году, "Алком" расширял свои площади за счет строительства низкотемпературных складов, поскольку они пользовались наибольшим спросом.

О дефиците низкотемпературных складов в регионах говорят и федеральные эксперты.

— Торговые сети, причем как отечественные, так и зарубежные, продолжают идти глубже в регионы, где им требуются распределительные центры с холодильными терминалами, — приводил слова академика МАХ Алексея Полевого журнал "Империя холода" в декабре 2023 г. — Имеющиеся в регионах холодильные мощности пока недостаточны и не соответствуют требованиям современного ретейла.

По мнению партнера и регионального директора департамента индустриальной и складской недвижимости NF Group Константина Фомиченко, Ростов и его агломерация находятся в стратегически выгодном положении, являясь важным логистическим узлом, которому не хватает мультитемпературных складов класса А.

— Мы наблюдаем довольно высокий интерес к складским объектам там, однако текущий уровень предложения качественных мультитемпературных складов в Ростове-на-Дону остается ограниченным. В регионе присутствует несколько таких объектов, однако их недостаточно для полного удовлетворения растущих потребностей рынка, —



считает эксперт. — По итогам I полугодия запрашиваемые ставки аренды на сухие складские площади класса А в Ростове-на-Дону варьируются от 9 до 10 тыс. руб./кв. м/год (без НДС, операционных расходов и коммунальных платежей). Ставка аренды на мультитемпературные склады в среднем на 35-40% выше. Значения могут варьироваться в зависимости от температурного режима хранения и класса объекта.

Мультитемпературный склад "ЭЛМА групп"

Первая очередь площадью 6,4 тыс. кв. м была построена в 2021 году, вторая — 11,4 тыс. кв. м — сдана в марте 2024 года, площадь третьей — 5,7 тыс. кв. м, планируемый ввод — сентябрь 2024 года. Все очереди имеют три температурных режима: фреш (от 0 °С до +5 °С), мороз (от -25 °С до -18 °С) и зона экспедиции (от +5 °С до +10 °С). Склад построен на территории индустриального парка "ЭЛМА-ГПЗ", расположенного на участке 25 га. Кроме того, "ЭЛМЕ групп" в Ростове принадлежит бизнес-парк "ЭЛМА-Западный", расположенный на площади 14 га.

Для справки: Название компании: ЭЛМА, АО (ЭЛМА групп) Адрес: *125130, Россия, Москва, ул. Выборгская, 22* Телефоны: +7(499)2863333 E-Mail: info@elmagroup.ru Web: <https://elmagroup.ru> Руководитель: *Соловьев Игорь Вячеславович, генеральный директор (Деловой Ростов 25.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Строительство логистических и распределительных центров

В третий раз объявлен конкурс на возведение комплекса зданий на Пулковском шоссе в Петербурге.

В Петербурге в третий раз объявлен конкурс на строительство комплекса зданий на Пулковском шоссе. Речь идет о земельном участке, который находится западнее дома №27. Заявку разместили на портале госзакупок.

Согласно документам, прикрепленным к заявке, заказчиком выступает СПб ГКУ "Центр комплексного благоустройства". Начальная цена контракта составляет около 1,04 млрд рублей. День окончания подачи заявок — 5 сентября 2024 года.

Напомним, речь идет о комплексе зданий производственной базы для садово-парковой сферы. Согласно материалам, постановление городского правительства о возведении объекта было принято еще в 2014 году, а проектную документацию разработало в 2017 году ООО "НордИнвестСтрой".

Первый конкурс проводили в 2023 году, однако контракт с компанией-победителем так и не был подписан. Во второй раз заявку разместили в июне 2024 года. Тогда на конкурс подавались две компании, однако впоследствии отмечалось, что они не удовлетворяли условиям. В техзадании было указано, что в обязанности подрядчика входит строительство административно-бытового корпуса площадью 2,5 тыс. кв. м, парковки на 54 машиноместа, двух утепленных паркингов, ремонтного корпуса с мастерскими, автомойки на два поста, склада сыпучих и посадочных материалов и других технических сооружений.

Для справки: Название компании: Центр комплексного благоустройства, ГКУ (СПб ГКУ ЦКБ) Адрес: 192019, Россия, Санкт-Петербург, ул. Седова, 14 Телефоны: +7(812)3652517; +7(812)2423601 Факсы: +7(812)2423602 E-Mail: info@guckb.spb.ru Web: <http://www.guckb.spb.ru> Руководитель: Лапин Иван Сергеевич, директор (Коммерсантъ 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Ozon запустил первую очередь логистического комплекса в Оренбургской области.

Инвестиции компании превысят 4 млрд рублей

Ozon запустил первую очередь нового логистического комплекса в Оренбургской области, инвестиции онлайн-ритейлера в оборудование и IT-инфраструктуру объекта превысят 4 млрд рублей, говорится в сообщении компании.



"Маркетплейс Ozon запускает первую очередь нового логистического комплекса на территории особой экономической зоны "Оренбуржье". Инвестиции компании в современное оборудование и IT-инфраструктуру центра превысят 4 млрд рублей", - сообщается в релизе.

Площадь первой очереди - 40 тыс. кв. м по полу. Компания указывает, что весной 2025 года планируется запустить вторую очередь объекта и увеличить его площадь вдвое. Благодаря этому комплекс сможет разместить более 31 млн товаров и ежедневно обрабатывать до 915 тыс. заказов.

Новый объект стал первым фулфилмент-центром Ozon в регионе. Логистический комплекс будет осуществлять полный цикл обработки заказов - от приема товаров до формирования посылок. Продавцы уже могут записаться на поставку товара, начало отгрузок запланировано на 26 августа.

"Число наших покупателей и продавцов в Оренбургской области постоянно растет, и расширение логистической инфраструктуры в регионе - логичный и важный шаг для дальнейшего развития. С запуском фулфилмент-центра мы сможем ускорить доставку товаров в Оренбургской области вплоть до одного дня и создать дополнительные возможности для продавцов", - сказал гендиректор Ozon Fulfillment Александр Гейль, слова которого приводятся в релизе.

Для справки: Название компании: Интернет Решения, ООО (Торговая сеть OZON.ru) Адрес: 123112, Россия, Москва, Пресненская наб., 10, блок С, комплекс «Башия на набережной» Телефоны: +74952321000; +7(812)3371177; +7(495)7306767 Факсы: +7(495)2321033 E-Mail: pr@ozon.ru Web: <https://www.ozon.ru> Руководитель: Гейль Александр Владимирович, генеральный директор (ТАСС 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Открытие логистических и распределительных центров

"Чирик" открыл в Подмоскowie хаб для сезонных новинок.

X5 Group, ведущая российская продуктовая розничная компания, объявляет об открытии логистического хаба в городе Чехов Московской области. Он будет обеспечивать поставки товаров in-out во все распределительные центры торговой сети "Чирик".

Площадь логистического комплекса составляет 12 тысяч кв. м. Его задача – обеспечить своевременное и равномерное распределение еженедельных сезонных новинок (продовольственных и непродовольственных). Хаб располагает зоной хранения для сухих товаров. Складской комплекс уже способен обрабатывать до 1000 паллет в сутки. Более 300 партнёров будут поставлять продукцию в хаб, в том числе и импортные товары.

Бесперебойную работу распределительного центра будет обеспечивать команда логистического провайдера, управление сервисом и транспортной логистикой останется за командой "Чирика". В распределительном центре запущена система автоматизации управления складом (WMS), которая адаптирована под процессы торговой сети и позволит существенно упростить работу с товаром.

"Чирик" активно расширяет свою логистическую инфраструктуру в соответствии с целью ускоренного развития сети "жестких дискаунтеров". На конец июля "Чирик" открыл 1852 магазинов в 44 регионах и продолжает активную экспансию. До конца года торговая сеть запустит еще 6 новых распределительных центров в регионах присутствия.



Для справки: Название компании: *Продторг, АО (Торговая сеть Чирик)* Адрес: 109029, Россия, Москва, ул. Средняя Калитниковская, 28, стр. 4 Телефоны: +74956628888 E-Mail: x5club@x5.ru Web: <https://chizhik.club/>
Руководитель: *Якубсон Илья, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Складская логистика

Спрос на покупку складов формата big box за год вырос на 12 п. п.

В компании Parametr выяснили, что все больше компаний предпочитает аренде покупку помещений формата big box. Так, за год доля запросов на аренду снизилась с 65% до 53%, а на покупку увеличилась с 35% до 47%. Причем, сейчас клиенты приобретают большие по площади блоки, чем раньше: если год назад основные запросы приходились на помещения площадью 14,5 тыс. кв. м, то сейчас - 16,6 тыс. кв. м. Изменения также коснулись профиля резидентов – более 53% от общего объема запросов пришлось на операторов оптово-розничной торговли. Доля инвесторов выросла с 3% до 9%.

Все больше компаний предпочитает аренде покупку помещений формата big box, выяснили в компании Parametr. Так, по итогам I полугодия 2023 года 65% запросов приходилось на аренду блоков, а на покупку – лишь 35%. Однако за аналогичный период 2024 года ситуация кардинально изменилась: доля запросов на покупку увеличилась до 47%, а интерес к аренде снизился до 53%. Данный тренд обусловлен, в первую очередь, бурным ростом ставок аренды, а также отсутствием доступного предложения на рынке.

При этом за год потенциальные клиенты формата big box изменили свои предпочтения по площади и стали интересоваться большими блоками. Средний запрос увеличился почти на 15% – 14,5 тыс. кв. м в I полугодии 2023 года против 16,6 тыс. кв. м в 2024 году.

В структуре спроса по отраслям явным образом выделяется доля оптово-розничной торговли, которая показала двукратный рост на годовом цикле (с 27 до 53% от всех запросов площадей).

Еще одна тенденция в сегменте классических складов – рост доли инвесторов. Согласно данным Parametr, по итогам полугодия она составила 9% (3% – аналогичный период прошлого года).

"Преимущества сегмента big box для инвесторов сегодня очевидны, – считает Александр Манунин, управляющий партнер Parametr. – Рост ставок аренды, стремящаяся к нулю вакансия при активно растущем спросе – все это влияет на привлекательность рынка классических складов. Кроме того, долгие неразрывные индексированные договоры аренды минимизируют участие инвестора в управлении бизнесом и гарантируют уровень доходности на длительном цикле". (INFOLine, ИА (по материалам компании) 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

За прошедшие 10 лет объем рынка готовой складской недвижимости в России вырос в два раза и достиг 43,1 млн кв. м.

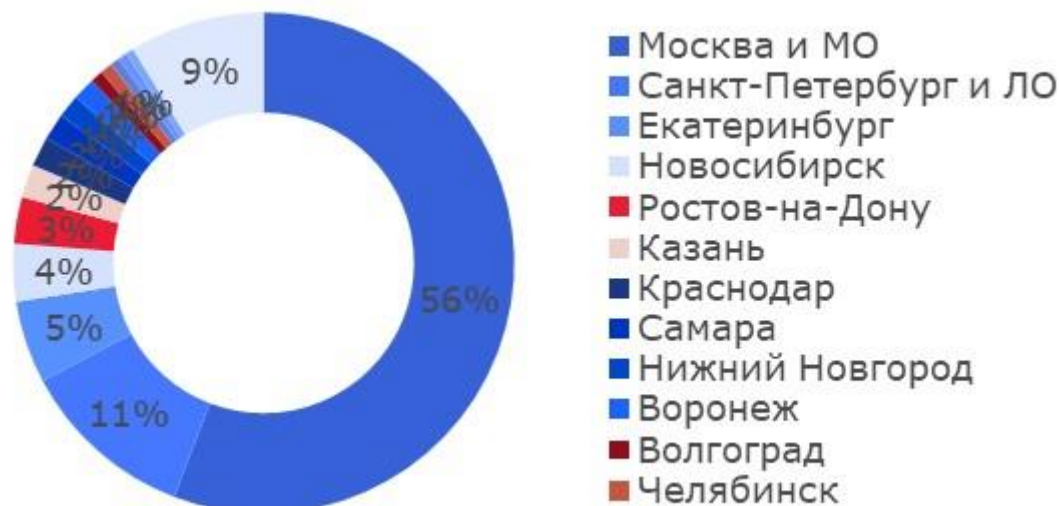
В 2024 году, по прогнозам Nikoliers, ожидается максимальный объем ввода за всю историю складского рынка – 6 227 тыс. кв. м, из которых 48% придется на регионы

Совокупный объем качественного готового предложения рынка складской недвижимости России по итогам первого полугодия 2024 года достиг отметки 43,1 млн кв. м. Благодаря растущей девелоперской активности за прошедшие 10 лет емкость рынка складской недвижимости выросла на 20,4 млн кв. м или почти в два раза (в 2014 г. объем складской недвижимости в России составлял 22,7 млн кв. м). В Nikoliers прогнозируют, что из-за существенного дефицита высококлассных логистических центров их активные темпы строительства по всей России продолжатся.

Драйвером развития складского сегмента на региональном рынке является экспансия крупнейших продуктовых сетей и маркетплейсов страны (Ozon, Wildberries, Яндекс и др.) и ожидаемое открытие их логистических парков. После длительного наращивания объемов складских мощностей в Московском регионе и ряде городов-миллионников онлайн-ритейлеры постепенно перенаправляют свое внимание на другие регионы России, анонсируя крупные BTS-проекты на наиболее востребованных для них территориях. Маркетплейсам теперь интересно усиливать свое присутствие не только в городах-миллионниках, но и в менее крупных населенных пунктах.

Распределение готового объема качественного складского предложения по городам России на конец первого полугодия 2024 года:





Как видно на диаграмме, на данный момент наиболее обеспеченными готовым качественным объемом складского предложения являются такие локации, как Московский регион, Санкт-Петербургская агломерация, а также такие крупные региональные города, как Екатеринбург, Новосибирск, Ростов-на-Дону и др. По оценкам Nikoliers, в конце 2024 года лидером по объему нового строительства может оказаться Новосибирск (300 тыс. кв. м), где строятся РЦ Wildberries площадью 150 тыс. кв. м в ПЛП "Новосибирск" и II очередь ОРЦ "РусАгроМаркет" (70 тыс. кв. м). На втором месте Казань 248 747 кв. м и на третьем Владимир 198 500 кв. м.

Активные темпы строительства высокочастотных логистических центров продолжатся: в 2024 г. ожидается максимальный объем ввода за всю историю складского рынка - 6 227 тыс. кв. м (почти половина от этого объема придется на региональный рынок), в результате чего общий объем складского предложения в России увеличится до 48,4 млн кв. м.

Динамика объема готового качественного складского предложения России по основным рынкам



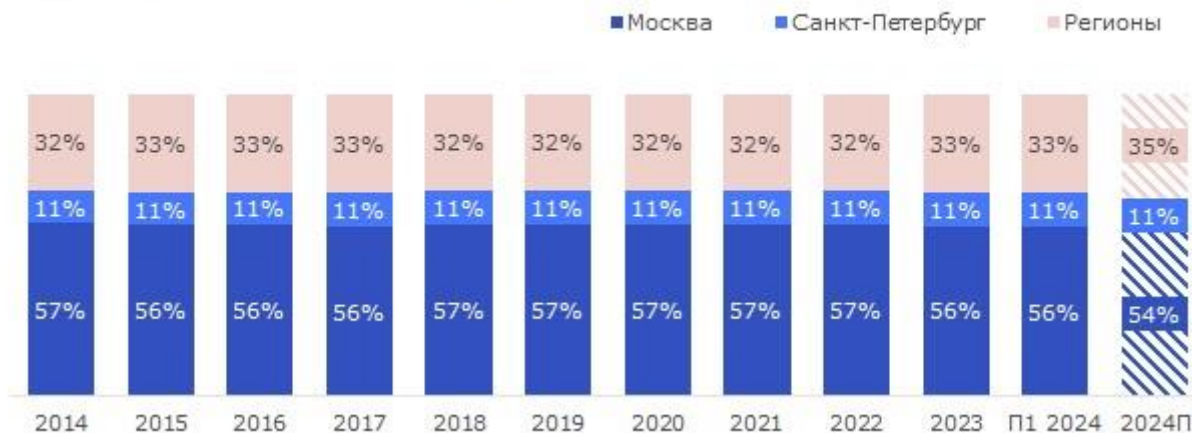
ТОП-5 регионов-лидеров по обеспеченности складскими площадями:

Регион	Обеспеченность складскими площадями (кв. м/1000 чел.)
Екатеринбург	1 539
Ростов-на-Дону	1 143
Московский регион	1 116
Новосибирск	989
Краснодар	782

Источник: Nikoliers

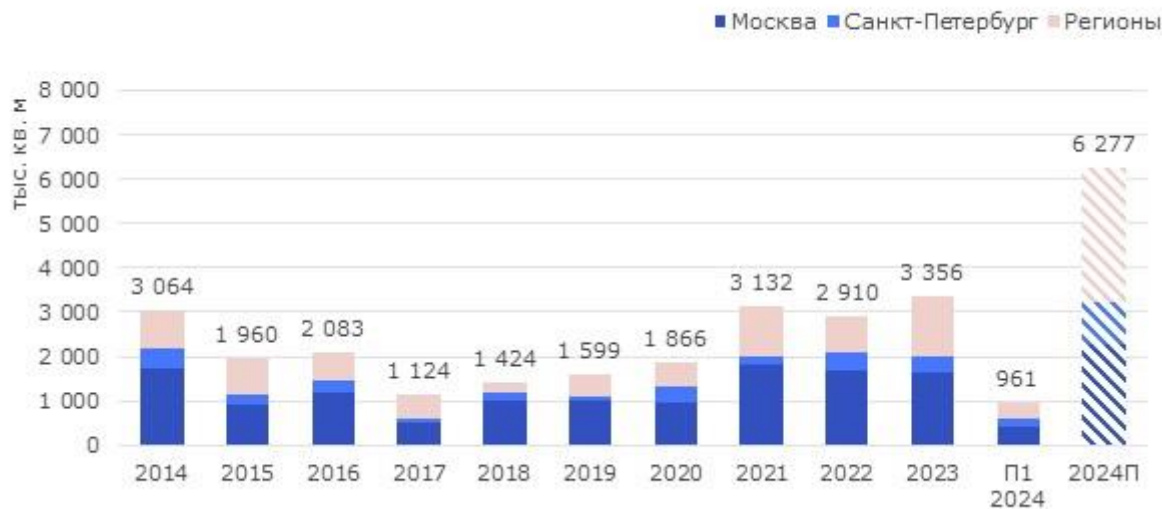
Формирующийся на складском рынке России баланс по распределению объема предложения в сторону региональных рынков во многом вызван реализацией проектов для маркетплейсов и продуктовых сетей, которые возводятся по схеме BTS или как собственное строительство. Эти игроки активно наращивают свои складские мощности по всей стране, тем самым увеличивая зону покрытия и оптимизируя логистические и бизнес-процессы.

Динамика соотношения объема качественного готового складского предложения России по основным рынкам



Принимая во внимание текущую активность заключения BTS-сделок в регионах, по итогам 2024 г. региональный рынок складской недвижимости может впервые превысить показатель ввода столицы на 33%. С большой долей вероятности данная тенденция продолжится и в последующие годы, поскольку рынок складской недвижимости России продолжает испытывать большой дефицит качественных свободных помещений.

Динамика объема ввода по основным рынкам России



Виктор Афанасенко, региональный директор департамента складской и индустриальной недвижимости Nikoliers: "Учитывая текущий характер деловой активности маркетплейсов, который вызван запросом потребителя на быструю доставку товаров, мы прогнозируем сохранение высоких темпов нового строительства на региональном рынке, что будет влиять на рост совокупного объема качественного складского предложения по всей России. При этом сделки с участием онлайн-ритейлеров отмечаются не только в городах с населением от миллиона человек, но и в менее крупных населенных пунктах. Ввиду ограниченного предложения на региональных рынках, девелоперам следует наращивать свои мощности и компетенции в регионах, это позволит им диверсифицировать бизнес и удовлетворить запросы на крупные складские площади от маркетплейсов и других компаний, активно масштабирующих свой бизнес в регионах".

Для справки: Название компании: *Николиерс, ООО (Nikoliers)* Адрес: 123112, Россия, Москва, Пресненская наб., 10, БЦ «Башия на Набережной», блок С, 52 этаж Телефоны: +74952665709 E-Mail: info@nikoliers.ru Web: <https://nikoliers.ru> Руководитель: Казанский Николай Владиславович, управляющий партнер (INFOLine, ИА (по материалам компании) 26.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)**В Санкт-Петербурге растет спрос на доставку товаров до маркетплейсов и складские услуги для бизнеса – Авито Услуги.**

По данным Авито Услуги, представители малого и среднего бизнеса готовятся к бизнес-сезону. На портале Авито по Санкт-Петербургу спрос на услуги по доставке товаров до складов маркетплейсов увеличился на 38% с начала года. При этом количество объявлений на платформе за аналогичный период времени увеличилось на 83%.

Спрос на полный логистический цикл увеличился на 4% с начала года

За последний год спрос на фулфилмент — комплекс услуг с момента оформления заказа покупателем и до момента получения им покупки — в Санкт-Петербурге, по данным Авито Услуги, увеличился на 4%. При этом предложение фулфилмент-услуг в Санкт-Петербурге на платформе Авито Услуги с января увеличилось на 48%.

Популярность грузоперевозок в России выросла на 34%

Представители малого и среднего бизнеса все чаще обращаются к рынку частных услуг для организации междугородних грузоперевозок — спрос на них вырос на 34% за первые полгода 2024 г. В коммерческих грузоперевозках наиболее заинтересованы жители следующих городов: Барнаул (рост спроса за полгода составил 64%), Красноярск (+62%), Ульяновск (+54%) и Самара (+52%).

Евгения Лазарева, руководитель категории "Транспортные услуги":

"С развитием сегмента e-commerce у малого и среднего бизнеса растет и потребность в более тщательной организации логистики и хранения необходимых объемов товаров. Бизнес чаще обращается и за услугами фулфилмент-операторов, которые проводят полный логистический цикл товара: получение товара от поставщика, упаковка и маркировка, хранение товара на складе, организация поставок, передача на склады маркетплейсов и, наконец, работа с возвратами. С ростом спроса на рынке наблюдается и активный рост предложения услуг от фулфилмент-операторов и частных перевозчиков. Мы в целом ожидаем развития рынка фулфилмент-услуг и грузоперевозок". (INFOLine, ИА (по материалам компании) 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)**В Raven Russia прокомментировали сообщения СМИ об иске Генпрокуратуры.**

Группа компаний (ГК) Raven Russia не получала исковое заявление от Генпрокуратуры, которая потребовала обратить в доход государства акции предприятий. Об этом сообщает пресс-служба ГК.

"Исковое заявление наша компания не получала. По этой причине любые комментарии в отношении требований Генеральной прокуратуры РФ по существу считаем невозможными", – говорится в комментарии.

Компания считает, что сведения в статьях СМИ со ссылкой на иски являются порочат ее деловую репутацию. В комментарии также указывается, что ГК примет все необходимые меры для защиты своих прав и законных интересов.

20 августа издание «Коммерсант» со ссылкой на источники писало, что Генпрокуратура намерена обратиться в доход государства акции предприятий Raven Russia. Предполагается, что иностранцы скупали активы из почти 2 млн кв. м логопарков в обход ограничений. Затем, по версии Генпрокуратуры, активы были легализованы благодаря ряду притворных сделок.

Raven Property Group является одним из крупнейших владельцев складов в России. Компания работает в стране с 2005 г., ее портфель состоит из 16 логистических парков класса А общей площадью 1,9 млн кв. м. Летом 2024 г. Raven Russia продал бизнес-центр «Примиум» на Приморском проспекте в Санкт-Петербурге площадью более 18 000 кв. м. Покупателем стал закрытый паевой инвестиционный фонд недвижимости «РД2» (управляет ООО «Сбережения плюс»). (Ведомости 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)**В Новосибирской области спрос на фулфилмент увеличился на 78%.**

За 2024 год спрос на фулфилмент (процесс обеспечения клиентов товарами с момента оформления заказа и до момента получения покупки) в Новосибирской области увеличился на 78%. При этом предложение фулфилмент-услуг за этот же период выросло на 57%. Об этом говорится в исследовании сервиса "Авито Услуги".

С начала года интерес к услугам по доставке товаров до складов маркетплейсов возрос у предпринимателей на 127%. В то же время число объявлений на платформе за аналогичный период времени увеличилось на 86%.

Руководитель категории "Транспортные услуги" в "Авито Услуги" Евгения Лазарева отметила, что потребность в более тщательной организации логистики и хранении товаров у малого и среднего бизнеса растет вслед за развитием электронной торговли.

Президент Ассоциации представителей электронной торговли Алексей Москаленко добавил, что к фулфилмент-услугам прибегают, в первую очередь, те бизнесмены, которые работают с маркетплейсами.

"Потому что, с одной стороны, очень высокие требования при сдаче товаров на маркетплейсы: нужно правильно упаковывать, маркировать продукцию. Думаю, что высокие штрафы при приемке товаров способствуют тому, чтобы отдавать уже профессионалам, — рассказал Москаленко РБК Новосибирск. — Ну и вторая часть — сейчас



со складскими работниками большие проблемы. Поэтому многие предприниматели переходят от собственных мощностей в пользу этих центров". (РБК-Новосибирск 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Склады Raven взяты под надзор. "КоммерсантЪ". 20 августа 2024

Владелец крупнейших логистических активов России обвинили в притворных сделках

"Ъ" стало известно, что Генпрокуратура решила обратить в доход государства акции предприятий, входящих в группу компаний Raven Russia — крупнейшего владельца складской недвижимости в стране. По версии надзора, активы из почти 2 млн кв. м логопарков скупались иностранцами в обход наложенных на это ограничений, а затем были легализованы благодаря ряду притворных сделок.

По данным источников "Ъ" в надзорном ведомстве, Генпрокуратура направила иск в арбитраж "в целях обеспечения обороны страны и безопасности государства". В объемном документе упоминается, что еще в 2008 году был принят ФЗ №57 "О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства", которым установлены запреты на участие иностранцев в таких предприятиях без согласования с правительственной комиссией по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в Российской Федерации.

Сотрудниками Генпрокуратуры выявлены факты незаконного установления группой лиц контроля над стратегическими обществами и нарушения законодательства о специальных экономических мерах. К данной схеме была причастна компания Raven Property Group Limited, созданная в 2005 году на острове Гернси (находится под британской юрисдикцией) для осуществления инвестиционной деятельности.

Однако, по версии надзорного органа, ее бенефициары решили "вторгнуться" в экономическое пространство России, "пренебрегая ее правопорядком, и монополизировать стратегический вид деятельности по оказанию услуг в транспортных терминалах".

Для этого, полагают прокуроры, Raven Property Group Limited до 2020 года целенаправленно скупала российские общества, владеющие транспортными терминалами. При этом она игнорировала предусмотренные ст. 7 и 8 ФЗ №57 правила и процедуры, в соответствии с которыми необходимо было уведомлять уполномоченный орган госвласти и получать его согласие на установление контроля над компаниями, имеющими стратегическое значение.

В результате сделок была создана группа компаний "Рейвен Раша", в которую вошли принадлежащие Raven Property Group Limited общества: АО "Торос", АО "Ресурс-Экономия", АО "Кулон-Истра", АО "Кулон Девелопмент", АО "Ногинск-Восток", ООО "Феникс", ООО "Союз-Инвест", ООО "Дельта", ООО "Север Эстейт", ООО ЕГ "Логистика", ООО "Лига", ООО "Кулон СПб", ООО "Гориго", ООО "Логопарк Дон", ООО "Логопарк Обь", ООО КИП 1, ООО "Кстово Девелопмент", а также компания с ограниченной ответственностью Dorfin Holdings Limited, расположенные в Москве, Подмосковье, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске и Ростове-на-Дону.

По мнению Генпрокуратуры, нарушая законодательство о стратегических обществах, Raven "принимала меры по выводу создаваемого холдинга из-под государственного антимонопольного контроля".

Для этого она оформляла предприятия на десяток офшорных структур, в том числе Phoenix Real Estate Investment Holdings Limited (панее Prestino investments Limited), Phoenix Property Group Limited, Raven Russia Holdings Cyprus Limited и проч.

При этом, считает надзор, офшоры играли роль подставных организаций, поскольку хозяйственную деятельность они не вели и выступали в роли номинальных держателей акций и долей российских акционерных обществ, "обеспечивая скрытое владение и извлечение прибыли для последующего ее перевода за границу". В итоге Raven Property Group Limited незаконно стала обладателем крупнейшей в стране сети логистических парков (транспортных терминалов), расположенных вблизи критически важной транспортной инфраструктуры России.

ГК "Рейвен Раша" — крупнейший владелец складской недвижимости по версии IBC Real Estate. представляет собой единый технологический комплекс по оказанию услуг в сфере хранения и транспортировки грузов. Принадлежащие ему объекты выполняют роль транспортных терминалов, расположенных на автомагистралях (МКАД, транспортный коридор Финляндия—Россия—Украина, трасса Москва—Ростов-на-Дону), объектах воздушного (аэропорты Шереметьево, Внуково, Пулково), морского (порт Санкт-Петербург) и железнодорожного (Московская железная дорога) транспорта. По собственным данным ГК, в портфеле компании находится около 1,9 млн кв. м логопарков. Создана в 2005 году британскими бизнесменами Антоном Билтоном и Глином Хиршем, ее акции торговались на Лондонской фондовой бирже, а затем на Мосбирже. В 2018 году британская компания сменила название на Raven Property Group, а российское подразделение, в свою очередь, сохранило бренд Raven Russia.

После начала специальной военной операции на Украине компания 17 марта 2022 года объявила о намерении передать контроль над бизнесом в России местному топ-менеджменту во главе с руководителем подразделения Игорем Богородовым. Через Prestino Investments, как писал Forbes, они выкупили 100% в кипрской Raven Russia (Holdings) Cyprus Limited, на балансе которой находились российские активы. В августе прошлого года издание со ссылкой на регистрационную палату сообщило, что эти компании сменили юрисдикцию с Кипра на ОАЭ. Первая



получила название Phoenix Real Estate Investment Holdings Limited, вторая — Phoenix Property Group Limited. Тогда представитель компании объяснял такое решение наиболее эффективной организацией бизнес-процессов в условиях санкционных и контрсанкционных ограничений.

Как считают в Генпрокуратуре, холдинг имеет стратегическое значение для обеспечения обороны и безопасности государства. Между тем, как говорится в иске, в 2022–2023 годах Raven Property Group Limited "отказалась от законопослушной экономической деятельности", присоединившись к исполнению санкционных решений США, Великобритании и стран Европейского союза.

Несмотря на установленные властями РФ запреты, компания продолжила выводить доходы от стратегических предприятий за границу, полагает надзор, отмечая, что Росфинмониторинг и ФНС России "задокументировали перевод за рубеж финансовых активов на сумму более 3 млрд рублей".

Как говорится в исковых требованиях, Raven решила скрыть свою принадлежность к Великобритании и причастность к исполнению санкций этого государства на территории России, для чего в марте 2022 года формально изменила структуру владения ГК "Рейвен Раша".

С этой целью была создана "видимость перевода организации в дружественную для Российской Федерации юрисдикцию — ОАЭ". На самом деле, отмечают в Генпрокуратуре, Raven сохранила полный контроль над стратегическими предприятиями в РФ.

Для этого головной компанией Raven, а также управляющими ГК "Рейвен Раша" Игорем Богородовым и Ярославом Шуваловым 17 марта 2022 года была заключена, по версии Генпрокуратуры, притворная сделка — опционное соглашение. В мае того же года было принято дополнение к нему. По условиям этих документов, господа Богородов и Шувалов приобретали соответственно 92% и 8% акций в уставном капитале компании Phoenix Real Estate Investment Holdings Limited. В свою очередь, эта компания, оставаясь подконтрольной Raven Property Group Limited, купила 100 % акций в уставном капитале Phoenix Property Group Limited.

Как считает надзор, господа Богородов, Шувалов и компания Raven Property Group Limited преследовали цель купли-продажи не офшорных компаний, а акций и долей российских предприятий, входящих в ГК "Рейвен Раша".

Сделки в марте и мае 2022 года, по версии Генпрокуратуры, являлись притворными, а их целью была попытка прикрыть другую сделку — о покупке Raven Property Group Limited 100% акций и долей организаций, входящих в ГК. В ФАС и правительстве России ответчики свои действия предварительно не согласовывали, а их результатом стал контроль над стратегическими предприятиями, незаконно установленный гражданином США Богородовым, его партнером Шуваловым, а также Raven Property Group Limited, отмечают прокуроры.

В арбитраже надзор требует признать сделки весны 2022 года ничтожными; взыскать в доход Российской Федерации акции российских компаний, находящихся на счетах офшоров в ОАЭ; до исполнения решения арестовать их, а заодно и все активы господ Богородова и Шувалова.

Представители ответчиков сказали "Ъ", что "все комментарии преждевременны", до тех пор, пока они изучают документы по делу.

Весной этого года Raven Russia начала искать покупателей на часть своих активов — три офисных и четыре складских комплекса в Санкт-Петербурге и Московском регионе, писал РБК. В самой компании говорили, что хотят сфокусироваться на строительстве новых логопарков в тех проектах, где есть свободные участки. Пока им удалось продать только один объект — бизнес-центр "Примиум" на 18,4 тыс. кв. м на севере Санкт-Петербурга. Новым владельцем стал закрытый паевой инвестиционный фонд РД 2 под управлением компании "Сбережения плюс" (бывшая "ВТБ капитал пенсионный резерв"). Если прокурорскому иску в арбитраже дадут ход, подобные сделки будут приостановлены. Пока же стороны определяют, какой суд должен рассматривать иск — арбитраж Москвы или Московской области. (Коммерсантъ 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Комус" обосновался в Шушарах. "Коммерсантъ" в Санкт-Петербурге". 28 августа 2024

Ритейлер арендовал складские площади на юге Санкт-Петербурга

Рост конкуренции с маркетплейсами стимулирует ритейлеров наращивать логистические мощности. Группа "Комус" арендовала 13,5 тыс. кв. м в комплексе FW Group в поселке Шушары под свой новый склад. Торговые компании нуждаются в дополнительных площадях для развития онлайн-продаж, но их активность на рынке сдерживают высокие ставки аренды площадей, полагают эксперты.

Группа "Комус" арендовала 13,5 тыс. кв. м в складском комплексе FW Group в поселке Шушары в Пушкинском районе Санкт-Петербурга. Об этом "Ъ-СПб" рассказали источники на рынке недвижимости. В "Комусе" и FW Group оперативно не ответили на вопросы "Ъ-СПб".

"Комус" занимается поставкой канцелярских и офисных товаров для корпоративных и офисных клиентов. Также группа развивает собственную розничную сеть, которая включает 108 магазинов. Основным владельцем ритейлера является его основатель Сергей Бобриков. В 2019 году Forbes оценил состояние предпринимателя в \$800 млн.





Выручка ООО "Комус" в 2023 году составила 118,9 млрд рублей, чистая прибыль — 1,6 млрд рублей, указано в "Контур.Фокус".

Аренда склада могла обойтись "Комусу" в 10 тыс. рублей за "квадрат" в год с учетом НДС и операционных расходов, отмечает руководитель петербургского филиала IBC Real Estate Сергей Владимиров. Но в условиях дефицита крупных блоков на рынке города ставка может быть более высокой, полагает партнер, глава отдела складской и индустриальной недвижимости IPG.Estate Филипп Чайка.

Потребность ритейлера в дополнительных площадях может быть связана с желанием повысить эффективность бизнес-процессов, говорит Сергей Владимиров. Сделка, вероятно, вызвана ростом объема логистических операций и увеличением ассортимента товаров, требующих хранения, добавляет директор департамента индустриальной и складской недвижимости NF Group в Санкт-Петербурге Илья Князев.

Стратегия "Комуса" предполагает увеличение логистических мощностей в Северо-Западном регионе и аренда площадей в Шушарах — логичный способ расширить географию поставок, уверен Филипп Чайка. Сейчас склад "Комуса" находится в здании на улице Латышских Стрелков, 31, следует из информации на его сайте. В 2019 году группа также приобрела около 12 га в районе Софийской улицы под строительство распределительного центра.

Существующий склад в районе метро "Ладожская", возможно, уже не справляется с текущими потребностями ритейлера на фоне развития онлайн-продаж и роста требований к быстрой доставке, рассуждает Илья Князев. Ритейлер мог принять решение о переезде со старой площадки, допускает господин Владимиров.

В первом полугодии 2024 года основной спрос на склады в Петербурге обеспечили маркетплейсы, на долю которых пришлось 52% от всех сделок в этом сегменте, подсчитали в NF Group. Доля ритейлеров в структуре спроса по итогам третьего квартала может вырасти до 24%, поскольку торговые сети стремятся развивать онлайн-каналы продаж для конкуренции с операторами сегмента e-commerce, ожидают в компании.

При этом, в отличие от маркетплейсов, спрос на площади со стороны ритейлеров ограничивает драматический рост ставок, указывает Сергей Владимиров. По данным IPG.Estate, на конец июня средняя стоимость аренды склада на местном рынке составляла 9,9 тыс. рублей за "квадрат" в год, что на 1,5 тыс. рублей больше, чем в 2023 году.

Для справки: Название компании: ООО ТСК Комус (Торговая сеть Комус) Адрес: 111250, г.Москва, ВН.ТЕР.Г. Муниципальный округ, Лефортово, Проезд завода "Серп и молот", д. 10, этаж 7, помещ. /ком. XXXIX / №23
Телефоны: +78123206767; +7(495)3639005#2; +7(495)2582588; +7(495)8258258; +7(800)1001442; +7(495)1722386
E-Mail: kc@komus.net; partner.online@komus.net Web: www.komus-upakovka.ru; www.komus.ru Руководитель: Бадюк Владимир Петрович, генеральный директор (Коммерсантъ в Санкт-Петербурге 28.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Транспортная логистика

Зарплаты водителей грузовиков показали самый высокий годовой прирост на рынке труда.

Водители грузовых автомобилей оказались лидерами по темпам роста зарплат в первом полугодии: за январь-июнь 2024 года медианный уровень оплаты их труда увеличился на 74% год к году, тогда как темпы роста зарплат в остальных профессиях выросли максимум на 60%, сообщается в исследовании ассоциации "АвтоГрузЭкс" ПЭК и платформы онлайн-рекрутинга hh.ru, подготовленном совместно с "Байкал-Сервис ТК", Delko, "МТЭК Логистик" и ГЛТ. Бизнес прогнозирует дальнейший рост зарплат водителей грузовиков на 10-30% на фоне растущего дефицита этой категории сотрудников.



В этом году медианная зарплата водителей грузовиков составила 131 тыс. руб. — по уровню оплаты труда данная категория сотрудников заняла 23 место среди 174 специальностей в России, выяснили платформа онлайн-рекрутинга hh.ru, "АвтоГрузЭкс" и ПЭК, проанализировав показатели за январь-июнь 2023 и 2024 годов.

Для сравнения: в топ-5 самых высокооплачиваемых специальностей вошли DevOps-инженер (250 тыс. руб.), руководители группы разработки (214 тыс. руб.) и специалисты по работе с данными (197 тыс. руб.), коммерческие директора (184 тыс. руб.) и системные аналитики (180 тыс. руб.). При этом уровень оплаты свыше 100 тыс. руб. в первой половине года предлагали в 44 категориях из 178.

"АвтоГрузЭкс", ПЭК и hh.ru также провели опрос, который показал, что зарплатные ожидания большинства водителей грузовиков соответствуют предлагаемому уровню оплаты труда либо превышают его.

Большинство опрошенных соискателей хотели бы зарабатывать более 100 тыс. руб.: 48% работников планируют получать 150-200 тыс. руб., 29% — 101-150 тыс. руб., 11% — от 200 тыс. руб.

Самые высокие ожидания по уровню оплаты труда у водителей грузовиков в возрасте от 25 до 44 лет. Из числа респондентов в возрасте от 35 до 44 лет зарплату свыше 100 тыс. руб. хотели бы получать 89% опрошенных, в том числе 54% — 150-200 тыс. руб. и 13% — свыше 200 тыс. руб. Среди участников опроса в возрасте от 25 до 34 лет на оплату труда выше 100 тыс. руб. рассчитывают 72%, в том числе 41% — 150-200 тыс. руб. и 8% — свыше 200 тыс. руб.

На доход свыше 100 тыс. руб. ориентируются преимущественно жители Москвы и Санкт-Петербурга (91% и 87% соответственно). Среди жителей прочих регионов таких работников меньше — 73%.

За два года уровень дохода почти половины опрошенных (46%) увеличился: у каждого третьего — в пределах 50%. О более высоком приросте рассказал каждый восьмой опрошенный (13%). У 35% участников опроса уровень дохода остался прежним, тогда как каждый пятый (19%) сообщил о его снижении.

Чаще других об увеличении уровня дохода говорили респонденты в возрасте от 25 до 34 лет (58%) и от 35 до 44 лет (54%), среди работников постарше таковых меньше — 40% из числа участников опроса в возрасте от 45 до 54 лет и 20% из числа опрошенных старше 55 лет.

До конца года уровень оплаты труда водителей грузовиков может увеличиться на 10-30%, так как дефицит этой категории сотрудников обостряется, прогнозирует Вадим Филатов, президент "Ассоциации автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов".

Согласно данным "АвтоГрузЭкс", в январе-июне 2024 года наиболее острая нехватка работников наблюдалась в Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону и Новосибирске.

Как сообщил Александр Зарецкий, первый заместитель генерального директора ООО "Байкал Сервис ТК", с начала года средний срок закрытия одной вакансии в этой категории увеличился на 35%. Затраты на подбор кандидатов выросли на 15% год к году, добавил Евгений Симаков, коммерческий директор "МТЭК-Логистик".

"Новых кадров практически не появляется, поэтому зарплатная гонка за сотрудников продолжится", — подчеркнул Павел Горбунов, глава ГК ГЛТ.

Рост зарплат, устаревание профессии и возможные меры

Чтобы привлечь новых и удержать действующих водителей грузовиков, в первом полугодии 2024 года большинство опрошенных перевозчиков увеличили их зарплаты. Например, как рассказал Александр Зарецкий, с начала этого года ООО "Байкал-Сервис ТК" буквально в режиме онлайн пересматривает уровень оплаты труда и старается удержать его выше средних показателей на рынке.

При этом важно не только увеличивать ФОТ, но и улучшать условия труда водителей грузовиков, подчеркнул Евгений Симаков, коммерческий директор "МТЭК-Логистик". "Работникам, в одиночку управляющим автомобилями в напряженной дорожной обстановке, требуется более экологичное общение. Для этого "МТЭК-Логистик" запустила обучение диспетчеров, логистов и других сотрудников, которые взаимодействуют с водителями, "мягким навыкам", а также перестроила модель коммуникации между работниками", — рассказал он.

GR-директор Delko Николай Киселев добавил, что перевозчик регулярно измеряет уровень лояльности сотрудников (eNPS), а затем, на основе полученных данных, улучшает условия труда водителей: совершенствует их график, перестраивает коммуникацию с другими отделениями компании, запускает розыгрыши ценных призов.



"Авто-ПЭК" отдельно оплачивает выполнение смежных функций (погрузка/разгрузка, растентовка и т.д.), заранее направляет водителям суточные и компенсирует простои машин, пояснил генеральный директор компании Дмитрий Иевлев. Для улучшения условий труда в рейсе перевозчик старается выстроить маршруты доставки через дома сотрудников, чтобы они успели провести несколько часов в кругу семьи. В этом году компания доработала и запустила программу страхования здоровья и жизни для водителей категории "СЕ", добавил он.

"Байкал-Сервис ТК" также планирует расширить социальный пакет для водителей: перевозчик разрабатывает для них отдельные полисы дополнительного медицинского страхования (ДМС), систему компенсации расходов и другие преференции.

ГЛТ расширяет перечень доплат для водителей, ориентируясь на категории грузов, вид топлива, протяженность рейса, для улучшения условий труда — сокращает время простоев техники при ремонте, рассказал Павел Горбунов.

"Перевозчики стараются привлечь новых и удержать действующих работников собственными силами, но этого недостаточно. За последние годы средний возраст водителя грузовика в России увеличился с 48 до 54 лет. Через пять лет, когда этот показатель окажется на предпенсионной отметке — 59 лет — большинство возрастных работников покинет профессию. В результате Россия столкнется с нехваткой транспортных средств для доставки грузов", — отметил Вадим Филатов.

Он подчеркнул: компаниям совместно с государственными органами важно ускоренными темпами запустить новый проект, который поможет привлечь больше молодых людей в профессию и ускорить обучение будущих работников.

По словам Вадима Филатова, молодежь редко приходит в профессию не только из-за падения ее престижа, но и также из-за высокой стоимости обучения, которая составляет в среднем 150 тыс. руб., а также длительного срока подготовки — до 1,5 лет.

Согласно данным "АвтоГрузЭкс", не хватает и автошкол, которые обучают водителей категории "СЕ" — их подготовкой занимаются менее половины площадок по всей стране. Большая часть действующих площадок готовят учеников на устаревших тягачах с прицепами, не обучают навыкам управления современной техникой, заполнению документов, не дают знаний в области крепления грузов. "Поэтому в первую очередь важно обновить технику, затем — запустить в автошколах обучение основам профессии "водитель-экспедитор". Необходимо снизить срок подготовки этой категории сотрудников в шесть раз — до трех месяцев, внедрив в программу сквозные модули", — отметил Вадим Филатов.

"АвтоГрузЭкс" дорабатывает предложения для усовершенствования программы обучения водителей грузовиков и меры поддержки, которые помогут решить проблему дефицита водителей.

Для справки: Название компании: *Компания ПЭК, ООО (Первая экспедиционная компания)* Адрес: 109428, Россия, Москва, 1-й Вязовский проезд, 4, стр. 19 Телефоны: +74956601111 E-Mail: pecom@pecom.ru; prspb@pecom.ru Web: <https://pecom.ru> Руководитель: *Мархулия Екатерина, консультант по коммуникациям* (INFOline, ИА (по материалам компании) 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Авито Работа: самыми высокооплачиваемыми в России стали водители категории СЕ.

Эксперты Авито Работы изучили динамику вакансий и средние зарплатные предложения для водителей разных категорий за июль 2024 года и выяснили, что самые высокие зарплатные предложения для новых сотрудников компании готовы предложить водителям категории СЕ — в среднем 162 545 рублей в месяц за полный рабочий день.

При этом лидером с наибольшими зарплатными предложениями для водителей этой категории остаются водители-дальнобойщики — новым сотрудникам готовы предложить в среднем 219 992 рубля в месяц за полную занятость. Высокие зарплаты соискателям с водительским удостоверением категории СЕ предлагают также на позициях водителя-экспедитора и водителя тонара — кандидаты могут рассчитывать в среднем на 158 905 рублей и 158 118 рублей в месяц соответственно.

На втором месте по уровню зарплат находятся водители с водительским удостоверением категории В. Средние зарплатные предложения при полном графике для таких соискателей составляют 132 852 рубля в месяц.

Самыми высокооплачиваемыми в этой категории стали водители такси со средними предложениями по зарплатам для соискателей около 118 074 рублей ежемесячно за полный рабочий день. Однако нужно отметить, что фактический доход таксистов зависит от количества принятых заказов, поэтому работодатели чаще всего указываютвилку зарплат, обозначая максимальные суммы, которые могут заработать специалисты. В среднем около 103 648 рублей в месяц готовы предложить кандидатам с правами категории В на вакансию курьера и около 99 253 рублей в месяц — на позицию водителя манипулятора.

ТОП-3 замыкают водители с водительским удостоверением категории С. Кандидаты с такой категорией могут рассчитывать в среднем на 85 262 рубля в месяц при полной занятости.

Одними из самых хорошо оплачиваемых специалистов с этой категории в июле текущего года стали водители автокрана — новым сотрудникам предлагали в среднем 104 728 рублей ежемесячно. В этой же категории



водительского удостоверения в среднем около 97 466 рублей ежемесячно готовы предложить новым сотрудникам на позиции водителя самосвала и около 92 565 рублей — на должности водителя-экспедитора.

Несмотря на второе место по уровню предлагаемых зарплат, водители категории В остаются самыми массовыми и востребованными на рынке. В июле 2024 года на них приходилось 5,7% всех вакансий, где требуются водительские права, а спрос со стороны работодателей с сентября 2023 года вырос почти в 3,5 раза (+248%). На втором месте по популярности - водители с категорией С, на которых пришлось 2,5% вакансий. Водители категории СЕ заняли третью строчку, доля предложений о работе для них составила 1,4% от всех вакансий с требованием о наличии водительского удостоверения. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Деловые линии" в I полугодии отметили рост спроса на доставку в маркетплейсы на 20%.

Транспортно-логистический оператор "Деловые линии", один из крупнейших в стране, в I полугодии 2024 года отметил рост спроса на доставку грузов в маркетплейсы на 20% в годовом измерении, сообщила пресс-служба компании.

"Мы связываем положительную динамику с ростом потребительской активности, так как все больше товаров приобретается через онлайн-площадки", - отмечается в сообщении.

Чаще всего услугами пользуются представители розничной и оптовой торговли, производства одежды, пищевых и химических продуктов в Уральском, Центральном и Южном федеральных округах России. Около четверти от всего объема грузооборота в сегменте доставки на склады маркетплейсов составляет одежда.

"Деловые линии" работают на рынке доставки товаров с 2001 года, центральный офис расположен в Петербурге. Компания входит в перечень системообразующих транспортных предприятий России, объединяет 288 подразделений в 218 городах. Автопарк группы насчитывает около 9 тысяч транспортных средств разной грузоподъемности, в том числе, тягачей и полуприцепов. (Интерфакс 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Деловые Линии" начали осуществлять перевозки грузов в Монголию.

Теперь компания предлагает доставку грузов как в составе сборной партии, так и с использованием индивидуальной фуры. Время доставки из городов центрального региона России составляет не менее 10 дней. Процесс транспортировки включает несколько шагов: оператор забирает груз клиента с любого склада в России, отправляет его на консолидационный склад компании в Улан-Удэ, откуда он транспортируется до таможенного терминала в Монголии, с возможностью дальнейшей доставки на адрес получателя.

"В первом полугодии 2024 года спрос на перевозки в страны ближнего зарубежья увеличился почти в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Постепенная переориентация торговых и грузовых потоков на восточное направление становится важным фактором развития сибирских и дальневосточных регионов. В связи с этим создающийся экономический коридор Китай — Монголия — Россия приобретает все большее значение и социально-экономический потенциал. Таким образом, мы отмечаем увеличение спроса на перевозки в Монголию, так как роль этой страны как транзитного коридора между Китаем и Россией растёт», - отметили в пресс-службе компании.

Следует отметить, что чаще всего запросы поступают от производственных, торговых, экспедиторских и дистрибуторских компаний для перевозки запчастей, текстиля, оборудования, медицинских изделий и потребительских товаров. Логистическая компания также предоставляет услуги по страхованию, таможенному оформлению и сертификации товара. Данной услугой могут воспользоваться юридические лица, предоставив инвойс.

Ранее «Деловые Линии» расширили географию перевозок, начав доставку грузов в Казахстан.

Добавим, что экономический коридор между Китаем, Монголией и Россией становится все более важным, создавая новые возможности для развития региональной экономики и сотрудничества. (globalmsk.ru) (26.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Выехать за рамки: водители фур жалуются на автоматический контроль веса. "Известия". 22 августа 2024

В России участились жалобы водителей на результаты проверки автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК), рассказали "Известиям" общественники. У них уже есть обращения из 15 регионов России. Перевозчики указывают, что пункты работают некорректно — например, были случаи выявления мнимого веса в 33 т при физической возможности нагрузить фуру только до 16 т. За перевес владельцам фур приходят штрафы до 500 тыс. рублей, которые крайне сложно оспаривать. Опрошенные "Известиями" перевозчики просят сделать систему оценки веса более прозрачной — сейчас результаты проверки остаются неизвестными до момента начисления штрафа.

Нарушения реальные и мнимые



Перевозчики начали массово жаловаться на некорректную работу автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК) и оспаривать штрафы, выписанные по результатам работы этих пунктов, сообщили "Известиям" в "Народном фронте". Речь идет о так называемых "рамках", которые на ходу проверяют вес и габариты грузовых автомобилей вместо традиционного статического взвешивания большегрузов с инспектором.

Сейчас, по данным Росавтодора и Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами (РАДОР), на федеральных трассах действует 60 таких пунктов, а на региональных дорогах — более 300. К 2030-му в планах установить еще 417 федеральных пунктов, сообщили в Росавтодоре.

Если при проверке масса транспортного средства или осевая нагрузка превышают допустимые более чем на 50%, а габариты — более чем на 50 см, то штраф составит 400 тыс. рублей. В регионах и муниципалитетах нормы могут различаться. Если выявлено нарушение, то данные направляют в Ространснадзор, где оформляют постановление, после чего собственнику транспортного средства выписывают штраф.

Владельцы транспортного средства, как правило, перекалывают штраф на отправителя груза, рассказал "Известиям" источник в сфере грузоперевозок.

— Именно отправитель отвечает за правильную загрузку и соответствие груза документам, — сказал он.

Ежемесячно в России в месяц выносят более 40 тыс. постановлений о штрафах со средней суммой 250–400 тыс. рублей за нарушение, следует из данных Центра автоматической фиксации административных правонарушений.

Более половины таких постановлений перевозчики пытаются оспорить, выяснили аналитики "Народного фронта".

— До получения штрафа водители зачастую не могут получить точную информацию о замерах, а затем само взыскание сложно оспорить в суде, — рассказали "Известиям" в общественном движении.

Большинство поступивших жалоб касаются осени-зимы 2023 года, так как постановления о штрафах грузоперевозчики получают через полтора–два месяца после выявления мнимого или настоящего нарушения, пояснила "Известиям" руководитель направления "Народный фронт. Аналитика" Ольга Позднякова.

— После этого они еще некоторое время пытаются найти возможность доказать свою правоту в досудебном порядке, затем обращаются в суды. В отраслевые ассоциации или к нам обращаются как в последнюю инстанцию за поиском справедливости, если все другие возможности были исчерпаны, — сказала она.

Сейчас, по ее словам, в работе у "Народного фронта" около 30 обращений из 15 регионов России, часть из которых — коллективные.

— Также есть примеры жалоб, переданные от перевозчиков и отраслевых ассоциаций. Среди регионов, на работу пунктов весогабаритного контроля в которых поступали жалобы, Иркутская, Курганская, Костромская, Оренбургская, Тюменская области, Ставропольский край, Пермский край, Республика Удмуртия и другие, — отметила Ольга Позднякова.

Часть обращений этого года, по ее словам, связаны с так называемой "просушкой", когда из-за весенней распутицы для сохранения дорог вводятся дополнительные временные ограничения на провозимый вес. При этом есть исключения для определенной группы товаров (продукты питания, семена, удобрения и так далее).

— Есть пример постановлений о штрафах перевозчику в Курганской области на общую сумму в 2,55 млн за выявленные нарушения от 6–9 мая 2024 года, хотя такие ограничения вводились с 5 апреля по 4 мая и перевозчик вез продукты питания. То есть ограничений уже не было, а даже если бы и были, продукты везти разрешено, — подчеркнула Ольга Позднякова.

В Оренбургской области ограничения действовали с 26 марта, а штрафы были выписаны за превышение ограничений уже 14 марта. Кроме того, были случаи выявления мнимого веса в 33 т при физической возможности нагрузить фуру овощами только до 16 тонн.

— Перевозчики объясняют, что передвижения всех машин подтверждаются цифровыми системами, погрузка и выгрузка сопровождаются фотовидеофиксацией и пакетом официальных документов, на дверях устанавливаются номерные пломбы, — завершила Ольга Позднякова. — Но в спорных моментах суды, контрольные органы, администрации не всегда принимают эти факты, опираясь только на письма собственников пунктов весогабаритного контроля об отсутствии проблем в работе их техники.

Проблема, по ее словам, еще и в том, что грузоперевозки осуществляются на большие расстояния, настоящие или мнимые нарушения могут быть выявлены в других регионах, что требует дополнительных временных и материальных расходов для защиты своих прав и доказательства невиновности.

Как предлагают усовершенствовать систему АПВГК

Эксперты "Народного фронта" на совещании в Минтрансе на прошлой неделе предложили провести публичные проверки автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК), на которые поступает больше всего жалоб от перевозчиков. В них могли бы участвовать представители владельцев дорог, самих перевозчиков, производителя оборудования контроля, МВД РФ, Ространснадзора, Росстандарта. При выявлении следует отменить выписанные штрафы за определенный предыдущий период.

— Необходимо обеспечить прозрачность весогабаритного контроля, чтобы потенциальный нарушитель мог перепроверить данные конкретного пункта и либо справедливо быть наказанным и выплатить штраф, либо получить доказательства, что контроль осуществлялся с нарушениями и оспорить решение в суде, — полагает Ольга Позднякова.



"Известия" направили запрос в Минтранс.

Ольга Позднякова также отметила, что решением проблемы могло бы стать внедрение онлайн-мониторинга системы АПВГК. Она позволяет оперативно выявлять некорректно работающие пункты контроля, документировать некорректные измерения и автоматически отменять фиксацию псевдонарушений. Такую систему, по ее данным, уже разрабатывают.

— Также необходимо исключить привлечение к ответственности нарушителей в случае отсутствия знаков о введенных ограничениях и создать горячие линии в субъектах, где функционируют АПВГК, — сказала она.

Кроме того, на совещании в Минтрансе, по ее словам, обсуждалась потенциальная возможность организовать контрольное взвешивание для сравнения показателей.

— Мы достигли предварительной договоренности о том, что "Народный фронт" и Минтранс будут совместно рассматривать наиболее проблемные ситуации в сфере весогабаритного контроля в регионах. И при подтверждении нарушений, в том числе технического характера, оперативно их исправлять. Ситуация требует дополнительного регулирования, это признают и представители ведомств, — подчеркнула Ольга Позднякова.

По ее словам, отраслевая цифровая система может появиться уже в следующем году.

Грузовая "Ока"

Необходимость мер дополнительного контроля работы АПВГК назрела давно, считают опрошенные "Известиями" участники рынка. Система зачастую ошибочно определяет нагрузку на ось транспортного средства и не учитывают погрешность измерений, сказал, в частности, генеральный директор "Авто-ПЭК" Дмитрий Иевлев.

— Фактический вес транспортного средства может отличаться от данных автоматизированной системы на 5–10%. В результате компаниям начисляют необоснованные штрафы, размер которых для юридических лиц составляет до 500 тыс. рублей, — пояснил он.

При этом нарушения получается оспорить не всегда, так как сложно документально подтвердить неисправность измерений после завершения перевозки, пожаловался перевозчик.

— Важно, чтобы система в режиме реального времени информировала о превышении весогабаритных параметров, а также предусматривала контрольное взвешивание. Это позволит водителям оценить, сравнить данные и при необходимости сразу доказать факт ошибки, — считает Дмитрий Иевлев.

Водители не всегда могут проверить данные, полученные системой, зачастую у них нет доступа к информации о том, как именно производились измерения, добавил операционный директор федеральной транспортной компании "Скиф-Карго" Сергей Орехов.

— Водители жалуются на неясность правил и процедур, касающихся автоматического взвешивания, алгоритмы работы системы и порядок оспаривания результатов неясны. Кроме того, из-за ошибок системы, именуемой в народе "рамкой", водители вынуждены повторно взвешиваться на стационарных весах, что приводит к срывам сроков доставки и санкциям со стороны заказчиков перевозки, — отметил он.

В других случаях водители должны предоставлять дополнительные документы, подтверждающие корректность данных о грузе, что также требует дополнительных временных затрат.

— Доходит до смешного — один раз штраф за превышение массы пришел от системы водителю "Оки", — поделился представитель одного из перевозчиков на условиях анонимности.

В территориальные судебные органы поступает множество обращений по обжалованию штрафных санкций, наложенных системой, отметил Сергей Орехов.

— Для анализа сложившейся ситуации были созданы рабочие группы в некоторых субъектах страны с привлечением к разбирательству органов прокуратуры. По итогам действительно были выявлены нарушения при установке и эксплуатации измерительного оборудования, что прямо влияет на достоверность данных с измерительного прибора. Часть штрафов была отменена и обжалована, — сказал он.

Чтобы оспорить нарушения, зафиксированные автоматическими системами, перевозчикам необходимо предоставить результаты контрольного взвешивания или документы, подтверждающие правильность габаритов и веса груза. Однако процесс оспаривания может быть длительным и требует значительных усилий, подчеркнул Сергей Орехов.

Также необходима и возможность видеть данные о взвешивании в режиме реального времени, считают опрошенные "Известиями" перевозчики. По их словам, участники процесса должны иметь доступ к сведениям о работе системы, методике измерений и механизму оспаривания результатов. В случае возникновения споров должна быть возможность провести независимую экспертизу результатов взвешивания. (Известия 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Экологичный выхлоп. "Коммерсантъ-Нижний Новгород". 22 августа 2024

Нижегородская область ограничивает движение старых грузовиков

Комитет по транспорту законодательного собрания и правительство Нижегородской области рекомендовали к принятию во втором чтении поправку авторства депутата Евгения Бабаева к региональному закону "Об автомобильных дорогах", которая дает право временно ограничивать или запрещать движение старых грузовиков и крупногабаритной техники низких экологических классов. Воздержавшиеся от голосования депутаты опасаются,



что реализация этой нормы может повредить бизнесу и отечественному автопрому. Принятие изменений откладывалось два года, ранее депутаты считали их несвоевременными в условиях СВО. На обсуждение законопроекта документ будет вынесен 29 августа.

Комитет по транспорту законодательства рекомендовал принять во втором чтении экологическую поправку депутата Евгения Бабаева к закону "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Нижегородской области". Она гласит, что временное ограничение или прекращение движения транспортных средств по нижегородским дорогам возможно в "целях сокращения негативного влияния" выхлопных газов на окружающую среду. По мнению инициатора, в городах нижегородской агломерации не должны въезжать старые "КамАЗы" и грузовики старше 20 лет, которые своими выхлопами серьезно загрязняют атмосферу. Такая техника используется на стройках и в сельхозпредприятиях.

Окончательное принятие поправки откладывалось с конца 2021 года: депутаты ее одобрили только в первом чтении и долго не могли принять какого-либо решения по внесенному законопроекту. В прошлом году транспортный комитет отложил поправку Бабаева как несвоевременную, отмечая, что после начала СВО экономические условия в России резко изменились, а экологические стандарты для отечественного автопрома были понижены.

Однако на вчерашнем заседании председатель комитета Владимир Солдатенков сообщил, что у правительства Нижегородской области нет замечаний к этой поправке и после ее принятия власти должны разработать положение, как работать по новому закону.

Депутат Евгений Бабаев добавил, что региональные власти проводят масштабную реформу общественного транспорта, закупая новые трамваи и электробусы, но эти усилия могут быть нивелированы старыми чадящими грузовиками, вредящими здоровью жителей. "Последнее слово будет за муниципалитетами: каждый из них будет отдельно решать насчет времени ограничений", — добавил автор поправки. Господин Солдатенков добавил, что вводить их надо очень аккуратно и начинать с исторического центра Нижнего Новгорода и туристических мест, создавая систему учета всех транспортных средств.

Четверо членов комитета рекомендовали законодательству Нижегородской области на заседании 29 августа принять ограничительную поправку к закону об автодорогах.

Еще двое депутатов воздержались от голосования. Как сообщил один из них, лидер фракции "Новые люди" Рустам Досаев, он не понимает, как будут фиксироваться грузовики с низким экологическим классом и в целом администрироваться ограничения их проезда.

"Явно возникнет дополнительная нагрузка на сотрудников ГИБДД. А как быть со служебным спецтранспортом, вроде пожарных машин, или с теми же лесовозами и сельхозтехникой, которые даже близко к стандарту "Евро-5" не подошли? Под действие закона попадают даже наши "ГАЗели" массой до 3,5 т. Я не знаю ни одного отечественного завода, который производит автомобили с высоким экологическим стандартом по выхлопам. Получается, в этом плане мы даем преимущества конкурентам из иностранного автопрома. Закон я считаю неоднозначным и боюсь, что в непростое экономическое время он может навредить в том числе нашему автопрому, а не только бизнесу, использующему старые грузовики", — опасается депутат Досаев.

По статистическим данным комитета, в Нижегородской области зарегистрировано 78 тыс. грузовиков категории N1 (массой не более 3,5 т). Из них около 11 % имеют экологический класс "Евро-2" и ниже. Еще почти у 30% таких авто экологический класс не установлен. Из 29,7 тыс. грузовиков N2 (до 12 т) экологический класс не установлен у 48% парка и еще у 15% он "Евро-2" и ниже. Что касается категории N3 (грузовики массой свыше 12 т), таких машин на учете в регионе более 35 тыс. Однако почти у трети не установлен экологический класс, а 11% большегрузов имеют второй экологический класс и ниже.

Администрировать движение низкоэкологичных грузовиков в городах возможно с помощью системы автоматической фотовидеофиксации, но для этого придется создавать отдельную базу данных по старой технике. Председатель комитета Владимир Солдатенков отметил, что в случае введения ограничений для ее движения по муниципальным и региональным дорогам должны быть альтернативные пути.

"Надо читать поэтапно и с позиции экологии", — добавил депутат. (Коммерсантъ-Нижний Новгород 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"АвтоГрузЭкс": Более 70% игроков российской транспортно-логистической отрасли работают по серым схемам. "ИА РЖД-Партнер.ру". 23 августа 2024

Зарплата российского автоперевозчика часто оказывается вне правового поля. Так владельцы транспортных и логистических компаний оптимизируют подоходные налоги (НДФЛ) и страховые взносы при выплате заработных плат. Об этом сообщается в обзоре "АвтоГрузЭкс", подготовленном при участии Ассоциации добросовестных налогоплательщиков "РАДО", ПЭК, DIZI Group и Dentro.

Вычитание конкурентов

Неофициально зарплата водителей растет. Она, если верить рейтинговым агентствам, уже приближается к показателю в 150 тыс. руб. Согласно данным Росстата среднемесячная заработная плата одного работника в категории "деятельность сухопутного транспорта" (ОКВЭД 49) – 77,5 тыс. руб. в 2023 году. Однако, по словам



финансового директора ПЭК Романа Ромашевского, официально выплачивают сотрудникам только МРОТ, то есть чуть больше 19 тыс. руб.

"А оставшаяся часть заработной платы остается вне правового поля", – говорит он.

И так, неофициально и в нарушении закона работают более 70% игроков российской транспортно-логистической отрасли. Участники рынка заявляют, что конкуренты, работающие по серым схемам, демпингуют ставки на перевозку грузов за счет оптимизации налогов и сборов. Согласно статистике от МВД, в России зарегистрировано более 6,7 млн грузовых автомобилей. Машины принадлежат 300 тыс. собственникам – юридическим и физическим лицам, подсчитали в "АвтоГрузЭкс". Между тем в категории "деятельность грузового автомобильного транспорта и услуги по перевозкам" зарегистрировано только 66,6 тыс. юрлиц, данные Rusprofile. Итого, сообщают аналитики "АвтоГрузЭкс, не более 30% игроков отрасли играют "по правилам".

"Большинство перевозчиков до сих пор работают в отрасли неофициально, что приводит к повышению аварийности на транспорте, повреждению и утрате грузов", – отметил президент "АвтоГрузЭкс", заместитель директора компании ПЭК Вадим Филатов.

Одним из целевых показателей надежности транспортных компаний называют уровень средней зарплаты. Ее необходимо рассчитывать как соотношение ФОТ к среднесписочной численности сотрудников, подчеркивают аналитики.

Зарплатная математика

Участники рынка рекомендуют грузовладельцам, прежде чем отдавать груз перевозчику, изучить целевые показатели надежности транспортных компаний. Один из них – уровень средней начисленной заработной платы, который рассчитывается как соотношение ФОТ к среднесписочной численности сотрудников. Есть альтернатива – при оценке отталкиваться от медианной зарплаты в отрасли, говорит Р. Ромашевский.

"Данный показатель может быть более репрезентативным: если средняя зарплата рассчитывается как соотношение совокупного размера оплаты труда к количеству сотрудников, то медианная – на основе оценки наиболее высокого и низкого уровня оплаты труда", – добавил он.

По данным "АвтоГрузЭкс", на втором месте среди самых востребованных моделей оптимизации – уход компаний от уплаты налогов на добавленную стоимость. В обзоре сообщается, что для этого часто используется так называемая "топливная схема", при которой транспортная компания часть оплаты своим субподрядчикам, небольшим перевозчикам на упрощенной системе налогообложения (УСН) или патенте, проводит не денежными средствами, а горючим. В документах эта сделка не отражается – компания-наниматель декларирует, что топливо она израсходовала самостоятельно, за счет чего не только получает вычет по НДС, но и снижает размер оплаты за услуги субподрядчиков.

Есть еще один вариант ухода, сообщается в обзоре, – приобретение "бумажного" НДС, когда компания якобы оплачивает услуги/товары "контрагентов", однако на практике ничего не приобретает. Это позволяет недобросовестным игрокам искусственно увеличить свои расходы, а значит, уменьшить сумму НДС и налога на прибыль к уплате в бюджет, рассказывает Екатерина Роганова, исполнительный директор Ассоциации добросовестных налогоплательщиков "РАДО".

"Поэтому важно, чтобы одним из показателей надежности перевозчиков стала доля облагаемых НДС расходов относительно выручки, который позволит оценить объем возмещенных компанией налогов", – комментирует она.

Оптимизация часто связана не только со стремлением компаний сэкономить, но и с нехваткой навыков для корректного расчета НДС, парирует Динар Хабибуллин, основатель и генеральный директор DIZI Group.

"Поэтому одновременно с запуском мер для повышения прозрачности отрасли важно настроить информирование и обучение компаний оформлению сопроводительных документов, а также расчетам налоговых ставок", – заключает он.

Деление белых от серых

Ключевой показатель надежности компаний – численность сотрудников относительно автопарка, которая рассчитывается как соотношение работников к количеству транспортных средств во владении.

"Важно, чтобы данные о среднем уровне заработной платы, доле облагаемых НДС расходов относительно выручки, а также численности сотрудников относительно транспортных средств во владении были размещены в открытом доступе на единой платформе, а также регулярно обновлялись", – резюмирует В. Филатов.

"АвтоГрузЭкс" совместно с ФНС России и Ассоциацией добросовестных налогоплательщиков "РАДО" договорились о создании рабочей группы для подготовки и утверждения единой системы показателей целевой налоговой нагрузки. С помощью нее бизнес в режиме реального времени сможет отслеживать информацию о своих контрагентах и выбирать надежных перевозчиков, а значит – предотвратить риск вовлечения себя в схемы уклонения от уплаты налогов и страховых взносов. (ИА РЖД-Партнер.py 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Постаматы и пункты выдачи

СДЭК расширяет географию сервиса сезонного хранения домашних вещей в своих ПВЗ.

С сентября 2024 года услуга "СДЭК Кладовка" будет доступна в более чем 40 городах России.

Сервис, который ранее был доступен в пунктах выдачи заказов СДЭК в Москве и Санкт-Петербурге, будет запущен в других городах по всей территории России, среди которых не только города-миллионники, но небольшие города до 500 тыс. человек, например, Нижний Тагил, Чебоксары, Сургут и Анапа.

Клиенты могут отдать на хранение в ПВЗ малогабаритные коробки или сумки с личными вещами. Крупногабаритные предметы, например, мебель или снегоходы будут храниться на складах СДЭК. Минимальный срок хранения личных вещей на ПВЗ составит один месяц, максимальный – не ограничен. При этом пользователи сервиса могут раз в месяц прийти на ПВЗ и забрать часть нужных им вещей. Для доставки вещей на ПВЗ можно воспользоваться услугами СДЭК и вызвать курьера.

"Сервис " Кладовка" появился в рамках "СДЭК Фулфилмент" в 2023 году и сегодня работает по всей России. Спрос на услугу по сезонному хранению вещей концентрируется в основном в городах-миллионниках, но интерес растет и в небольших городах по всей стране. Такая услуга востребована не только среди горожан, которым нужно разгрузить шкафы перед новым сезоном, но и при переезде. Переезжающие смогут отправить свои вещи на хранение в ПВЗ в другой город", — отметил Евгений Бахарев, CEO СДЭК Фулфилмент.

Для справки: Название компании: СДЭК-Глобал, ООО Адрес: 630007, Россия, Новосибирская область, Новосибирск, ул. Кривошеиной, 15, корп. 1, эт. 1,2 Телефоны: +74950090405; +7(800)5005698; +7(495)0043081 E-Mail: info@cdek-d.ru Web: <https://www.cdek.ru/ru/> Руководитель: Пиксаев Вячеслав Викторович, генеральный директор (R&L 23.08.24)



[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости "Почты России"

Почта России сделала бесплатными посылки в Курскую и Белгородскую области.

Жители этих регионов также могут бесплатно пересылать вещи при переезде в другой регион

Посылки для получателей в Курской и Белгородской областях весом до 10 кг со вторника можно отправить бесплатно, жители этих регионов также могут отправить свои вещи в любой регион при переезде, сообщает пресс-служба АО "Почта России".

"С 27 августа отделения "Почты России" по всей стране бесплатно принимают посылки весом до 10 кг для получателей из Курской и Белгородской областей. Также жители указанных регионов могут воспользоваться бесплатной отправкой в любой регион страны.

Количество посылок от одного отправителя не ограничено", - говорится в сообщении.

По данным компании, воспользоваться бесплатной отправкой могут, например, жители Курской и Белгородской областей, которые вынужденно переезжают в другой регион и хотят взять с собой больше необходимых вещей, или родные тех, кто остался на приграничных территориях.

"Мы понимаем, насколько важно для людей чувствовать поддержку близких в эти непростые времена, как необходимо сохранять чувство дома, где бы они ни находились. Как социально ответственная компания "Почта России" всегда готова прийти на помощь, предоставляя бесплатную отправку посылок для жителей тех регионов, которые сейчас без преувеличения защищают страну", - сказал гендиректор "Почты России" Михаил Волков, чьи слова приводятся в сообщении. (Интерфакс 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости логистических компаний

Группа грузовых авиакомпаний "Волга-Днепр" и ее основатель Исайкин включены в SDN-list США.

Грузовые авиакомпании AirBridgeCargo, "Волга-Днепр" и "Атран" (входят в группу "Волга-Днепр") включены в SDN-list США, говорится в материалах американского Минфина.

Компаниям при этом выдана лицензия на сворачивание операций с ними на срок до 9 октября.

Также под санкции подпал основатель группы Алексей Исайкин, его бизнес-партнер Сергей Шкляник и несколько топ-менеджеров группы, включая Игоря Аксенова, Валерия Габриеля, Сергея Дьячкова и Вильдана Зиннурова.

До введения антироссийских санкций из-за событий на Украине AirBridgeCargo была крупнейшей грузовой авиакомпанией в РФ. Исторически она летала в основном за рубеж, используя парк, сформированный только из американских Boeing. В марте 2022 года AirBridgeCargo приостановила все коммерческие рейсы. По данным отчетности компании, на конец 2023 года ее конечными бенефициарами были Исайкин (75%) и Шкляник (25%).

"Волга-Днепр" и "Атран", в отличие от AirBridgeCargo, продолжают выполнять грузоперевозки, используя самолеты отечественного производства. "Атран", согласно отчетности за прошлый год, также контролировали Исайкин и Шкляник. Бенефициарами "Волги-Днепра" выступали Аксенов (возглавляет компанию), Дьячков, Габриель и Зиннуров. (Интерфакс 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Глобал Порте" назвало сроки принудительного обмена расписок на акции.

Прием заявок на принудительную конвертацию депозитарных расписок Global Ports Investments PLC на акции МКАО "Глобал Порте Инвестментс" будет проводиться с 26 августа по 23 декабря 2024 года, сообщила компания.

Этот процесс происходит после "переезда" Global Ports Investments PLC в специальный административный район на остров Русский в Приморском крае.

Необходимость обмена бумаг предусмотрена законом № 452-ФЗ от 4 августа 2023 года. МКАО "Глобал Порте Инвестментс" воспользовалось правом на самостоятельное определение даты начала приема заявлений.

По действующим правилам, на подачу заявлений на принудительную конвертацию у держателей будет 120 дней. Дату начала приема заявлений может определить сама международная компания (МК) в соответствующем заявлении в депозитарий или регистратору. Другой вариант - в случае отсутствия обращения от МК - стартовать кампания по приему заявлений на принудительный обмен должна через год с момента регистрации МК в российском реестре.

Зачисление конвертированных акций на счета держателей должно произойти "не позднее 30 рабочих дней с даты окончания срока для представления заявлений о принудительной конвертации".

"Глобал Порте" - крупнейший оператор морских контейнерных терминалов в России. Компания владеет контейнерными и многофункциональными терминалами в России ("Петролеспорт", "Первый контейнерный терминал", "Усть-Лужский контейнерный терминал" и "Моби Дик" на Балтике, "Восточная стивидорная компания" на Дальнем Востоке) и двумя контейнерными терминалами в Финляндии - в Хельсинки и Котке. Также распоряжается внутренним терминалом "Логистический парк "Янино" под Петербургом. (Интерфакс 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

DPD в России подвёл итоги первого полугодия 2024 года.

Одним из ключевых трендов первого полугодия 2024 года стало увеличение отправок до маркетплейсов – этот показатель вырос на 45% по сравнению с прошлым годом. Количество клиентов, подключивших опцию "Доставка до маркетплейсов", увеличилось на 10% за первые шесть месяцев, превывсив показатели предыдущего периода. Вес отправленных посылок на одного клиента увеличился на 15% по сравнению с предыдущим годом, а средний чек возрос в 1,5 раза, перешагнув отметку в 5 тыс. рублей.

Наибольшее количество отправок зафиксировано в следующих отраслях: интернет-магазины, дистанционная торговля, ювелирные изделия, платформа С2С, телекоммуникации, электроника и бытовая техника. При этом взрывной рост продемонстрировал сегмент ювелирных изделий – количество отправок увеличилось на 93% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Объем экспорта также вырос почти вдвое. Основные направления экспорта в первой половине 2024 года – Китай, Турция, Египет, Германия, Гонконг и страны Европы.

Внутри страны наибольшее количество отправок наблюдалось в Москве, на Урале и в Северо-Западном регионе. В числе топ-3 регионов-получателей Северо-Западный регион был заменен Южным направлением.





Отметим, что с середины 2022 года заметны изменения в логистических цепочках, с увеличением грузопотока с Дальнего Востока в европейскую часть страны – этот тренд сохраняется и в первой половине 2024 года. Пик отправок как внутри страны, так и по международным направлениям пришелся на февраль и март.

Для справки: Название компании: ДПД Рус, ООО (Армадилло Бизнес Посылка, ООО, Представительство DPD в России) Адрес: 107023, Россия, Москва, ул. Электрозаводская, 27, стр. 8, помещ. XVI, комн. 34 Телефоны: +7(495)7754585; +7(800)2504434 E-Mail: info@dpd.ru; custserv@dpd.ru Web: www.dpd.ru Руководитель: *Воинов Николай Юрьевич, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 20.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Деметра-Холдинг" приобрел компанию "Нефрит".

"Деметра-Холдинг", объединяющий активы в перевозке зерна, лесных и других грузов, консолидировал компанию "Нефрит", владеющую около 1,8 тыс. инновационных полувагонов и хопперов-цементовозов, сообщает "Коммерсантъ".

Входящие в "Деметра-Холдинг" ООО "Грузовая компания" и ООО "Русагротранс" получили по 99% и 1% в вагонной компании ООО "Нефрит", пишет издание со ссылкой на данные ЕГРЮЛ.

В "Деметра-Холдинге" сообщили "Ъ", что наращивают парк в оперировании группы. "Речь идет об инновационных полувагонах и инновационных хопперах-цементовозах", — уточнил представитель группы.



Для справки: Название компании: Деметра-Холдинг, АО Адрес: 127006, Россия, Москва, Краснопротарская ул., 4, БЦ «Эрмитаж плаза» Телефоны: +74953323833; +74959845456 E-Mail: info@dholding.ru Web: <https://dholding.ru> Руководитель: *Грибанов Алексей Владимирович, генеральный директор (Металлоснабжение и сбыт 21.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"СГ-транс" завершил реорганизацию белорусской "дочки".

АО "СГ-транс" завершило процесс реорганизации белорусской дочерней компании ООО "Сырьевые ресурсы-Бел". В результате серии управленческих решений российская компания разделила бизнес с белорусскими инвесторами и вывела свою 50%-ую долю в белорусской "дочке" в новое юридическое лицо – ООО "Вектор Рейл Бел", следует из сообщения "СГ-транс" на сайте раскрытия корпоративной информации.

В ходе реорганизации в управление ООО "Вектор Рейл Бел" перешло 50% парка подвижного состава ООО "Сырьевые ресурсы-Бел" (332 вагона). Единственным участником компании, учрежденной 21 августа, стал "СГ-транс". В свою очередь ООО "Сырьевые ресурсы-Бел" полностью перешло в управление белорусских инвесторов.

ООО "Сырьевые Ресурсы-Бел" создано группой белорусских инвесторов в 2003 году. В 2023 году "СГ-транс" приобрел 50%-ую долю в компании. Предприятие специализируется на экспедировании сжиженных углеводородных газов, перевозке грузов железнодорожным транспортом, а также предоставлении полувагонов и вагонов-цистерн в аренду. (InfraNews 26.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Руслан" и арбитры. "Коммерсантъ". 27 августа 2024

Юристы оценили перспективы иска "Волга-Днепр" против Канады

"Ъ" проанализировал ситуацию вокруг разбирательства в международном инвестиционном арбитраже по иску российской авиакомпании "Волга-Днепр" к Канаде из-за ареста самолета в 2022 году. По оценкам юристов, шансы авиакомпании добиться в суде возврата самолета зависят от ряда факторов: обстоятельств и оснований изъятия воздушного судна, наличия защищаемых по межгосударственному соглашению инвестиций и выбора арбитров. В частности, позицию истца существенно усиливает то, что арестованный Ан-124 "Руслан" перевозил гуманитарный груз.

"Ъ" разобрался в нюансах спора грузовой авиакомпании "Волга-Днепр" с властями Канады. О подаче иска в международный инвестарбитраж компания сообщила 26 августа, обвинив Канаду в "экспроприации имущества" и нарушении положений двустороннего соглашения между СССР и Канадой о поощрении и взаимной защите инвестиций от 1989 года.

27 февраля 2022 года самолет "Волга-Днепра" вез гуманитарный груз (тесты на COVID-19 из Китая) по просьбе канадского правительства. После приземления в Торонто его задержали из-за запрета Канады использовать свое воздушное пространство российским авиакомпаниям. В апреле 2022 года канадские власти наложили санкции на "Волга-Днепр", после чего самолет был арестован уже в рамках этих ограничений. Позднее санкции в отношении компании ввели также ЕС, Великобритания и США (подробнее см. справку).



Представляющий интересы истца партнер коллегии адвокатов "Монастырский, Зюба, Степанов и партнеры" Кирилл Удовиченко заявил "Ъ", что помимо блокирования и ареста самолета "Канада совершила ряд иных действий, разрушивших бизнес авиакомпании на своей территории, где "Волга-Днепр" до этого вела активную коммерческую деятельность". Соглашение предполагает возможность компенсации убытков инвестора, которые авиакомпания предварительно оценивает минимум в \$100 млн.

По словам господина Удовиченко, столь долгий период до инициирования арбитража связан с тем, что компания "надеялась на то, что Канада все же прекратит противоправные действия, возместит понесенный ущерб и освободит заблокированное воздушное судно". Кроме того, по инвестсоглашению требовался ряд юридических действий до подачи иска, уточнил юрист истца.

Сроки, перспективы и гуманитарные нюансы

Разбирательство в инвестарбитраже "может занять несколько лет", отмечает старший юрист Verba Legal Анастасия Симонова. Процедура похожа на процесс по делу ЮКОСа против РФ, то есть суд создается для конкретного спора (ad hoc), истец и ответчик выбирают по одному арбитру, которые затем выбирают третьего. Спор будет рассматриваться по правилам ЮНСИТРАЛ (комиссия ООН по праву международной торговли).

"Прогнозировать исход дела сейчас невозможно", — признает партнер Birch Legal Александр Боломатов. Для начала истцу нужно обосновать юрисдикцию арбитража и доказать наличие инвестиций, которые подлежат защите. При этом пока неясно, что именно компания к ним относит и подпадает ли под них один самолет, указывает Анастасия Симонова. В принципе по условиям соглашения с Канадой от 1989 года к инвестициям относится "любое движимое и недвижимое имущество". Однако нередко арбитры используют "тест Salini", рассказывает госпожа Симонова, по которому "инвестиция должна являться вкладом в экономическое развитие страны, иметь определенную продолжительность, содержать элементы риска". Много будет зависеть от того, решат ли арбитры обратиться к данному тесту в этом деле, подчеркивает она.

Ответчик, вероятно, будет ссылаться на то, что санкции носят временный характер, в связи с чем это не экспроприация самолета, а лишь временный арест, вызванный регуляторными мерами и обязанностью соблюдать санкционное законодательство, рассуждает Анастасия Симонова.

С точки зрения санкционного контекста дела важным для суда может быть еще один момент. После включения в санкционные списки Великобритании владельца "Волга-Днепра" Алексея Исайкина он передал акции топ-менеджменту. Позднее санкции на него наложила и Канада. По мнению источников "Ъ" в авиаотрасли, на успех арбитражного разбирательства повлияет и то, потребует ли суд подтвердить реальность выхода подсанкционного владельца компаний из бизнеса и сможет ли "Волга-Днепр" это доказать.

С другой стороны, позицию авиакомпании значительно усиливает то, что самолет был в гуманитарном рейсе, говорит Александр Боломатов: "Поведение Канады ставит под сомнение сложившуюся систему международной гуманитарной помощи". Поскольку здесь затрагиваются интересы международных гуманитарных организаций, по мнению юриста, их позиция в арбитраже помогла бы истцу защитить свои интересы.

"Образно говоря, здесь столкнулись антироссийские санкции и общие гуманитарные принципы. Тот или иной исход дела через решение арбитража или заключение мирового соглашения позволит измерить степень влияния каждого из этих факторов в текущий момент и в целом важен для института защиты инвестиций", — полагает господин Боломатов.

Судьба перевозчика

До 2022 года группа «Волга-Днепр», включающая одноименную авиакомпанию, а также «Атран» и AirBridgeCargo, была крупнейшим игроком на рынке грузовых авиаперевозок. По статистике Росавиации, в 2021 году AirBridgeCargo перевезла более трети из почти 1,5 млн тонн грузов, доставленных авиакомпаниями РФ.

В 2022–2024 годах «Волга-Днепр» и другие компании группы оказались под санкциями Канады, ЕС, Великобритании и США. Санкции были введены и в отношении основателя «Волги-Днепра» Алексея Исайкина, его бизнес-партнера Сергея Шкляника и текущих владельцев. В 2023 году «Волга-Днепр» перешла топ-менеджменту перевозчика — Игорю Аксенову, Валерию Габриелю, Сергею Дьячкову и Вильдану Зиннурову.

По итогам 2023 года в аренде у «Волги-Днепра» числилось семь Ан-124–100 и два Ан-124–100–150. Четыре из этих судов недоступны для эксплуатации из-за санкций. Также перевозчик эксплуатирует пять Ил-76. В парке AirBridgeCargo было 17 Boeing 747 и один Boeing 777F. Эта компания приостановила полеты весной 2022 года. «Атран» эксплуатирует один Ан-12.

Минфин США выдал лицензию на завершение операций с компаниями группы «Волга-Днепр» до 9 октября 2024 года. Теоретически это дает право перевозчику урегулировать отношения с иностранными владельцами самолетов, как было в ситуации с пассажирскими авиакомпаниями. Но источники "Ъ" в отрасли сомневаются, что «Волга-Днепр» сможет договориться о «выкупе» оставшихся самолетов, отмечая отсутствие заметных подвижек по этому вопросу с начала 2022 года (см. "Ъ" от 11 марта).

«В случае с пассажирским парком (других авиакомпаний. — "Ъ") мы видели, что при умении согласовать стоимость сделок лизингодатели находят способ оформить переводы средств в рамках санкций», — отмечает собеседник "Ъ" в отрасли. Он добавляет, что этот вопрос в большей степени зависит от компетентности переговорных команд, финансовых соглашений и «политической конъюнктуры текущего момента».



Партнер Birch Legal Александр Болوماتов отмечает, что санкции в отношении компании и ее владельца осложняют привлечение юристов, экспертов, оплату арбитражного сбора, то есть сторона находится в «значительно более невыгодных условиях в рамках процедуры».

Пока при урегулировании споров компаний группы с иностранными контрагентами известно лишь о достижении мирового соглашения AirBridgeCargo с китайским лизингодателем ВОС Aviation. Перевозчик вернул лизингодателю два самолета Boeing 747, один из которых был задержан в Гонконге весной 2022 года.

Сейчас «Волга-Днепр» выполняет перевозки между РФ и странами Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, а также Китаем. Выручка «Волги-Днепра» в 2023 году сократилась на 21%, до 13,8 млрд руб., чистый убыток был 881 млн руб. против 1,1 млрд руб. прибыли за 2022 год. (Коммерсантъ 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Мультимодальная логистика

АО "РЖД Логистика" впервые использовало электронные транспортные накладные при реализации мультимодальной перевозки трубной продукции от завода изготовителя на строительные площадки.

Компания была выбрана единым логистическим оператором по организации перевозки труб большого диаметра для реализации федерального проекта строительства. Успешный опыт логистического обслуживания масштабных строительных проектов, а также специализированные компетенции сотрудников АО "РЖД Логистики" позволили разработать комплексное решение по управлению цепями поставок, направленное на эффективное управление грузным вагонопотоком от производственной площадки до станций выгрузки.



Транспортное решение, разработанное АО "РЖД Логистика", предполагает мультимодальную перевозку, где трубная продукция от железнодорожной станции до места строительства доставляется автотранспортом. Транспортные накладные для автомобильной перевозки оформляются в электронном виде с помощью специализированного сервиса "Логистика" экосистемы для бизнеса "Контур". В планах компании полностью перейти на электронные транспортные накладные при мультимодальных перевозках, а также перевести весь документооборот в цифровой формат при управлении цепями поставок крупных инфраструктурных проектов.

"Учитывая, что на рынке автоперевозок сегодня, по оценкам специалистов, в электронном виде оформляется около 1% накладных, мы можем назвать себя пионерами цифровизации в данном сегменте. Преимущества использования ЭТрН для всех участников очевидны: полная прозрачность документооборота, скорость оформления документов, оптимизация бизнес-процессов и доступ к документам у всех участников с любого подходящего устройства", – отмечает заместитель генерального директора по управлению цепями поставок – директор по промышленной логистике АО "РЖД Логистика" Дмитрий Аношкин.

"Важно отметить оперативную поддержку специалистов сервиса "Логистика" от "Контур", благодаря которой мы смогли в кратчайшие сроки встроить функционал оформления ЭТрН в свой информационный продукт на платформе 1С, связать всех участников процесса в цифровой среде и обеспечить полную прослеживаемость груза на всех этапах перевозки. Для нас это стало одним из этапов цифровизации блока по управлению цепями поставок. В будущем мы планируем обеспечить оформление всех перевозок автотранспортом в электронном виде", – отметил куратор проекта, заместитель директора по информационным технологиям АО "РЖД Логистика" Бутко Иван.

Для справки: Название компании: *РЖД Логистика, АО* Адрес: *129090, Россия, Москва, ул. Маши Порываевой, 34, стр. 1* Телефоны: *+7(495)9886868* Факсы: *+7(495)7483232* E-Mail: *OFFICE@rzdlog.ru; Korsovskayaen@rzdlog.ru* Web: *www.rzdlog.ru* Руководитель: *Шило Алексей Николаевич, Председатель Совета директоров; Мурев Дмитрий Ювочевич, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Контрейлерные перевозки набирают обороты. "Коммерсантъ". 28 августа 2024

В августе со станции Новосибирск-Восточный на станцию Силикатная (Московская область) впервые отправлено три полуприцепа с металлургической продукцией крупнейшего в Сибири предприятия по производству стали АО "Евраз ЗСМК".

Груженные полуприцепы проследовали по этому маршруту не по автомобильной, а по железной дороге, преодолев по сети РЖД расстояние около 3300 км. Время в пути составило пять суток.

Технологический процесс включил в себя: загрузку полуприцепов у грузоотправителя на станции Новокузнецк-Северный, автодоставку тягачами к месту погрузки на станции Новосибирск-Восточный, погрузку полуприцепов на контрейлерные платформы, транспортировку по железной дороге до станции назначения в составе ускоренного контейнерного поезда, выгрузку полуприцепов и их доставку тягачами грузополучателю.

В обратный рейс платформы отправятся также с груженными полуприцепами. На первоначальном этапе планируются тестовые отправки пяти контрейлеров три раза в неделю направлением на Московскую железную дорогу (50 платформ в месяц). В дальнейшем планируется осуществлять контрейлерные перевозки по данному маршруту на регулярной основе.

"Такой способ транспортировки дает возможность грузовладельцам использовать новые инструменты для построения логистических цепочек, — отметил начальник Западно-Сибирского ТЦФТО Александр Елизаров. — В конечном итоге от такой услуги выигрывает потребитель за счет ускорения сроков доставки, сокращения транспортных издержек, сохранности дорожного покрытия и повышения безопасности дорожного движения".

Западно-Сибирским ТЦФТО ведется активная работа по привлечению дополнительных объемов грузов, в том числе по переключению грузопотоков на контрейлерные перевозки металлопроката с АО "Евраз ЗСМК", и разработка новых направлений контрейлерных перевозок.



Сегодня отправить грузы в полуприцепах на контрейлерных платформах можно уже с трех станций магистрали: Иня-Восточная, Клещиха и Новосибирск-Восточный.

Стоит отметить, что Западно-Сибирская железная дорога осуществила первую отправку автомобиля с грузом на железнодорожной платформе в 2020 году. С 2021 года с контейнерно-контрейлерных терминалов магистрали налажены регулярные перевозки в направлении Москвы и городов Дальнего Востока.

Синергия двух традиционно конкурирующих видов транспорта способствует разгрузке автомобильных дорог федерального значения от большегрузного транспорта, сокращая уровень загрязнения окружающей среды выбросами CO₂. Только за один рейс одной контрейлерной платформы с груженым полуприцепом по маршруту Новосибирск-Восточный — Силикатная сокращение выбросов CO₂ составляет порядка 7 т.

При сопоставимых сроках и стоимости доставки привлекательность контрейлерных перевозок для клиентов состоит в том, что клиент получает высокую скорость доставки, экономит на бензине, расходах на водителя, минимизирует амортизационные расходы автомобилей. (Коммерсантъ 28.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Контейнерные перевозки

FESCO: Контейнерный рынок РФ за 7 месяцев 2024 года вырос на 9,3%, до 3,852 млн TEU.

Российский контейнерный рынок по итогам января — июля 2024 года увеличился на 9,3% по сравнению с аналогичным периодом 2023 года, до 3,852 млн TEU (20-футовый эквивалент). Об этом транспортная группа Fesco сообщила в своем официальном телеграм-канале.

"Импортные перевозки выросли на 5%, до 1,643 миллиона TEU, экспортные — на 9%, до 1,050 миллиона TEU, внутренние перевозки — на 13%, до 808 тысяч TEU, контейнерный транзит — на 23%, до 351 тысячи TEU", — отметили в Fesco.

В группе добавили, что из-за сохраняющихся инфраструктурных ограничений на Восточном полигоне отправки контейнеров с экспортными грузами в направлении дальневосточных портов сократились на 27% по итогам семи месяцев 2024 года, до 226 тысяч TEU. Также за отчетный период снизились на 12% импортные контейнерные перевозки через сухопутные погранпереходы из Китая в Россию, до 384 тысяч TEU.

При этом в июле текущего года рынок вырос на 6% в годовом выражении и достиг 543 тыс. TEU. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 26.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

За 7 месяцев 2024 года перевалка грузов в контейнерах через морские порты РФ выросла на 10,8%.

В январе – июле 2024 года перевалка грузов в контейнерах через морские порты РФ составила 32,1 млн тонн – в сравнении с тем же периодом прошлого года она выросла на 10,8%, данные публикует АСОП.

Согласно данным источника в отрасли, наибольший рост здесь показал Балтийский бассейн (+60,4%), а просел Каспийский бассейн (-53,4%). ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Нинбо – Находка – Москва: РЖД Бизнес Актив развивает контейнерную логистику для малого и среднего бизнеса.

За первые три месяца работы публичного мультимодального сервиса из китайского порта Нинбо "РЖД Бизнес Актив" отправил в Москву свыше 2,6 тыс. ДФЭ через инфраструктуру Находкинского морского торгового порта. С момента запуска сервис вышел на регулярность два судозахода в месяц – уже было выполнено 6 рейсов.



В рамках сервиса отмечается высокий спрос на перевозку небольших партий грузов. Половина всех заявок поступила от клиентов с объемами от 1 до 5 контейнеров. Компания продолжает развивать логистические решения в сообщении Китай-Россия, позволяющие повысить доступность доставки в контейнерах для предприятий малого и среднего бизнеса. Маршрут Нинбо - Находкинский МТП - Москва пополнил число железнодорожных и мультимодальных сервисов компании с возможностью отправки от одного контейнера.

Следующее судно выйдет из Нинбо 28 августа. По прибытию в Находкинский морской торговый порт грузы отправятся в ТЛЦ "Белый Раст", домашний терминал компании на Московском транспортном узле. При необходимости "РЖД Бизнес Актив" организует автодоставку до площадки получателя. К отправке принимаются товары народного потребления, а также легковые автомобили и комплектующие.

Для справки: Название компании: *РЖД Бизнес Актив, АО* Адрес: 105066, город Москва, Ольховская ул, д. 4 к. 2, этаж 2 помещ. 02 Телефоны: +74951618181; +7(495)1617878 E-Mail: info@rzdba.ru; sales@rzdba.ru Web: <https://rzdba.ru/> Руководитель: *Сараев Вячеслав Геннадьевич, Генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Контейнерная напряженность. "ИА РЖД-Партнер.ру". 20 августа 2024

По статистике только за май 2023 года Китай занимал 39% от мирового объема контейнерных перевозок и несмотря на рост товарообмена, из России в направлении Китая экспортируется сравнительно мало грузов. Как следствие, незаполненные контейнеры практически не возвращаются в Поднебесную для очередной затарки и сотнями тысяч "порожняков" скапливаются в Московском регионе и других крупных транспортных узлах.

В связи с нехваткой этого оборудования экспедиторы вынуждены покупать новые контейнеры. Причем за последние 3 месяца ситуация с наличием порожнего оборудования ухудшилась настолько, что это существенно сказалось на формировании ставок.

Кроме того, из-за роста спроса на перевозки из Китая и необходимости равномерного распределения планов между всеми участниками ВЭД, Китайская железная дорога также вынуждена увеличивать тарифы на транспортировку по территории Китая. В результате из-за роста объема импорта в Россию при сравнительно невысоком объеме



экспорта возникает проблема с подачей порожних платформ для перегрузки контейнеров на погранпереходах. Дисбаланс не позволяет вовремя возвращать фитинговые платформы в места их загрузки и контейнеры в Китай для обеспечения импорта. Инфраструктурные сложности в сети РЖД на Восточном полигоне и ограничения РЖД в подтверждении экспортных заявок для контейнерных грузов не дают возможность сбалансировать грузопотоки. Еще один вызов – европейские страны активизировали перевозки в прямом железнодорожном сообщении из Китая, что сократило мощности подвижного состава для поставок в Россию. Все это приводит к увеличению ставок на перевозку и по территории РФ.

"Сегодня тарифы на перевозку грузов из Китая в Россию по железной дороге и морским транспортом по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросли на 40–70%. Так, прямая железнодорожная перевозка от станции отправления в Китае до станции прибытия в России (FOR-FOR) варьируется от \$7000 до \$8500 в зависимости от станции отправления, – рассказывает Юлия Бададян, руководитель департамента логистики ModernWay. (ИА РЖД-Партнер.ру 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Контейнерные зигзаги на восточных рубежах: почему стопорится трансграничная логистика. "Восток России". 21 августа 2024

Дальний Восток пока не может сбалансировать объемы импорта и экспорта

Проблемы с движением поездов в условиях инфраструктурных ограничений Восточного полигона привели к очередному логистическому кризису. На этот раз образовалась напряженная ситуация с доставкой контейнерных грузов из Китая. Причина не только в недостатке инфраструктуры, но и в усиливающемся дисбалансе между входящим и исходящим потоками: импорт контейнеров значительно превышает экспорт, что накладывает отпечаток на работу транспорта. Судя по всему, это далеко не последний вызов для логистов и грузовладельцев.

В полосе невывоза

Нынешним летом ухудшилась ситуация с вывозом контейнерных грузов из Китая, тысячи контейнеров скопились в пунктах пропуска и портах. К примеру, время ожидания отправки в регионы России на железнодорожных погранпереходах Маньчжурия – Забайкальск и Замын-Ууд – Наушки доходило до 18-20 дней и больше.

В отличие от ситуации 2021-2022 годов, когда у портов Приморья суда-контейнеровозы стояли на рейде по месяцу и более, нынешние заторы не связаны с техническими возможностями морских терминалов, рассказал исполнительный директор ООО «Феско Интегрированный транспорт» (ФИТ) Леонид Шляхтуров. Основная причина – отсутствие специализированного подвижного состава под контейнеры.

Больше года назад РЖД стали ограничивать портовиков в получении фитинговых платформ и формировании поездных маршрутов. В I квартале 2023 года для перевозки в западные регионы страны отправителю было подтверждено 200 контейнерных поездов в месяц, что позволяло компании справляться с вывозом импорта с Дальнего Востока, напомнил Л. Шляхтуров. Однако затем число отправляемых составов сократилось почти вдвое.

О том, что к контейнерным грузам применено жесткое регулирование, свидетельствуют другие участники рынка. Вместо более чем 200 составов ежемесячно в прошлом году на этот месяц в адрес «Восточной стивидорной компании» РЖД подтверждено 145, проинформировал заместитель директора по продажам и клиентскому сервису ПАО «ТрансКонтейнер» Егор Кичигин. Из них больше трети поездов – формированием на Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорогах, куда физически оператор доставить вагон не может, потому что есть ограничения на подсыл порожняка с Московского транспортного узла в направлении этих магистралей.

Для увеличения вывоза импорта применяется технология погрузки контейнеров в полувагоны, которые разгружаются в портах. Как отмечали в РЖД, использование вагонного парка под сдвоенные операции дает возможность извлечь резерв пропускной способности Восточного полигона. Чтобы повысить привлекательность этой услуги, монополия предоставила скидку на железнодорожный тариф.

Вместе с тем, рассказал Л. Шляхтуров, данный способ транспортировки сопряжен с явными недостатками. У отправителя все равно возрастают издержки, увеличивается транзитное время: полувагон с контейнером зачастую следует до Западной Сибири, где должен перегрузиться на фитинговую платформу – этот процесс оборачивается простоями. Тем более на Западно-Сибирской магистрали отсутствует достаточное число современных перегрузочных терминалов, что позволило бы оперативно организовать перегруз контейнерных грузов.

С другой стороны, не видно заинтересованности в такой перевозке у операторов подвижного состава, утверждает представитель ФИТ: «РЖД здесь помогают административными методами, но все равно приходится нам бегать за собственниками полувагонов, уговаривать и всячески, с помощью РЖД, влиять на предоставление их парка под загрузку контейнерами».

Использование полувагонов под контейнерную перевозку по сути усугубляет проблему дисбаланса экспорта/импорта, считает он. После выгрузки порожние контейнеры не могут вернуться в Китай для очередной загрузки из-за ограничений со стороны РЖД на прием к перевозке уже в восточном направлении, они скапливаются в основном в европейской части страны. По итогам 2023 года в РФ было ввезено примерно на 1 млн TEU больше, чем вывезено.



Как следствие, цена на возврат контейнера стремительно растет. «На этой неделе отличился один из игроков, он предоставил публичную ставку в 190 тыс. руб. за свой контейнер тому собственнику сервиса, который сможет его вернуть во Владивосток. Это только отправка во Владивосток, прибавим еще отправки в Китай», – уточнил Л. Шляхтуров.

В Минпромторге РФ видят одну из причин нынешнего логистического кризиса в том, что больше внимания получает экспорт угля. «Сегодня приоритет до сих пор отдается угольным грузам. Видим это четко по восточному направлению. Видим, что в 2023 году количество контейнерных поездов, которое согласовывало РЖД, достигало в сутки 25. С 2024 года – это 18 составов», – сообщил директор Центра по внешней торговле при Минпромторге Константин Ким.

Стоит сказать, сами угольщики неоднократно заявляли о том, что сталкиваются с ограничениями по отгрузке энергоносителя на восток.

Цена растет вслед за оборотом

На фоне эксплуатационных проблем увеличивается цена перевозки. К примеру, за июль ставки на прямые железнодорожные перевозки из КНР в РФ превысили \$7-8 тыс. за контейнер. Здесь сказываются и внешнеэкономические факторы, полагает генеральный секретарь Координационного совета по транссибирским перевозкам Михаил Гончаров, переориентация мировой торговли в сторону Азии обернулась рядом логистических вызовов.

Морская стоимость контейнерных перевозок из Китая за последнее время выросла более чем втрое. Сейчас доставка 40-футового контейнера на линии Шанхай – Роттердам обойдется в \$8 тыс. Безусловно, на уровень фрахта влияет то, что в акватории Красного моря сегодня небезопасно, повышаются риски для свободного судоходства, и это вынуждает многих грузоотправителей отказываться от использования Суэцкого канала, идти долгим маршрутом вокруг мыса Доброй Надежды. В результате оборот контейнера растет, и в самом Китае уже ощутима нехватка порожнего контейнерного оборудования, говорит Михаил Гончаров.

Морская логистика в свою очередь сильно влияет на железнодорожную, пояснил директор по контейнерным перевозкам и агрологистике АО «РЖД Логистика» Александр Сиверцев. Для раскатки же новых сервисов, предлагаемых по сухопутным маршрутам, что, вероятно, может повлиять на ценовую политику, необходимо время. Снять напряженность позволило бы появление дополнительных каналов импорта-экспорта с КНР и рациональное распределение через них грузопотоков, добавил руководитель подразделения по внутрироссийским перевозкам АО «РЖД Бизнес Актив» Максим Лухтов. По его словам, компания реализует проекты по созданию контейнерных терминалов в Забайкальске и Гродеково. Правда, если в первом случае запуск в опытную эксплуатацию перегрузочного комплекса должен состояться до конца 2024 года, то во втором еще только ведется проектирование. Пропускная способность инфраструктуры РЖД постепенно увеличивается, констатировал Максим Лухтов. Недавно пропуск контейнерных поездов в восточном направлении вырос в среднем на два состава в сутки. «Это небольшой, но все равно шаг. И мы на самом деле это чувствуем», – резюмировал менеджер.

Импорт со скрипом

В качестве других мер повышения качества перевозочного процесса участниками рынка предлагается активнее внедрять технологию вождения длинносоставных поездов с контейнерами (до 100 условных вагонов), привлекать на определенные локальные направления к доставке контейнеров автотранспорт. Кроме того, имеет смысл обратить внимание на перевозку контейнерных грузов по Северному морскому пути, хотя эта практика станет распространенной, когда будут расширены границы навигации.

Эффективность перевозок помогут повысить также меры организационного характера. В частности, много говорится о необходимости решить вопрос с предсказуемостью и прозрачностью порядка приема грузов к транспортировке. Сейчас бизнесу сложно оценить количество поездов, которое может быть отправлено по тому или иному направлению в следующем месяце, сколько железнодорожниками будет согласовано заявок на перевозку грузов (форма ГУ-12) и наряд-заказов. Из-за этого исполнение долгосрочных контрактов между грузоотправителями и их клиентами в АТР затруднено, склады и площадки оказываются затоваренными, а планы производства систематически нарушаются.

По словам Егора Кичигина, на август «ТрансКонтейнер» получил возможность отправить чуть больше поездов, чем в предыдущий месяц. Однако об этом компания смогла узнать в последних числах июля. «Мы не успеваем собрать поезда и подготовить полностью грузовую базу, оформить все ветсертификаты, [проинформировать таможенно и т.д. Получается, что мы же срываем эти наряд-заказы, потому что не можем их спланировать», – подчеркнул менеджер. По его мнению, необходимо хотя бы поквартальное планирование перевозки.

Тем временем логисты ожидают еще один «сюрприз». Импортёры из Китая начали требовать вывозить товары в РФ через третьи страны. Отмечается, что новое ужесточение затрагивает ряд номенклатур, включая электронику. Требования китайских поставщиков провозить таким образом груз в Россию объяснимы рисками попасть под вторичные санкции. Вместе с проблемами финансовых платежей это требует пересмотра многих логистических решений.

Пока что сложно предугадать последствия данного шага со стороны КНР, рассуждает Михаил Гончаров. Возможно переключение дополнительного трафика на такие страны СНГ, как Кыргызстан и Казахстан, граничащие с Китаем,



не исключает генеральный секретарь Координационного совета по транссибирским перевозкам. Хотя и там существуют узкие места инфраструктуры, поэтому без транспортной системы Дальнего Востока не обойтись.

«Все как один, эксперты отрасли заявляют о непрекращающемся ухудшении ситуации, что каждый раз "очередные супер беспрецедентные меры давления" были оказаны на всех подряд без разбора. Однако, несмотря на громкие заявления, грузы по-прежнему едут, бизнес со скрипом, но продолжает работу», – отметили в одной из логистических компаний. (Восток России 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

На границы России закупают мобильные комплексы для досмотра груза. "Ведомости". 21 августа 2024

Большая часть оборудования будет брошена на загруженное китайское направление

Иностранное оборудование на пограничных таможенных пунктах заменят на мобильные инспекционно-досмотровые комплексы (МИДК) отечественного производства. Ими Федеральная таможенная служба (ФТС) планирует оснастить семь таможен - Астраханскую, две Находкинские, Владивостокскую, Читинскую, Уссурийскую и Бурятскую. Эта информация указана в закупочной документации электронного аукциона, размещенной на портале госзакупок 12 августа. Срок подачи заявок - до 28 августа.

За 1,96 млрд руб. ФТС рассчитывает получить семь МИДК, которые смогут перемещаться своим ходом по автодорогам, осуществлять инспекцию контейнеров, крупногабаритных грузов и транспортных средств с помощью системы видеонаблюдения и отображать полученные рентгеновские изображения.

Мобильные комплексы контроля крупногабаритных грузов - это крупные рентгеновские установки, которые просвечивают груз и позволяют определить содержимое без вскрытия контейнера на грузовом автомобиле, объясняет руководитель лаборатории стратегического развития продуктов кибербезопасности аналитического центра кибербезопасности "Газинформсервиса" Дмитрий Овчинников.

По аналогии с тем, как комплексы контроля в аэропортах просвечивают чемоданы, рюкзаки и личные вещи пассажиров, такой комплекс позволяет досматривать грузовые и легковые автомобили, автобусы, а также вагоны и морские контейнеры, говорит представитель "Ростеха". Оборудование распознает объекты по составу вещества и может обнаружить наркотики, взрывчатку, боеприпасы или другие запрещенные грузы, добавил он.

Перемещаемые комплексы имеют пропускную способность до 20 автомобилей в час, указано на сайте одного из отечественных производителей МИДК - "Техно-С.Петербург сервис". Их проникающая способность дает возможность получить подробную информацию о том, соответствует ли груз данным, указанным в сопроводительных документах, и позволяет идентифицировать до 85% содержимого контейнеров, говорится в описании оборудования.

"Закупка отечественных МИДК осуществляется в целях плановой замены устаревающего парка иностранных комплексов, эксплуатирующихся таможенными органами", - пояснил представитель ФТС. Сейчас таможенные пункты оборудованы стационарными досмотровыми комплексами немецкой Smith Heimann, добавил он. "Большая часть эксплуатируемых комплексов имеет значительный износ. В связи с этим, а также в целях увеличения охвата таможенными осмотрами с применением ИДК осуществляется плановая поэтапная работа по замене отработавших установленный срок комплексов, а также вышедших из строя новыми ИДК отечественного производства", - резюмировал он.

В сентябре 2023 г. в ФТС заявили, что к концу 2025 г. намерены довести долю ИДК российского производства почти до половины. Тогда врио руководителя ФТС Руслан Давыдов сообщил, что в августе ведомство заключило контракт на закупку 10 отечественных МИДК, первые из которых должны были поступить в мае 2024 г.

В 2021 г. ФТС провела аналогичную закупку двух комплексов на 380 млн руб. Тогда поставщиком выступила компания "Скантроник системс". "Ведомости" направили туда запрос.

Сегодня на рынке есть несколько крупных российских производителей МИДК, говорит генеральный директор маркетинга "Техключи.РФ" Тигран Исраелян. Например, это "Диагностика-М" и "Скантроник системс". Рыночная стоимость подобных изделий обычно начинается от 200 млн руб. за единицу, отметил топ-менеджер.

По словам гендиректора "Infoline-аналитики" Михаила Бурмистрова, замена МИДК на дальневосточных пропускных пунктах может быть связана и с необходимостью повысить пропускную способность терминалов. "Поэтому в данном случае автоматизируются в первую очередь самые нагруженные терминалы, а они сейчас объективно на границе с Китаем", - уточняет он.

До \$113 млрд или на 4,8%, увеличился товарооборот между Россией и Китаем в первой половине 2024 г. относительно аналогичного периода 2023 г., заявил вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко на заседании российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств 20 августа.

ФТС фиксирует рост грузопотока на данных направлениях, соглашается Овчинников. "С 2022 г. наша страна стала совершать разворот на восток. Видимо, этот разворот идет достаточно успешно, раз потребовалось усиление данных направлений", - предполагает Овчинников.

За первую половину 2024 г. товарооборот между Россией и Китаем увеличился год к году на 4,8% до \$113 млрд, заявил вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко на заседании российско-китайской комиссии по подготовке



регулярных встреч глав правительств 20 августа. Как обратил внимание вице-премьер, темпы роста отстают от показателей прошлого года. В первом полугодии 2023 г. показатель вырос на 40,6% по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. и составил \$114,54 млрд. А за 2023 г. объем торговли между Россией и Китаем достиг рекордных \$240,11 млрд, увеличившись на 26,3%.

В настоящее время в регионе Дальневосточного таможенного управления ФТС функционируют 15 ИДК, сообщил представитель службы. Эксплуатация ИДК зачастую позволяет определить количественные и качественные характеристики перемещаемых товаров без проведения процедуры таможенного досмотра, добавил он. При этом применение ИДК таможенными органами позволяет не только охватить максимальное количество объектов таможенным контролем, но и сократить время его проведения, что значительно ускоряет совершение таможенных операций в отношении товарных партий в пунктах пропуска.

По словам Бурмистрова, использование систем автоматизации, телемеханики и дистанционного контроля сейчас наиболее остро стоит перед таможенными органами и РЖД. "В этом комплексном решении задействована продукция большого количества компаний. И с РЖД работают несколько компаний, которые сейчас поставляют такого рода технику", - уточняет эксперт. При этом российские компании вполне способны поставить весь необходимый комплекс оборудования, считает Бурмистров. (Ведомости 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Авиаперевозки

Грузооборот авиаперевозок вырос на четверть – "Деловые Линии".

К таким выводам пришли аналитики группы компаний, подведя итоги работы за первое полугодие 2024 года. Оператор рассказал, что тенденция роста спроса на услуги авиадоставки подтверждается каждый месяц.



"Клиентам часто необходима срочная отправка груза, и требования к качеству таких перевозок и их скорости только повышаются. Поэтому мы постоянно расширяем географию доставок и сокращаем сроки перевозки. Например, за 6 месяцев этого года запустили порядка 1800 новых авианаправлений в удаленные и труднодоступные города Дальнего Востока и Сибири. Также сократили сроки по более чем 5 тыс. направлениям по России и в страны ЕАЭС. В частности, теперь доставка груза из Санкт-Петербурга в Артем занимает 3-4 дня вместо 6, а из Екатеринбурга в Николаевск-на-Амуре – до 7 дней", – сообщили в пресс-службе ГК "Деловые Линии".

По статистике оператора, авиаперевозкой чаще всего пользуются крупные производственные предприятия, торговые компании и интернет-магазины для транспортировки запчастей, промышленного и электрооборудования, медтоваров, одежды и рекламной продукции. В основном груз отправляется из Центрального и Северо-Западного федеральных округов на Дальний Восток и в Сибирь.

Для справки: Название компании: *Деловые Линии, ООО* Адрес: 196210, Россия, Санкт-Петербург, ул. Внуковская, 2, лит. А Телефоны: +78124488888; +78001008000 Факсы: +7(812)4488888 E-Mail: pismo@dellin.ru; pr@dellin.ru Web: www.dellin.ru; <https://spb.dellin.ru> Руководитель: *Мадани Фарид, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

МТК Север-Юг

Баку и Москва хотят довести пропуск грузов коридором Север – Юг до 15–30 млн тонн в год.

Азербайджан и Россия намерены довести пропуск грузов по железнодорожному коридору Север – Юг до 15–30 млн тонн в год. Об этом заявил президент Азербайджана Ильхам Алиев по итогам переговоров с российским лидером Владимиром Путиным.

"На данный момент мы активно занимаемся модернизацией железнодорожного участка этого коридора с тем, чтобы повысить его пропускную способность. Мы говорим о возможности транспортировки грузов от 15 млн тонн в год и выше, до 30 [млн тонн в год. И это вполне реально", – сказал он. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 19.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Север – Юг обрестёт новыми связями. "Гудок". 22 августа 2024

Азербайджан официально подал заявку на вступление в БРИКС, сообщили в пресс-службе МИД страны. Эксперты считают, что вхождение страны в объединение будет способствовать развитию транспортно-экономических коммуникаций в Евразии.

В состав межгосударственного объединения БРИКС, основанного в 2006 году, входят девять участников: Россия, Бразилия, Индия, Китай, Южно-Африканская Республика, Египет, Эфиопия, Иран и Объединённые Арабские Эмираты. Баку выразил желание вступить в его состав 3 июля в рамках саммита Шанхайской организации сотрудничества в Астане. Во вторник, 20 августа, Азербайджан подал заявку на участие в объединении стран, на долю которых приходится 26% территории планеты, 3,5 млрд человек и 27% мирового ВВП.

Новость о желании Баку присоединиться к БРИКС+ подтверждает тезис о том, что многие страны услышали призыв России о формировании справедливого многополярного мира. Вероятно, заявка Азербайджана может быть рассмотрена на XVI саммите БРИКС, который пройдёт 22–24 октября в Казани, отмечает профессор МГИМО Юлия Зворыкина. «Азербайджану как обладателю нефтегазовых ресурсов интересно вступление в БРИКС прежде всего для того, чтобы участвовать в глобальной игре», – поясняет она.

По её мнению, вступление Баку в БРИКС будет способствовать экономическому росту в макрорегионе Каспийского моря в целом, развитию транспортных коммуникаций по МТК Север – Юг и координации с транспортно-логистическими проектами ТРАСЕКА и «Один пояс – один путь».

Как отмечает руководитель Центра постсоветских исследований Института экономики РАН Леонид Вардомский, Азербайджан находится на перекрёстке широтных и меридианных МТК, на путях между Европой, Россией, Индией, Китаем, Турцией, Ираном и может для себя извлечь из этого пользу.

После вступления Баку в БРИКС в объединение будут входить четыре государства, участвующих в развитии МТК Север – Юг (Азербайджан, Россия, Иран и Индия).

«Это станет ещё одним фактором, который будет благоприятно сказываться на дальнейшем развитии коридора за счёт укрепления торговых и инвестиционных связей между сторонами», – рассказали «Гудку» в Центре интеграционных исследований Евразийского банка развития. (Гудок 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Железнодорожные перевозки

Тенденции рынка оперирования железнодорожным подвижным составом и ключевые события операторов – в обзоре INFOLine Rail Russia TOP.

Консолидация железнодорожного парка крупнейшими российскими операторами и крупные сделки M&A в отрасли продолжают. На первую тройку лидеров на лето 2024-го пришлось 22,1% российского парка по сравнению с 21,4% в начале года, отмечают авторы ежеквартального обзора **"INFOLine Rail Russia TOP"**, включающего итоги работы отрасли в апреле–июне.



В условиях роста цен на новый подвижной состав крупные железнодорожные операторы пополняют парк за счет слияния и поглощения, отмечают аналитики **INFOLine**, подчеркивая большое количество серьезных сделок M&A и смену владельцев у многих крупнейших компаний в конце 2023-го – начале 2024 годов.

В декабре 2023-го ФАС РФ одобрила сделку по приобретению АО "НефтеТрансСервис" независимыми инвесторами. Одним из достигнутых соглашений между новым собственником и АО "Национальная транспортная компания" стала продажа всего парка полувагонов (25,4 тыс.). Нефтеналивной сегмент бизнеса (37,6 тыс. цистерн в собственности) выставлен на продажу. На начало июля 2024 года в собственности "НефтеТрансСервиса" уже не было полувагонов, в управлении осталось 5,8 тыс. Процесс передачи парка полувагонов от АО "НефтеТрансСервис" к АО "Национальная транспортная компания" произошел во II квартале 2024 года.

В ноябре 2023 года "Первая грузовая компания" перешла к новому собственнику – АО "Аврора Инвест", совладельцами которого являются братья Тимур и Руслан Бабаевы. В августе у АО "ПГК" произошла смена руководства, а доля АО "Аврора Инвест", заложенная по кредиту, привлеченному у Группы "ВТБ", для приобретения АО "ПГК", по данным СМИ, передана в управление "ВТБ".

В июне 2024 года стало известно, что Группа "СУЭК" продала энергетические и логистические подразделения (ООО "Сибирская генерирующая компания", АО "Национальная транспортная компания") в рамках комплексной реструктуризации профиля деятельности. Покупателями компаний выступили российские структуры, которые контролирует бывший менеджмент логистического подразделения Группы. Также СУЭК продала портовые активы в Мурманске, Ванино, Восточном и Туапсе.

В 2024 году Globaltrans Investment PLC объявила, что инвестиционная компания AQNIET (Казахстан), бенефициаром которой является Кайрат Итемгенов, уведомила о завершении приобретения в полном объеме долей трех основных акционеров и о том, что AQNIET теперь владеет 32,12% выпущенного акционерного капитала и голосующих акций Globaltrans.

14 марта 2024 года общество с ограниченной ответственностью "Урал Логистика" приобрело 99% ООО "РэйлСпецТранс" (1% ООО "РСТ" с 31 января 2024 года принадлежат бенефициару "Урал Логистики" Александру Иванову). ООО "РэйлСпецТранс" занимается перевозками грузов в крытых вагонах, его парк превышает 5 тыс. единиц. Сделка увеличит совокупный парк вагонов ООО "Урал Логистика" до 20 тысяч, что позволит компании приблизиться к ТОП-10 рейтинга Rail Russia TOP.

В августе "Деметра-Холдинг", объединяющий активы в перевозке зерна, лесных и других грузов, приобрел компанию "Нефрит", владеющую 1,8 тыс. полувагонов и цементовозов.



Операторы, активно приобретавшие новый подвижной состав в 2023-м, в текущем году в связи с повышением ключевой ставки и повышения цен на новые вагоны начинают сокращать закупки у вагоностроителей,



подчеркивают авторы обзора ["INFOLine Rail Russia TOP"](#). На рынке также фиксируются случаи расторжения уже подписанных контрактов, что приведет к снижению строительства новых вагонов в 2025 году.

По словам генерального директора "INFOLine-Аналитики" **Михаила Бурмистрова**, после повышения ключевой ставки, которое автоматически транслируется в договоры лизинга подвижного состава, в отрасли сформировались предпосылки для ускорения консолидации парка за счет M&A. "Крупные операторы заинтересованы в приобретении вагонов, а цены у заводов хоть и стабилизировались на фоне отказа некоторых клиентов от закупок парка, но остаются высокими, и ожидание поставок составляет несколько месяцев, – поясняет эксперт. – А инвесторы, купившие парк в 2022–2023 годах на заемные средства или в лизинг, сейчас могут задумываться о выходе из бизнеса чтобы зафиксировать прибыль от роста цен на вагоны и под давлением роста стоимости финансирования в связи с высокой ключевой ставкой".

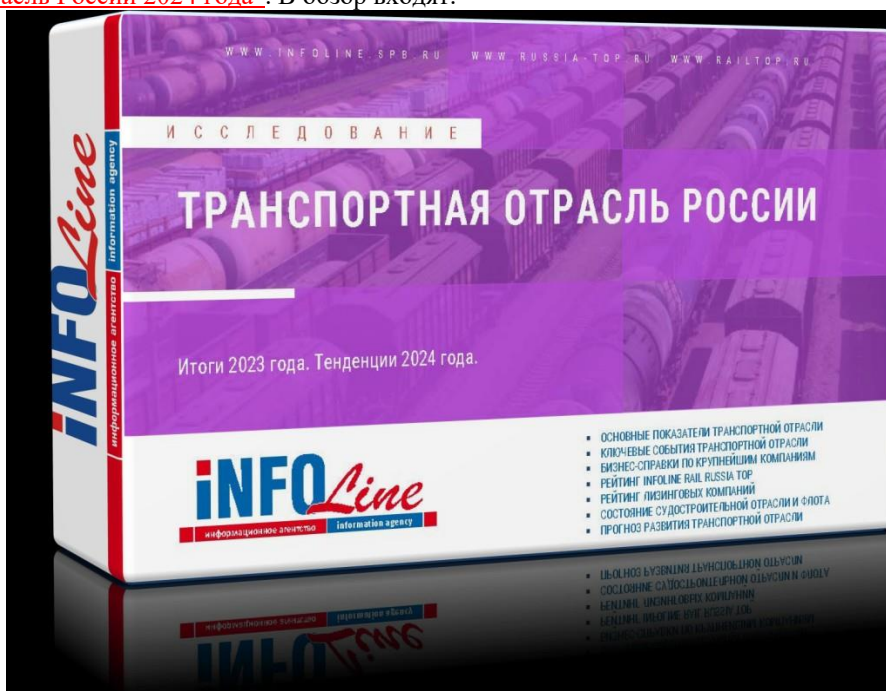
Аналитик подчеркивает: несмотря на ожидаемое снижение рентабельности операторов в 2024 году в среднем до 14–15% против около 20% в 2023 году в связи с ростом расходов на лизинг подвижного, доходность и финансовая устойчивость бизнеса большинства крупнейших игроков остается очень высокой. На этом фоне и с учетом дальнейшей роста крупных компаний эксперт допускает в 2025 году публичное размещение кого-то из лидеров операторского рынка.

Подробнее о ежеквартальном обзоре ["INFOLine Rail Russia TOP"](#). Структура отчета:

- рейтинг операторов подвижного состава и компаний, занимающихся операционным лизингом
- макроэкономические показатели развития транспорта в России
- основные события операторов рынка железнодорожных перевозок в России
- бизнес-справки по крупнейшим операторам, включающие операционные и финансовые показатели, динамику парка в собственности и управлении, перевозки и - грузооборот за 10 лет, инвестиционные проекты, закупки подвижного состава, слияния и поглощения, отставки и назначения, стратегии, контакты и др.
- основные события компаний, занимающихся операционным лизингом подвижного состава
- бизнес-справки по крупнейшим оперлизинговым компаниям в сегменте железнодорожного подвижного состава

Краткую версию обзора ["INFOLine Rail Russia TOP"](#) с итогами II квартала 2024 года можно скачать по ссылке https://t.me/INFOLine_Transport_bot. Или запросить по почте str@allinvest.ru.

Для развития вашего бизнеса рекомендуем также исследование **INFOLine** ["Транспортная отрасль России 2024 года"](#). В обзор входят:





- анализ состояния и перспектив развития транспортной отрасли в целом и по видам транспорта (железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный);
 - описание важнейших событий в транспортной отрасли в разрезе сегментов рынка, компаний;
 - рейтинги железнодорожных компаний по объему перевозок и парку в управлении, рейтинга портов по грузообороту, рейтинга авиакомпаний по перевозкам грузов и пассажиров;
 - анализ изменений законодательства, тенденций государственного регулирования транспортной отрасли;
 - выявление и описание крупнейших инвестиционных проектов в области транспорта;
- описание крупнейших игроков рынка;
сценарный прогноз развития транспортной отрасли.

[Запросить демоверсию исследования](#)

Сотрудники **INFOLine** всегда готовы ответить на любые вопросы. Наши контакты:

+7(495) 772-7640 или +7(812) 322-6848

mail@infoline.spb.ru

[https://t.me/INFOLine auto Bot](https://t.me/INFOLine_auto_Bot)

Для справки: Название компании: *ИНФОЛайн-Аналитика, ООО* Адрес: *Российская Федерация, 199155, Санкт-Петербург, проспект Кима, д.28, лит.Б, пом. 21Н* Телефоны: +78123226848; +7(495)7727640 E-Mail: mail@advis.ru Web: www.infoline.spb.ru Руководитель: *Бурмистров Михаил Борисович, генеральный директор (INFOLine 22.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Евразийская экономическая комиссия инициировала создание новой диалоговой площадки по вопросам ж/д транспорта.

На последнем заседании подкомитета по ж/д транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК представлена **Концепция создания Совещательного органа из руководителей железных дорог государств-членов ЕАЭС.**



Проект инициирован в рамках реализации Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов ЕАЭС до 2030 года и на период до 2045 года "Евразийский экономический путь".

Среди причин формирования нового органа указывается необходимость "более тесного, согласованного и скоординированного взаимодействия ж/д администраций ЕАЭС" в условиях усиления внешнего давления.

Предполагается, что основной сферой его деятельности станет выработка предложений по реализации государствами-членами скоординированной транспортной политики в сфере ж/д транспорта.

Налицо, растущая обеспокоенность по дальнейшему обеспечению перевозок и логистики внутри Союза, что ожидаемо на фоне развивающихся геополитических событий.

[Ознакомиться с протоколом ЕЭС можно здесь.](https://t.me/s/rollingstock) (<https://t.me/s/rollingstock>)

Для справки: Название компании: *Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК)* Адрес: *119121, Россия, Москва, б. Смоленский, 3/5* Телефоны: +74956692400; +7(916)9264420; +7(495)6625695 E-Mail: info@eecommision.org Web: <https://eec.eaeunion.org/> Руководитель: *Мясникович Михаил Владимирович, председатель Коллегии (23.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Перевозки грузов со станций Северо-Кавказской железной дороги в порты Азово-Черноморского бассейна выросли на 7,1 % за 7 месяцев 2024 года.

В январе-июле текущего года в адрес портов Азово-Черноморского бассейна со станций Северо-Кавказской железной дороги было направлено 13,3 млн тонн экспортных грузов. Это на 7,1% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Основной объем погрузки пришелся на нефть и нефтепродукты (65,9%), зерно (15,4%) и минеральные удобрения (8,2%).



В связи с тенденцией роста экспортных перевозок нефтеналивных грузов наибольшее увеличение грузопотока отмечено в направлении припортовых станций Новороссийск и Грушевая (+17,2% и +34,6% соответственно).

Отметим, что в настоящее время на Северо-Кавказской железной дороге продолжается реализация проекта, направленного на развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

Для справки: Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО)* Адрес: *107174, Россия, Москва,*



ул. Новая Басманная, 2/1, стр. 1 Телефоны: +78007555005; +7(499)2629095 Факсы: +7(499)2629901 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru> Руководитель: Белоусов Андрей Рэмович, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Реконструкция объектов, цифровые решения и наращивание темпов перевозок: Главы Забайкалья и РЖД подвели итоги рабочей встречи.

Рабочая встреча генерального директора – председателя правления ОАО "РЖД" Олега Белозёрова и губернатора Забайкальского края Александра Осипова состоялась 23 августа в управлении Забайкальской железной дороги. На встрече подвели итоги совместной работы и наметили перспективы сотрудничества.

"Между Российскими железными дорогами и правительством Забайкальского края выстроены конструктивные отношения. Прежде всего – это производство, грузовые перевозки, развитие перевозочного процесса. Вместе с тем у нас хорошо идет и взаимодействие по всем социальным вопросам, которые важны для наших работников. Направление на восток важно для Российской Федерации. И в послании президента Российской Федерации, и во встречах с китайскими коллегами, и с коллегами в азиатском направлении постоянно поднимается вопрос о необходимости провоза большого количества грузов. Мы традиционно говорим о том, что Забайкальский край для нас столичный железнодорожный регион. По интенсивности это уникальный регион. Забайкальская дорога здесь задает всем тон, поскольку грузонапряженность самая высокая в мире. Мы развиваемся, планы большие утверждены, утвержден очередной этап развития Восточного полигона. Он связан, в том числе и с развитием Забайкальской дороги. Здесь мы продолжим нашу конструктивную работу. Абсолютно уверен, что все вопросы мы с вами решим", - сказал Олег Белозёров.

Глава Забайкальского края высоко оценил оказание ОАО "РЖД" постоянной финансовой помощи для развития социальной сферы Забайкальского края. За 2022-2024 годы железнодорожный холдинг направил в качестве благотворительной помощи на объекты образования, здравоохранения, культуры и спорта а также жилищно-коммунального хозяйства почти 366 млн рублей. На встрече была подтверждена позиция продолжения такого формата взаимодействия в дальнейшем.

"Невозможно в полной мере слова подобрать, чтобы оценить значение, которое в жизни и развитии Забайкальского края имеет железная дорога. У нас особое геополитическое и природное местоположение. Железные дороги обеспечивают не менее 80% всех грузов, которые нам нужны для жизни населения, функционирования экономики. И, конечно, все планы нашего развития неразрывно связаны с возможностями развития железных дорог. То, что мы производим, нужно доставлять по всей территории страны. Ну а главным для нас фактором развития является возможность усиления связи с Китаем, экспорт. Помимо этого, Забайкальский край является важнейшей точкой грузооборота и торговли Китая и России. Огромное спасибо вам за то, что при нашем очень плотном и эффективном взаимодействии с Забайкальской железной дорогой вы оказываете и личное внимание нам, принимаете участие в постоянном мониторинге", – подвел итог встречи Александр Осипов.

Отметим, что ОАО "РЖД" является крупнейшим работодателем и налогоплательщиком в Забайкальском крае. За 7 месяцев 2024 года в региональный бюджет направлено 5,3 млрд рублей, по итогам 2023 года – 10,2 млрд рублей. Численность сотрудников Забайкальской железной дороги в Забайкальском крае составляет около 30 тысяч человек.

Для справки: Название компании: Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО) Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2/1, стр. 1 Телефоны: +78007555005; +7(499)2629095 Факсы: +7(499)2629901 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru> Руководитель: Белоусов Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления; Белоусов Андрей Рэмович, председатель Совета директоров (INFOLine, ИА (по материалам Правительства Забайкальского края) 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Транзит через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия за 7 месяцев 2024 года вырос более чем в 2,5 раза.

Транзитные контейнерные перевозки через железнодорожный узел в январе – июле увеличились до 6,1 тыс. TEU. При этом транзит в направлении Китай – Европа составил 0,7 тыс. TEU, а в направлении Европа – Китай – 5,4 тыс. TEU. К сведению, суммарный объем транзитного трафика через РФ, включая Транскаспийский коридор, за 7 месяцев достиг 251 тыс. TEU, что на 82,8% больше, чем годом ранее.



В настоящее время с российской стороны продолжается развитие погранперехода Забайкальск – Маньчжурия. Ведется работа по проектированию реконструкции автомобильного пункта пропуска, что позволит увеличить пропускную способность в 5,5 раза, до 2,4 тыс. машин в сутки. Завершить работы планируется в 2027 году.

В этом году на железнодорожном и автомобильном пунктах пропуска введены в эксплуатацию порталные инспекционно-досмотровые комплексы, которые позволяют сканировать транспортные средства с грузом и выявлять запрещенные к провозу предметы и вещества. Это также влияет на скорость обработки поступающих грузов. (ИА РЖД-Партнер.ру 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Через погранпереходы с Китаем в январе-июле перевезли 23,8 млн тонн в экспортно-импортном сообщении.

Это на 18,2% больше, чем за аналогичный период 2023 года.

Объем импорта составил 1,6 млн тонн (на уровне прошлого года). На экспорт отправлено 22,2 млн тонн грузов (+19,8%):

Забайкальск (РФ) – Маньчжурия (КНР) – 11,9 млн тонн (+11,5%), в том числе:

уголь – 4,4 млн тонн (рост в 1,3 раза)

железная руда – 2,7 млн тонн (+22,4%)

Гродеково (РФ) – Суйфэньхэ (КНР) – 4,9 млн тонн (+3,2%):

уголь – 2,1 млн тонн (рост в 1,7 раза)

Нижнеленинское (РФ) – Тунцзян (КНР) – 3,1 млн тонн (рост в 1,9 раза):

уголь – 2 млн тонн (рост в 1,8 раза)

железная руда – 963 тыс. тонн (рост в 2 раза)

Камышовая (РФ) – Хуньчунь (КНР) – 2,1 млн тонн (рост в 1,4 раза)

в основном уголь – 2 млн тонн (рост в 1,4 раза)



Для справки: Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО)* Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2/1, стр. 1 Телефоны: +78007555005; +7(499)2629095 Факсы: +7(499)2629901 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Белосов Андрей Рэмович, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 23.08.24)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

РЖД за семь месяцев нарастили перевозки через ж/д погранпереходы с КНР на 18,2%.

Большая часть экспортных отправок пришлась на уголь

"Российские железные дороги" (РЖД) в январе - июле 2024 года перевезли в экспортно-импортном сообщении через железнодорожные переходы с Китаем 23,8 млн тонн грузов, что на 18,2% больше по сравнению с аналогичным периодом 2023 года. Об этом холдинг сообщил в своем официальном Telegram-канале. При этом объем импорта составил 1,6 млн тонн (на уровне 2023 года), а на экспорт было отправлено 22,2 млн тонн грузов (+19,8%). Большая часть экспортных отправок через все железнодорожные погранпереходы с КНР пришлась на уголь. (ТАСС 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Три новых железнодорожных маршрута проложат через Забайкалье.

Три новых железнодорожных маршрута проложат через Забайкалье в Китай. Об этом сообщил губернатор региона Александр Осипов в своем Telegram-канале.

По его словам, новые маршруты будут организованы совместно с РЖД. Это Забайкальск – Маньчжурия, Иркутск – Маньчжурия и Москва – Пекин. (zab.ru) (26.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Операторы разделили грузы. "Коммерсантъ". 22 августа 2024

Нарастивать перевозку удастся немногим игрокам

В условиях общего сокращения погрузки на сети ОАО РЖД увеличивать перевозку удастся немногим крупным железнодорожным операторам. Из десяти ключевых игроков положительную динамику по итогам полугодия показал занимающийся перевозкой зерна "Деметра-Холдинг" и Национальная транспортная компания (НТК), потеснившая по объемам перевозки за счет расширения парка Федеральную грузовую компанию (ФГК). Аналитики ждут перераспределения долей рынка в пользу операторов, имеющих большее число порожних вагонов на разных станциях.



Восемь из десяти крупнейших железнодорожных операторов сократили объемы перевозок по итогам полугодия, следует из рейтинга Infoline Rail Russia Top. По оценкам аналитиков, в условиях общего сокращения погрузки, перевозок и грузооборота на сети совокупная доля десяти крупнейших игроков в перевозках за год сократилась с 58,7% до 56,4%, в грузообороте — с 62,7% до 60,7%.

Среди десяти крупнейших игроков увеличить перевозки удалось только "Деметра-Холдингу" и НТК.

Год к году показатели компаний выросли соответственно на 4,2% и 12,3%, до 30,9 млн тонн и 53,5 млн тонн. НТК в результате вышла на второе место рейтинга по объему перевозок, опередив ФГК (входит в ОАО РЖД), показатель которой снизился на 15,6%, до 50,6 млн тонн, что соответствует третьему месту. Лидер рейтинга — Первая грузовая компания (ПГК) — снизил перевозку на 4,6% год к году, до 61,9 млн тонн.

Положительную динамику по грузообороту из десяти крупнейших операторов показали только "Деметра-Холдинг", НТК и "Трансойл". За год этот показатель у компаний вырос на 0,7%, 9,9% и 1,1%, до 58 млрд тонно-км, 99,7 млрд тонно-км и 67,8 млрд тонно-км соответственно. У ФГК и ПГК по итогам полугодия грузооборот сократился на 9,7% и 8,1%, до 83,8 млрд тонно-км и 123,9 млрд тонно-км.

Топ-20 крупнейших железнодорожных операторов РФ в первом полугодии 2024 года

	Первое полугодие 2024 года	Место в целом		По количеству вагонов		
		2023 год	По перевозкам	По грузообороту	В собственности	В управлении
ПГК	1	1	1	1	3	2
ФГК	2	2	3	4	1	1
«Деметра-Холдинг»	3	3	7	7	2	3
НТК	4	8	2	3	6	4
Globaltrans	5	5	5	6	4	6
«Трансойл»	6	6	4	5	7	7
«Модум-Транс»	7	7	6	2	12	5
«Атлант»	8	9	9	9	5	8
«Нефтетранссервис»	9	4	8	10	8	9
«Уголь-Транс»	10	10	10	8	11	11
«Трансконтейнер»	11	11	13	11	9	10
RailGo	12	12	14	17	10	13
«Газпромтранс»	13	13	15	14	14	12
«Новотранс»	14	14	12	12	13	14
«ЛУКОЙЛ-Транс»	15	15	16	20	–	15
«Первый промышленный оператор»	16	16	11	19	16	16
«Транспортные технологии»	17	17	19	18	22	17
«Евросиб СПб»	18	18	23	23	19	21
FESCO	19	19	22	13	17	19
ТГК	20	20	27	25	18	24

Гендиректор "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров отмечает, что ФГК опустилась со второго места по объему перевозок впервые за долгое время. По его словам, НТК удалось обогнать компанию за счет приобретения парка полувагонов "Нефтетранссервиса" (25,4 тыс. штук). А динамика "Деметра-Холдинга" объясняется как закупкой новых вагонов, так и развитием маршрутных перевозок в ключевой растущей номенклатуре — зерновых грузов. По словам эксперта, на фоне падения погрузки большинства грузов положительную динамику также показывают контейнерный сегмент и минеральные удобрения, а стабильными остаются нефтеналивные грузы. По данным ОАО РЖД, в январе—июле общая погрузка сократилась на 3,4%, до 697,7 млн тонн. Погрузка удобрений выросла на 8,5%, до 39,5 млн тонн, зерна — на 3,3%, до 18 млн тонн, а нефти и нефтепродуктов — снизилась на 0,9%, до 121,5 млн тонн. В "Деметра-Холдинге", НТК, ПГК и ФГК комментарии не предоставили.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук ожидает, что на рынке продолжится перераспределение долей в пользу операторов, продолжающих наращивать парк, чтобы обеспечить наличие большего числа порожних вагонов на разных станциях погрузки.



По его словам, это позволяет быть рядом с потенциальными клиентами, обеспечивая транспортную безопасность, и наращивать объемы перевозок, компенсируя ростом парка технологические сложности, в том числе замедление скорости оборота вагонов.

Михаил Бурмистров добавляет, на рынке после повышения ключевой ставки, которое автоматически транслируется в договоры лизинга подвижного состава, сформировались предпосылки для ускорения консолидации парка за счет M&A. Крупные операторы заинтересованы в приобретении вагонов, а цены у заводов, хоть и стабилизировались на фоне отказа некоторых клиентов от закупок, остаются высокими, и ожидание поставок растягивается на несколько месяцев, поясняет он. А купившие парк в 2022–2023 годах на заемные средства или в лизинг инвесторы, продолжает аналитик, могут задумываться о выходе из бизнеса, чтобы зафиксировать прибыль от роста цен на вагоны и под давлением роста стоимости финансирования в связи с высокой ключевой ставкой.

Как отмечают в Infoline, несмотря на ожидаемое снижение рентабельности операторов в 2024 году в среднем до 14–15% против около 20% в 2023 году в связи с ростом расходов на лизинг подвижного состава, доходность и финансовая устойчивость бизнеса большинства крупнейших игроков остается очень высокой. На этом фоне и с учетом дальнейшего роста крупных компаний Михаил Бурмистров допускает в 2025 году публичное размещение кого-то из лидеров операторского рынка. (Коммерсантъ 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Вагоны включили тормоза: что происходит с движением грузов по сети РЖД. "Forbes". 23 августа

2024

Ситуация с движением грузов по сети Российских железных дорог (РЖД) ухудшается. В июле общий объем погрузок снизился до 97,4 млн т, что на 5,6% меньше, чем за аналогичный период 2023 года. Отрасль не справляется с изменением направлений грузопотоков — снижение по разным видам грузов фиксируется не первый месяц. В РЖД отмечают, что падение объемов грузоперевозок связано с профицитом парка: уже сейчас на железной дороге находится 220 000 лишних вагонов

Грузовладельцы отмечают нехватку инфраструктуры и тяги в РЖД по самым востребованным направлениям перевозок и видам грузов. Снижается скорость обработки грузов в зонах погрузки и выгрузки. То и дело появляются сообщения о заторах и росте числа брошенных поездов. В июле, по оценкам Союза операторов железнодорожного транспорта, количество брошенных поездов составляло свыше 100 000 единиц, или около 9% парка. Станции не в состоянии обрабатывать грузы в срок. Заказчикам отказывают в погрузке. По некоторым направлениями подачу вагонов ждут месяцами на фоне достаточности вагонного парка на сети, пишут отраслевые издания.

По официальным данным, в июле погрузки угля на сети РЖД снизились на 8%, зерна — на 9%, чёрных металлов — на 12%, цемента — на 15%, стройматериалов — на 17%.

Вагончик катится

Представитель одной из сибирских логистических компаний считает, что погрузка падает во многом из-за ухудшения оборота вагонов: «У нас в строительной отрасли показатели погрузки падают на 10-20% каждый месяц — по показателям год к году».

Ключевым показателем эффективности работы железнодорожного транспорта является оборот вагона — это цикл, который можно считать от начала одной погрузки до начала следующей. В первом полугодии 2024 года этот показатель стал худшим за последние 14 лет. По данным издания Vgudok.com, оборот грузового вагона рабочего парка составил более 20 суток, что на 10% больше, чем показатель аналогичного периода предыдущего года. Увеличение оборота вагона означает ухудшение этого показателя.

По оценкам союза «Объединение вагоностроителей», в настоящее время эксплуатируемый парк грузовых вагонов на сети РЖД составляет 1,347 млн единиц. Речь идет об общем вагонном парке, который включает вагоны операторских компаний — ФГК, ПГК, Globaltrans, «Деметра-Холдинг», НТК и других. При этом порядка 200 000–220 000 грузовых вагонов, по оценкам союза, даже могут считаться «излишними», в то же время у некоторых операторов наблюдается их локальный дефицит.

Причина дефицита — увеличение времени оборачиваемости вагонов, что обусловлено невозможностью инфраструктуры, что называется, «переварить» такой объем парка в условиях имеющихся ограничений пропускной способности сети. А увеличение времени оборачиваемости, в свою очередь, стало результатом изменения логистических цепочек и увеличения расстояний перевозки грузов, приводит слова исполнительного директора «Объединения вагоностроителей» Евгения Семенова издание Vgudok.com.

Заместитель председателя Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС) Денис Семенкин рассказал, что грузовые вагоны «по два, по три месяца не могут дойти до клиента».

«Причем речь идет не о расстояниях в тысячи километров. Есть примеры, когда вагон находится на станции с тарифным расстоянием 14 км и не может прийти месяц. Издалека вагоны быстрее приходят, чем перемещаемые с соседних станций. То есть железная дорога на сегодняшний день организывает перевозку порожняка крайне плохо», — отметил эксперт.



По его мнению, вопрос избытка парка можно решить. «Если железная дорога начнет выполнять свои обязательства перед клиентами, закупит дополнительные маневровые тепловозы, которые осуществляют подачу/уборку вагонов под или после выгрузки, то у нас резко снизится оборот вагона — вагоны будут быстрее оборачиваться, быстрее попадать к клиенту, быстрее уходить с мест выгрузки, и мы сразу ощутим, как много вагонов стало на сети», — считает Семенкин.

В РЖД признают наличие проблемы с оборачиваемостью вагонов и связывают ее именно с профицитом парка. «Когда на автомобильную трассу выезжает больше автомобилей, чем она может пропустить, движение от этого не ускоряется. Ситуация усугубляется, если кто-то в одной из полос для движения припаркует свою машину на продолжительное время», — говорится в сообщении пресс-службы РЖД. В ней также уточнили, что темпы поступления нового парка в сеть РЖД опережают выбытие старых вагонов. За последние шесть лет парк увеличился на 235 000 единиц (+21%) и достиг 1,348 млн единиц.

"По оценке отраслевых институтов, количество вагонов превышает предельно допустимые технологические параметры инфраструктуры железнодорожного транспорта на 220 000 единиц, — подтвердили Forbes в пресс-службе РЖД. — Исходя из имеющейся грузовой базы и возможностей инфраструктуры, они оказываются невостребованными и поэтому простаивают, в том числе на путях общего пользования, и препятствуют продвижению поездов и маневровым операциям. Это привело к отрицательной динамике основных показателей, оценивающих эффективность не только использования грузовых вагонов, но и перевозочного процесса в целом. Производительность вагона по сравнению с 2018 годом снизилась на 20%».

По имеющимся прогнозам, поделились в пресс-службе РЖД, к 2030 году профицит парка составит уже около 310 000 вагонов. «Для урегулирования этой ситуации совместно с Союзом операторов железнодорожного транспорта разработана методика расчета требуемого парка подвижного состава, которая проходит согласование с причастными федеральными органами исполнительной власти, — говорится в ответе пресс-службы на запрос Forbes. — Также рассматривается ряд изменений в нормативные акты в части организации работы с порожними грузовыми вагонами».

Даешь угля

В последние месяцы, по данным собеседников Forbes, проблемы в сети фиксируют сталелитейщики, перевозчики контейнеров, угольщики. По оперативным данным, погрузка угля за шесть месяцев 2024 года сократилась до 169,2 млн т (-5,5% к аналогичному периоду 2023-го). При этом в РЖД сообщили о наращивании объемов перевозок угля на экспорт в восточном направлении: согласно квоте, для него было погружено для отправки за рубеж около 100 млн т. Судя по приведенным данным, весь запланированный объем угля на экспорт в восточном направлении из Кузбасса, Тывы, Бурятии и Якутии был вывезен. Однако перевозчик не раскрыл данные по другим направлениям: отправки в направлении портов Юга и Северо-Запада сократились. И в целом экспорт угля снизился на 11%. Как сообщили экспортеры, они отправили столько, сколько пропускала сеть.

«В январе-июле 2024 года по сети РЖД отправлено 697,7 млн т грузов (-3,4% к аналогичному периоду прошлого года), — сообщили Forbes в пресс-службе РЖД. — Основное снижение приходится на экспорт угля, прежде всего из-за уменьшения спроса на перевозки в направлении портов Азово-Черноморского бассейна в первые месяцы года — в феврале объемы предъявления груза сократились в шесть раз».

Но спрос на экспортные перевозки угля в южные порты постепенно восстанавливается, отмечают в компании: «Однако с учетом ограничений пропускной и провозной способности инфраструктуры, пика летних пассажирских перевозок обеспечить восполнение не предъявленных ранее объемов не представляется возможным». В пресс-службе РЖД также отметили, что при падении перевозок угля по итогам семи месяцев 2024 года положительную динамику показали удобрения (+8,5% к январю-июлю 2023 года), промышленное сырье (+13,1%), зерно (+3,3%), кокс (+5,3%).

Траки и рельсы

Снижаются не только экспортные перевозки, но и внутренние. Сокращение объемов последних в первом полугодии составило 2,8%, до 464,2 млн т. Общий объем перевозок по сети уменьшился по сравнению с тем же периодом прошлого года на 3,7%, до 772,2 млн т, сообщил «Интерфакс».

Объем международных перевозок в январе-июле 2024 года снизился на 4,9%, составив 308 млн т, в том числе через порты было перевалено 194,9 млн т (-6,6% к январю-июлю 2023-го), через погранпереходы — 113,1 млн т (-1,9%).

Снижение импорта в январе-июле составило 9%, до 40,8 млн т, в том числе перевалка через порты была на уровне 9,5 млн т (+5,2%), через погранпереходы — 31,3 млн т (-12,6%). Экспортные перевозки за семь месяцев уменьшились на 4,8% и составили 242,2 млн т, перевозки через порты упали на 7,2%, до 184,5 млн т, а через погранпереходы — выросли на 3,8%, до 57,7 млн т.

Грузы активно уходят с железной дороги: сбой в сети выдавливают грузопоток на автотранспорт, утверждают собеседники Forbes. По оценкам руководителя направления по работе со средним корпоративным бизнесом ГК «Альфа-Лизинг» Анны Граховой, сегодня уже около 65% внутренних грузоперевозок осуществляется автомобильным транспортом. Грузы, которые на автомобилях доставляются за 12 часов, по железнодорожным магистралям едут примерно семь суток, если брать в расчет плечо в 650 км.

В РЖД приводят иную статистику. «Железнодорожный транспорт сохраняет первое место по грузообороту — ключевому показателю транспортной работы, характеризующему не только факт погрузки, но и расстояние перевозки груза, — говорится в сообщении пресс-службы компании. — По данным Росстата, доля железных дорог в грузообороте транспортной системы страны по итогам первого полугодия 2024 года составила 46,4%, а без учета трубопроводного транспорта — 86,5%. При этом доля автомобильного транспорта за тот же период составила 6,8%». (Forbes 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

РЖД ввела скидки на перевозку отдельных видов грузов. "Ведомости". 26 августа 2024

Они направлены в том числе на вывоз контейнеров с востока страны

РЖД ввела скидки на перевозки зерновых культур и продукции химпрома, а также расширила действие дисконта в 20,7% на доставку контейнеров в полувагонах из Забайкальска. Об этом компания сообщила 26 августа.

Данные тарифные решения должны привлечь на железную дорогу дополнительные объемы грузов, уточняется в релизе.

В частности, скидка к тарифу в размере 8,9% вводится на экспортные перевозки зерновых и зернобобовых культур по восточной ветке международного транспортного коридора (МТК) "Север - Юг" в направлении Ирана через российско-казахстанские погранпереходы и далее через туркменские станции Сарахс или Акяйла, отмечает РЖД. Восточная ветка МТК представляет собой железнодорожное сообщение России через Казахстан, Узбекистан и Туркмению с Ираном.

Кроме того, РЖД вводит скидку в 10,9% на перевозки полипропилена и полиэтилена в 40-футовых контейнерах в составе контейнерных поездов из Тобольска на подмосковную станцию Ворсино. Производителем этих веществ в Тюменской области является "ЗапСибНефтехим", входящий в промышленный холдинг "Сибур".

Дисконт в размере 12,8% будет введен на перевозки ильменитового концентрата со станции Олекма в Амурской области на станцию Марцево (Таганрог), а также на станцию Армянская Крымской железной дороги, следует из сообщения компании. Крупнейшим производителем этого концентрата в Амурской области является Байкало-Амурская горнорудная корпорация, а само сырье - основным продуктом для производства соединений титана и самого титана в чистом виде.

В крымском Армянске находится завод по выпуску диоксида титана - "Крымский титан". РЖД ввело скидку в 50% на его внутрироссийские перевозки с этого предприятия.

Дисконт на внутрироссийские и импортные перевозки груженых универсальных крупнотоннажных контейнеров в полувагонах со всех станции Дальневосточной железной дороги был введен монополией еще в сентябре 2022 г. как ответная реакция на затоваривание импортными контейнерами дальневосточных портов. Теперь РЖД расширила действие этой скидки на отправки из Забайкальска, где находится крупный погранпереход с китайской Маньчжурией.

Указанные тарифные условия действуют до конца 2025 г., следует из данных РЖД.

Предоставление скидки на перевозку контейнеров в полувагонах из Забайкальска выглядит логично, поскольку там сейчас планируется запуск этой технологии, говорит гендиректор "Infoline-аналитики" Михаил Бурмистров. Напомним, что 23 августа РЖД сообщила о начале перевозки контейнеров в полувагонах с погранперехода Забайкальск - Маньчжурия для решения проблемы с вывозом контейнеров (на погранпереход в Забайкальске приходит большое количество вагонов с углем и рудой, которые выгружаются и возвращаются на сеть РЖД в порожнем состоянии). Остальные скидки Бурмистров называет "тактическими историями", не касающимися масштабных объемов перевозок.

Эксперт отмечает, что РЖД сейчас не справляется с вывозом грузов по объективным причинам - проблемы с технической готовностью локомотивов, дефицит локомотивных бригад и в целом кадров в перевозках. "Учитывая усложнившуюся ситуацию на сети, высокий уровень террористических угроз, нагрузку на пути необщего пользования, РЖД теряет грузовую базу - даже несмотря на то, что на автотранспорте, куда уходят грузоотправители, быстро растут тарифы", - добавляет он.

Погрузка на сети РЖД в январе - июле 2024 г. снизилась на 3,4% в годовом выражении до 697,7 млн т, следует из данных компании. В июле по железным дорогам в стране было перевезено 97,4 млн т грузов - на 5,6% меньше, чем годом ранее. В основе негативной динамики за семь месяцев - сокращение перевозок угля на 5,9% до 195,3 млн т, а также снижение погрузки стройматериалов на 13,6% до 67,7 млн т. "Ведомости" направили запрос в РЖД.

Для справки: Название компании: Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО) Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2/1, стр. 1 Телефоны: +78007555005; +7(499)2629095 Факсы: +7(499)2629901 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru> Руководитель: Белоусов Андрей Рэмович, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления (Ведомости 26.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

С роины Ильича на берега Персидского залива. "Гудок". 28 августа 2024

Куйбышевская железная дорога и правительство Ульяновской области вышли на финишную прямую по открытию прямого экспортно-импортного маршрута Ульяновск – Астара (Азербайджан) – Ульяновск. Грузовой экспресс организован в рамках масштабного логистического проекта "Средняя Волга – Каспий – Персидский залив".

Работа над проектом "Грузовой экспресс" по торгово-логистическому маршруту Средняя Волга – Каспий – Персидский залив началась в марте 2023 года. Заявителем маршрута выступили АНО "Региональный центр поддержки и сопровождения предпринимательства", ООО "Улмейд" (оно будет отправителем – экспедитором грузов данного поезда) и представители регионального центра Ульяновской области "Мой бизнес".

Отправление первого поезда назначено на 28 сентября, время в пути составит немногим больше трёх суток. На начальном этапе намечается отправка одного состава в месяц, в дальнейшем планируются увеличение поставок и обратная загрузка.

Проект – составная часть международного транспортного коридора (МТК) Север – Юг, рассказали "Гудку" в Куйбышевском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО).

На данный момент Центральная дирекция управления движением ОАО "РЖД" в графике движения поездов назначила расписание для грузового поезда в сообщении Россия – Азербайджан (в одну сторону). Опорная станция отправления – Ульяновск-3, где будет формироваться состав назначением на станцию Астара (эксп.) Азербайджанских железных дорог. С российской стороны поезд будет передан в Азербайджан на погранпереходе Самур (СКЖД). "В рамках разработанной технологии станциями погрузки являются Майна, Чердаклы, Красный Гуляй и Ульяновск-3", – уточнил представитель Куйбышевского ТЦФТО.

В составе контейнерного поезда планируется отправлять различную номенклатуру груза ульяновских предприятий: зерно, масло, муку, песок, профиль металлический, стройматериалы, продукцию деревообработки и мебель.

Куйбышевская дирекция терминально-складского комплекса ОАО "РЖД" также примет участие в проекте. Она будет осуществлять погрузку растительного масла в контейнеры с использованием флекситанков на грузовом терминале в Ульяновске.

"Регулярный маршрут позволит снизить сроки доставки грузов, стоимость транспортировки, а также вовлечь в экспортные поставки новых грузоотправителей не только Ульяновской области, но и соседних регионов (Мордовия, Чувашия, Кировская область)", – рассказала заместитель начальника Куйбышевского ТЦФТО (по транспортному обслуживанию) Елена Варламова.

"Запуск поезда – результат договорённостей с премьер-министром Азербайджана Али Асадовым во время моего визита в Баку в конце мая, а также слаженной работы железных дорог России и Азербайджана при поддержке нашего посольства, торгпредства и Минпромторга РФ", – отметил губернатор Ульяновской области Алексей Русских.

Для справки: Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО)* Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2/1, стр. 1 Телефоны: +78007555005; +7(499)2629095 Факсы: +7(499)2629901 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Белосов Андрей Рэмович, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления* (Гудок 28.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Севморпуть

Гендиректор Росатома возглавит российскую часть подкомиссии РФ и КНР по развитию Севморпути.

Председателем китайской части подкомиссии станет министр транспорта КНР. Генеральный директор госкорпорации "Росатом" получит полномочия председателя российской части подкомиссии РФ и КНР по сотрудничеству по Северному морскому пути (СМП). Это следует из протокола к соглашению между правительствами двух стран, размещенному на портале опубликования правовых актов. Должность руководителя Росатома в настоящее время занимает Алексей Лихачев.

"В целях укрепления практического взаимодействия и содействия сотрудничеству двух государств в сфере международных морских грузоперевозок по Северному морскому пути, стороны в рамках Российско-Китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств учреждают подкомиссию по сотрудничеству по Северному морскому пути... Обязанности председателей национальных частей подкомиссии от российской стороны — генеральный директор государственной корпорации по атомной энергии "Росатом", — сказано в документе.

Китайскую часть подкомиссии возглавит министр транспорта КНР, которым сейчас является Ли Сяопэн. Регулярные рабочие заседания подкомиссия должна проводить не реже одного раза в год поочередно в России и Китае.

Напомним, в мае 2024 года по итогам встречи российского президента и лидера КНР была достигнута договоренность о создании отдельного межправительственного органа — подкомиссии по развитию Севморпути. Первое ее заседание может состояться в октябре 2024 года.

Северный морской путь определен одним из стратегических приоритетов развития России. В августе 2022 года правительство РФ утвердило план развития Севморпути до 2035 года, в который вошло 155 мероприятий, направленных на развитие грузовой базы, флота, транспортной и инфраструктуры безопасности. Согласно плану, годовой грузопоток по СМП должен составить в 2030 году 150 млн тонн, 2035 году — 220 млн тонн.

Грузоперевозки по Севморпути за 2023 год составили 36,25 млн тонн, международные транзитные перевозки превысили 2 млн тонн. (Portnews 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Второе судно с экспортными грузами 22 августа 2024 года выйдет из порта Архангельск в Китай в рамках нового сервиса по СМП.

Из КНР в Россию китайское судно доставило 515 импортных контейнеров. Второе китайской судно с экспортными грузами 22 августа 2024 года выйдет из порта Архангельск в КНР в рамках нового регулярного сервиса «Арктический экспресс №1» по Северному морскому пути (СМП). Об этом на своей странице в соцсетях написал представитель губернатора Архангельской области по развитию Арктики Дмитрий Юрков.

«Уже второе судно из Китая Xin Xin Hai 2 пришло в Архангельск и разгрузило 515 контейнеров... 22 августа мы отправляем с этим судно экспорт в порты Китая», — сообщил он.

По его данным, китайское судно доставило из КНР в Архангельск около 500 автомобилей, автозапчасти, одежду, обувь, химию и пр. «Нам очень важно расширять ассортимент ввозимой продукции и нам нужно добиться доверия заводов Китая. Нам важно доказать, что порт Архангельск готов принять любой груз», — добавил Дмитрий Юрков. Как сообщало ИАА «ПортНьюс» ранее, проект «Арктический экспресс №1» развивается в сотрудничестве между правительством Архангельской области, РЖД и китайской компанией NewNewShipping Line (Torgmoll). Маршрут связывает по Севморпути Архангельск и основные китайские порты — Шанхай и Нинбо. Первый заход контейнеровоза по новому логистическому маршруту в порт Архангельск из Китая состоялся в середине августа 2024 года. Впервые за последние 30 лет в порт был доставлен груз с импортной продукцией.

По информации Российских железных дорог, в рамках нового сервиса по СМП в августе-сентябре 2024 года ожидается 5 рейсов из Китая в Архангельск и обратно. (Portnews 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко предложил сделать порты Ленобласти на Балтике отправными точками СМП.

Порты Ленинградской области на Балтике могут стать отправными точками в маршруте по Северному морскому пути (СМП). Об этом в ходе первого заседания Морской коллегии 27 августа рассказал губернатор Ленобласти Александр Дрозденко.

"Обеспечение безопасности и развития морских путей, портовых мощностей и строительство новых судов — главные темы первого заседания Морской коллегии, которое сегодня в Москве провел Николай Платонович Патрушев. Особое значение для экономики приобретает Северный морской путь, отправными точками которого могут быть и порты Ленобласти на Балтике", — сказал глава региона.



По словам Дрозденко, Севморпуть является уникальным российским логистическим коридором, который уже подготовлен для эксплуатации. Были созданы базовые портовые мощности по маршруту, "парк" судов необходимого ледового класса и ледокольный флот. Также завершается строительство стратегических производств на северном побережье.

Напомним, что объем грузопотока по СМП в 2023 г. составил более 36,254 млн т, что на 250 000 больше целевого показателя. В сравнении с показателем за 2022 г. (34,34 млн т) объем грузопотока СМП вырос почти на 5,6%. Ожидается, что в 2024 г. грузопоток должен составить 72 млн т, в 2030 г. – порядка 193 млн т. (Ведомости. Санкт-Петербург 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Азербайджанская нефть впервые пошла по Севморпути в Китай.

Первый азербайджанский танкер идет по Севморпути с грузом черного золота для КНР

Согласно информации LSEG, азербайджанский танкер впервые отправился по Северному морскому пути в КНР.

Речь идет о судне Prisma под флагом Островов Кука, которое принадлежит сейшельской компании Evergreen Embrace. Это судно класса ICE 1С, которое ходит в ледовой обстановке. Оно идет из Приморска, и в настоящее время находится в Карском море.

Reuters отмечает, что РФ увеличивает объемов транспортировки грузов по СМП. Постепенно этот путь начинает конкурировать с Суэцким каналом.

В этом навигационном сезоне уже шесть судов перевезли порядка 600 тыс. т черного золота российских компаний в Китай. Все танкеры относятся к "Совкомфлоту". Трейдеры ждут роста поставок по этому маршруту.

В то же время, отмечает агентство, стоимость проведения судов по СМП дороже, чем через Суэцкий канал, поэтому Китай является единственным экономически эффективным направлением. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Морские и речные перевозки

Минтранс РФ ждет роста речных грузоперевозок в России к 2030 году почти в 1,6 раза.

Российский Минтранс к 2030 году ждет значительного роста перевозок пассажиров и грузов речным флотом, сообщил телеканалу "Россия-24" руководитель ведомства Роман Старовойт. "Мы рассчитываем, что в текущем, 2024 году более 12 миллионов пассажиров будет перевезено речным флотом, а до 2030 года мы планируем, что эта цифра увеличится до 19 миллионов пассажиров", - сказал он.

"Примерно такие же темпы мы закладываем по росту грузооборота. В этом году более 120 млн тонн будет перевезено речным флотом и до 190 млн тонн к 2030 году", - добавил министр. Таким образом, рост к 2030 году может составить 58%.

По данным Росстата, перевозки грузов речным транспортом в стране в 2023 году снизились на 11,2% по сравнению с 2022 годом, до 103,4 млн тонн.



Для справки: Название компании: Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) Адрес: 109992, Россия, Москва, ул. Рождественка, 1, стр. 1 Телефоны: +7(499)4950000; +7(499)4950001; +7(499)4950000#1041; +7(499)4950000#1042; +7(499)4950704; +7(499)4950003 Факсы: +7(499)4950010 E-Mail: info@mintrans.ru Web: <https://mintrans.gov.ru/> Руководитель: Старовойт Роман Владимирович, министр (Интерфакс 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Правительство РФ направит дополнительно 2,8 млрд руб. на поддержку морских перевозок в Калининградскую область.

Это позволит организовать перевозку около 500 тыс. тонн грузов в год Правительство РФ направит дополнительно 2,8 млрд руб. на поддержку морских перевозок в Калининградскую область. Об этом в ходе рабочей встречи с исполняющим обязанности губернатора Калининградской области Алексеем Беспрозванных заявил глава правительства РФ Михаил Мишустин, следует из [стенограммы](#) встречи, опубликованной правительством.

По словам председателя правительства, указанные средства будут направлены в дополнение к 1,8 млрд руб., уже предусмотренным с бюджета на указанные цели. (Portnews 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Трест "Арктикуголь" ищет судно для постоянных морских перевозок на Шпицберген.

Государственный трест "Арктикуголь", занимающийся добычей угля на Шпицбергене, ведёт поиски грузопассажирского судна ледового класса, которое смогло бы осуществлять перевозку людей и грузов на архипелаг на постоянной основе.

Об этом трест "Арктикуголь" сообщил в своём канале в Telegram.

Поиском судна занят мурманский филиал треста, в ведении которого находится перевозка на Шпицберген горняков и их семей. В тресте отметили, что возобновление морских пассажирских перевозок могло бы стать альтернативой чартерным авиаперелётам, которые сегодня прекращены.

Грузы на архипелаг отправляют ежемесячно из Мурманска. Их перевозят автомобильным транспортом через материковую Норвегию в порт Тромсё, а оттуда на морском судне почтовой службы Норвегии в Баренцбург.

На Шпицбергене находятся российские шахтёрские поселения Баренцбург, Пирамида и Грумант.

Трест "Арктикуголь" давно хочет привлечь на российскую часть архипелага группы туристов для наблюдения за китами. Гендиректор треста Ильдар Неверов планировал открыть регулярное морское сообщение между РФ и Шпицбергенем ещё в апреле 2024 года.

Тогда отмечалось, что для таких морских поездок виза россиянам не потребуется. Сейчас на Шпицберген можно попасть только длинным и запутанным маршрутом через материковую Норвегию, для которого необходима действующая норвежская шенгенская виза: прямого авиасообщения нет, а поездка из Мурманской области через Киркенес требует несколько пересадок (в Тромсё, а затем в Лонгйирбюене).

С 29 мая власти Норвегии ужесточили въезд в страну для российских граждан, запретив посещать её даже транзитом. Норвежские власти заявили, что не хотят видеть туристов из России. В запрете есть ряд исключений, касающиеся въезда в Норвегию дипломатов и членов их семей, а также людей, которые живут или работают на Шпицбергене. (Деловой Петербург 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Бесшовная логистика на Север и слова о кадрах: что происходило с водным транспортом в июле-2024.

"ИА РЖД-Партнер.ру". 20 августа 2024

Судя по новостям из мира водного транспорта, которые приходили в июле, свой ренессанс переживает северная логистика, в том числе и морская. Это видно и по цифрам грузооборота портов, и по проектам, которые в последнее время звучали в СМИ. Обо всем – в нашем обзоре.

Грузооборот портов – снова минус

По итогам семи месяцев 2024 года снова отмечено снижение грузооборота морских портов России – речь о -3,1% к показателю за этот же период прошлого года. За январь – июль грузооборот портов составил 521,8 млн тонн, сообщает Ассоциация морских торговых портов. Экспортных грузов перегружено 411,6 млн т (-3,1%), импортных грузов – 24,2 млн т (+6,1%), транзитных – 40,1 млн т (+3,3%), каботажных – 46 млн т (-12%).

Объем перевалки сухогрузов составил 257,8 млн т (-2,9%). В этот объем вошли 112,6 млн т угля (-11,4%), 42,6 млн т зерна (+6,5%), 32,1 млн т грузов в контейнерах (+10,8%), 25 млн т минеральных удобрений (+26,5%), 11 млн т черных металлов (-15,7%), 6,1 млн т руды (+5,3%), 4,7 млн т грузов на парамах (-0,9%). Объем перевалки наливных грузов составил 264 млн тонн (-3,4%), в том числе сырой нефти – 160 млн т (-0,9%), нефтепродуктов – 77,5 млн т (-9,8%), сжиженного газа – 20,6 млн т (+2,6%), пищевых грузов – 3,7 млн т (+7,4%).

Если обращаться к данным по бассейнам, то в плюсе за 7 месяцев оказались только Балтийский (+1,3%) и Каспийский (+15,8%) бассейны. При этом самый большой прирост по портам показал Архангельск, относящийся к Арктическому бассейну, – в сравнении с тем же периодом прошлого года грузооборот там прибавил 41,7% – он составил 1,5 млн т. К слову, одним из ключевых объектов комплексного плана развития регионального транспортного узла до 2035 года для Поморья является строительство глубоководного терминала в Архангельске. Потенциальная грузовая база под него оценивается в 20 млн т, об этом в июле говорил первый замгубернатора Архангельской области Алексей Алсуфьев. "В целях перевозки такого объема груза необходимо развитие железнодорожной инфраструктуры", – уточнил чиновник.

Напомним, что за I полугодие снижение грузооборота в морских портах РФ составляло 3,1%, за I квартал – -3,3%.

Арктический экспресс: запуск

В наших обзорах о водном транспорте мы часто упоминаем о развитии СМП, но чаще лишь как о планах. В начале июля пришла новость о действиях – был дан старт маршруту "Арктический экспресс № 1".

Новый маршрут предназначен для ускорения и оптимизации грузоперевозок между Россией и Китаем, говорится в сообщении правительства Архангельской области. Названный маршрут должен связать с Архангельском по СМП порты Китая – Шанхай и Нинбо. "Арктический экспресс № 1" – мультимодальный маршрут: по прибытии в Архангельск грузы будут доставляться по железной дороге в Москву и Санкт-Петербург.

"[Маршрут открывает новые возможности для расширения сотрудничества в области торговой логистики, развивает коммерческие линейные контейнерные перевозки несырьевых грузов по Северному морскому пути и способствует более тесному сотрудничеству между двумя странами. Новый мультимодальный маршрут поможет экспортерам из центральных и северо-западных регионов России осуществлять прямые поставки продукции вне зависимости от транзита через третьи страны]", – говорила на старте проекта глава РЭЦ Вероника Никишина.

В правительстве Архангельской области сообщили, что общая длина маршрута составляет 1200 километров по железной дороге и 6600 морских миль. Весь путь должен занимать 20–25 дней, что значительно меньше времени доставки по сравнению с традиционными маршрутами.

В 2024 году по данному мультимодальному коридору запланирована перевозка более 20 тысяч контейнеров.

Первое судно по новому маршруту пришло в Архангельск из Китая в первой половине августа. Судно доставило запчасти для автомобилей, бытовую технику и товары народного потребления – почти 500 контейнеров. Как отметил во время встречи судна из Китая уже упомянутый выше А. Алсуфьев, вскоре ожидается прибытие еще двух судов, на борту которых будет порядка 700–800 контейнеров.

Отметим, что буквально накануне, 19 августа, РЖД сообщили, что первый поезд с контейнерами из КНР, доставленными по Северному морскому пути, отправили из Архангельска в центр России – в Тульскую область.

"В первом поезде 78 контейнеров с комплектующими для автомобилей", – уточнили в холдинге. В августе – сентябре ожидается 5 рейсов морского контейнеровоза из Китая в Архангельск и 5 – в обратном направлении.

Логистические хабы – в помощь СМП

Без планов, связанных с СМП, пожалуй, не обходится ни один месяц, как мы уже отмечали выше. Июль исключением в этом плане не стал: для усиления работы по СМП нужны логистические хабы на северных реках Обь, Иртыш, Лена и Енисей. Об их создании договариваются Росморречфлот и "Росатом", сообщил глава Росморречфлота Андрей Тарасенко на встрече с премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним. Хабы на этих реках должны обеспечить в том числе выход к Северному морскому пути, но в целом проект направлен на развитие речных грузовых перевозок и снижение нагрузки на железные дороги в восточном направлении.

Как отмечал на встрече А. Тарасенко, грузооборот на реке падает, потому что нет хабов и нет стивидоров, которые должны организовать и накопить груз, обеспечить грузовую базу.

"Мы с железнодорожниками, со всеми стивидорами говорим сегодня о том, что река должна соединиться с портом. То есть должен быть мультимодальный хаб на базе речных портов, в котором заинтересован и морской порт. Он



должен его строить или участвовать в его строительстве, он его должен обеспечивать грузами", – сказал А. Тарасенко.

Проблемы – в кадрах

Одна из самых крупных проблем транспортной отрасли – кадры. Она заметна и в автобизнесе, и на железной дороге. И на водном транспорте. В июле об этом рассуждали чиновники разных уровней, но про конкретные шаги для удержания людей в морских профессиях слышно было мало. Так, в начале июля о внимании к подготовке моряков и привлечении квалифицированных кадров в отрасль заявлял помощник президента РФ Николай Патрушев в поздравлении с Днем работников морского и речного флота. По его словам, обратить внимание на кадры необходимо в условиях того, что "в ближайших планах государства – увеличение грузовых и пассажирских перевозок".

О нехватке кадров, но уже точно – для перевозок по МТК Север – Юг, заявил в июле вице-президент Российского экспортного центра Станислав Георгиевский. Он отметил, что для обслуживания речных перевозок по МТК в регионах нужно решать проблемы с сотрудниками: российским портам, тяготеющим к этому транспортному коридору, банально не хватает докер-механизаторов, отмечал представитель РЭЦ. В пример он привел Самарскую область.

"В рамках коридора Север – Юг там есть достаточно существенный потенциал, в том числе задействовать речной транспорт для того, чтобы доставлять товары в Иран. Но банально нет предложений на рынке труда крановщиков. Грузить на баржу нет специалистов, люди не хотят работать", – отметил С. Георгиевский. В рамках программ по подготовке кадров, которые сейчас формируются в стране, нужно решать данную проблематику, добавил он. ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://IAРЖД-Партнер.ру) 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Субсидии на морские перевозки сдержат цены на товары для российского эксклава. "Российская газета". 27 августа 2024

Правительство России выделило еще 1,4 миллиарда рублей на субсидирование морской логистики Калининградской области. Таким образом, общий объем дополнительного финансирования отрасли на текущий год с учетом уже вложенных средств составит 2,8 миллиарда рублей. Это поможет бизнесу снизить затраты на доставку грузов и, как следствие, позволит сдерживать растущие в регионе цены. Насколько себя оправдает обновленная субсидия, рассказали эксперты.

Дополнительно поддержать грузоперевозчиков решили по поручению президента страны. Распоряжение о субсидировании калининградского направления подписал председатель федерального правительства Михаил Мишустин. После этого упомянутые 1,4 миллиарда рублей направили из резервного фонда Росморречфлоту, который распределит деньги между морскими грузоперевозчиками.

Такая сложная с бюрократической точки зрения процедура позволяет логистам удерживать льготную ставку на фрахт судов, курсирующих между российским эксклавом и Ленинградской областью. В теории дополнительная субсидия позволит увеличить грузооборот: в правительстве региона ожидают, что к концу текущего года он составит почти полмиллиона тонн.

Предпосылки для этого есть, ведь морское направление является для современного Калининграда приоритетным, особенно на волне трудностей с проездом через российско-литовскую границу. Что интересно, ранее на 2024 год регион уже согласовывал субсидию в 1,8 миллиарда рублей. Полученные субсидии Росморречфлот распределит в апреле между 16 логистическими компаниями, работающими на морских линиях.

До этого грузоперевозчики перевозили товары, по сути, в долг, ожидая соответствующей компенсации от государства. Однако поток грузов настолько вырос, что после долгожданного запуска программы субсидирования ее объем "выгребли" практически за три месяца. После этого резонно встал вопрос о выделении дополнительных средств из федерального бюджета.

- Мы регион с особым географическим положением, поэтому, к сожалению, далеко не все товары можно сюда привезти по той же стоимости, как в других субъектах России. Даже для собственной аграрной продукции нужны, например, привозные удобрения. Это дополнительные расходы, - рассказал "РГ" врио губернатора Калининградской области Алексей Беспрозванных. - С точки зрения бизнес-логистики, морской путь для нас превалирует, особенно на фоне снижения на 18 процентов объемов железнодорожных перевозок из-за действующих санкционных ограничений. В то же время грузооборот паромов и сухогрузов за первое полугодие 2024-го, напротив, увеличился на 10 процентов. Выделенные субсидии помогают нам поддерживать баланс цен на ввозимые в регион товары.

Нагрузка на морские линии, правда, существенная. Сегодня Калининградскую и Ленинградскую области связывают 28 паромов и сухогрузов, и практически все заполнены до предела. По этой причине сразу в двух регионах планируют модернизировать железнодорожно-паромные комплексы. По примерным оценкам, это обойдется в 17 миллиардов рублей. Кроме того, президент страны поддержал решение о начале строительства двух дополнительных паромов для Калининградской области. Вопрос по третьему судну будут решать в 2026 году.



Бизнес тем временем отмечает, что, несмотря на очевидные плюсы программы субсидирования, механизм ее реализации по-прежнему сложный и не всегда понятный. Так, одна из федеральных логистических компаний, работающая на калининградском направлении, предложила вовсе разделить выделяемые из федерального центра деньги на две части. Первую можно распределить между всеми заявившимися по конкурсу логистами, а вторую - только между организациями, которые в прошлом году перевезли между эксклавом и "большой" Россией объем грузов, соответствующий конкурсной заявке.

Такой маневр позволит дополнительно поддержать те компании, которые добросовестно выполняют обязательства по субсидированным грузоперевозкам, и одновременно сократить число логистов, не выбирающих должный объем. Своих коллег дополнили представители Союза промышленников и предпринимателей Калининградской области. Эксперты отмечают, что основные проблемы эксклавной морской логистики вызваны вовсе не механизмом субсидирования, а административными решениями и дефицитом кадров.

- С паромами пока все нестабильно. Постоянные ремонты судов и нехватка рабочих рук в порту делает этот вид транспорта не самым привлекательным для большинства наших резидентов. Хотя, справедливости ради, поставить вагон на паром куда выгоднее, чем везти металл фурой в Петербург и потом перегружать в сухогруз. Надеемся, что строительство новых паромов сделает этот вид перевозки более доступным для всех категорий металлообработчиков, - подчеркнул вице-президента организации Олег Чернов.

Эксперт добавил, что из-за нехватки людей просела работа порта в Балтийске. Отгрузка там может занимать полдня. Есть проблемы и с контейнеровозами: в Калининградской области их немного, и далеко не все суда готовы перевозить 20-футовые контейнеры "на хвосте". Участились также случаи срыва графика вывоза, из-за чего нанятая в субаренду спецтехника может часами простаивать в порту.

Зато с сухогрузами ситуация заметно улучшилась, в том числе благодаря субсидированию. На линию выходят новые суда, уменьшаются сроки ожидания в портах, сокращается процент брака при перевозке металла в трюме. Выравниваются сроки доставки: один из перевозчиков уже сократил их с четырех недель до терпимых 14 дней. (Российская газета 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Николай Патрушев провел первое заседание Морской коллегии. "Российская газета". 27 августа 2024

Россия не собирается терять статус великой морской державы, как бы этого ни хотелось коллективному Западу во главе с США. Именно с таким посылом прошло в Москве первое заседание Морской коллегии РФ, которую возглавил помощник президента РФ Николай Патрушев.

"Создание Морской коллегии обусловлено необходимостью выведения на новый качественный уровень государственного управления в сфере морской деятельности в связи с ростом геополитической напряженности, беспрецедентным санкционным давлением на Россию", - объяснил создание нового органа помощник главы государства. Чтобы российскому флоту оставаться "на плаву", придется решить, как накопившиеся внутренние проблемы, так и противостоять неприкрытой внешней агрессии.

"США и их союзники стремятся воспрепятствовать доступу России к ресурсам Мирового океана, а также лишить или ограничить возможности по использованию важных морских путей", - заявил Патрушев. По его данным, они наращивают военно-морское присутствие в ключевых районах Мирового океана и в акваториях, непосредственно прилегающих к территории России.

Кроме того, иностранные спецслужбы организуют теракты, направленные против стратегически важных объектов морской инфраструктуры РФ. Одновременно, по словам Патрушева, политика западных стран нацелена на сдерживание морской экономической деятельности России.

Как подчеркнул помощник главы государства, задержание или арест российских судов, введение вторичных санкций в отношении компаний, выполняющих перевозки в интересах нашей страны, прекращение поставок судового оборудования и приостановка строительства российских судов на зарубежных верях - все это формирует существенные угрозы для безопасности России.

Еще один фактор риска - развернутая западниками кампания по дискредитации морской деятельности России, особенно в высоких широтах. При этом как способ давления и продвижения своих интересов используется экологическая повестка.

"В этих условиях требуется проведение целенаправленной и скоординированной морской политики. Важно определить эффективные меры по преодолению рисков и угроз национальным интересам и безопасности России", - указал Николай Патрушев.

Что касается внутренних проблем, то, по его данным, темпы обновления Российского флота не отвечают требованиям сегодняшнего дня. На протяжении многих лет недопустимо низким остается объем грузов, перевозимых судами под российским флагом, в первую очередь из-за нехватки отечественных судов.

"В результате недружественные России страны фактически вытеснили российские транспортные компании с рынка перевозок наших же экспортных и импортных стратегических грузов, включая нефть, нефтепродукты, зерно", - подчеркнул помощник президента.



По его мнению, необходимо развивать, а в отдельных случаях восстановить и приобрести новые компетенции в сферах судо- и кораблестроения, производстве судового оборудования и специальной техники, а также вывести отрасль на новый технологический уровень, в том числе за счет внедрения унифицированных программно-технических решений.

В то же время для эффективной работы судостроительных предприятий необходимо не только ликвидировать текущий кадровый дефицит, но и активно готовить молодых специалистов.

Отдельно на заседании речь шла о развитии Военного флота России.

"Россия как мощная морская держава заинтересована в обеспечении стратегической стабильности в Мировом океане. Однако высокая напряженность военно-политической обстановки в различных районах Мирового океана определяет необходимость расширения возможностей и повышения боеготовности Военно-морского флота", - отметил Патрушев.

По его мнению, в этих целях важно совершенствовать перспективный облик ВМФ. Особый акцент сделан на необходимости обеспечения серийности строительства военных кораблей и перехода к полной технологической независимости в производстве судового оборудования и программного обеспечения.

Как напомнил помощник президента, в рамках выполнения национальной морской политики особое внимание следует уделить арктическому направлению. Так, по его словам, в современных условиях, характеризующихся ненадежностью традиционных транспортных маршрутов, освоение транспортно-логистического потенциала Северного морского пути является для России одним из важнейших приоритетов развития.

Северный морской путь обеспечивает свободный выход в Мировой океан, к странам Юго-Восточной Азии, Индии, Персидского залива и Африки, с которыми продолжают развиваться торговые связи. Поэтому значимость Севморпути для экономики России как национальной транспортной магистрали возросла многократно.

"Чтобы Севморпуть мог взять на себя роль одной из главных транспортных артерий России, необходимо модернизировать инфраструктуру и обеспечить развитие портов Северного морского пути, и в первую очередь таких, как Мурманск, Архангельск, Диксон, Тикси, Певек. Активно использовать потенциал внутренних водных путей - наших крупнейших сибирских рек", - подчеркнул Патрушев.

Ни для кого не секрет, что сегодня наметилась явная тенденция к пересмотру ряда действующих международных норм морского права и вытеснению российских морепользователей из ключевых районов морской деятельности в Мировом океане. Поэтому, как было отмечено на коллегии, отдельного внимания требует работа по отстаиванию и защите национальных интересов России на международных площадках и в организациях.

Кроме того, как заметил помощник главы государства, необходимо наращивать объемы морских научных исследований и геологоразведочных работ, обеспечить выполнение работ по проектированию новых, современных судов и кораблей.

"На фоне рекордных выловов водных биологических ресурсов важно обеспечить рациональную нагрузку на промысловые районы, находящиеся под юрисдикцией России, активно развивать аквакультуру и товарное рыбоводство", - отметил Патрушев.

В сфере безопасности мореплавания необходимо повышение плотности морской береговой наблюдательной сети, обновление научно-исследовательского флота и создание российской спутниковой группировки, обеспечивающей бесперебойную связь и навигацию, в первую очередь в высоких широтах.

В целом, как подытожил помощник президента, Владимиром Путиным перед Морской коллегией "поставлены масштабные задачи". К ее работе будут привлекаться представители всех заинтересованных органов власти, научного сообщества, общественных организаций и бизнеса. (Российская газета 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Работа портов

В Ассоциации грузоперевозчиков Крыма заявили, что нужно проверить состояние порта "Кавказ".

Работа Керченской паромной переправы и порта "Кавказ" возобновится после того, как специальная комиссия проверит состояние инфраструктуры порта и будут устранены последствия удара по железнодорожному парому, сообщил "Интерфаксу" глава Ассоциации грузовых перевозчиков и экспедиторов Крыма Анатолий Цуркин.

"До ликвидации последствий в терминале "Крым" порта "Кавказ" работа Керченской переправы временно приостановлена, акватория закрыта до устранения последствий", - сказал он и призвал перевозчиков, ранее пользовавшихся переправой через Керченский пролив, ездить в Крым через сухопутный коридор по новым регионам России.

"Мы понимаем, что до устранения последствий ЧП в порту и восстановления работы Керченской переправы, функционирование паромной линии не возобновится, поэтому информировали перевозчиков о том, что необходимо временно выбирать другие маршруты доставки", - сказал Цуркин.

По его словам, созданная комиссия, в которую вошли представители правоохранительных и силовых структур, примет решение о пригодности инфраструктуры порта к обеспечению безопасной и бесперебойной работы.

"Пока мы не знаем, насколько пострадала инфраструктура. После решения этой комиссии работа порта "Кавказ" будет восстановлена", - сказал он.

Он уточнил, что на данный момент идет ликвидация последствий и оценка объемов бедствия. Ожидается, что предварительные результаты работы этой комиссии будут получены к понедельнику.

Цуркин напомнил, что до 2014 года существовало паромное сообщение между Керчью и портами западной акватории Краснодарского края - Ейском, Темрюком и другими терминалами в акватории Азово-Черноморского бассейна на Кубани.

"Здесь имеется возможность продолжить работу паромной переправы. Если будет принято решение о ремонте порта "Кавказ", то паромы могут быть переориентированы на иные маршруты", - отметил он.

Он подчеркнул, что по решению оперштаба на переправу со стороны Краснодарского края допускались только определенные виды грузов - товары первой необходимости, скоропортящиеся продукты, гигиенические средства, медикаменты.

"Грузоотправители с этой номенклатурой товаров, которые находятся на юге Краснодарского края и Северном Кавказе и направляют поставки в Крым, пользовались паромной переправой. Но переправа всегда была лотереей из-за погодных условий, поэтому доля перевозчиков, использовавших этот маршрут, всегда была невелика, в основном - малотоннажники, до 6 тонн", - уточнил глава ассоциации.

Цуркин добавил, что сейчас через сухопутный коридор движется порядка 7-8 тысяч легковых автомобилей и 2-3 тысячи грузовиков ежедневно в обе стороны, а на паромках перевозилось 50-100 автомобилей в сутки, поэтому трафик через новые регионы вырастет незначительно.

22 августа в порту "Кавказ" в Темрюкском районе Краснодарского края беспилотники атаковали железнодорожный паром, погиб один человек, еще четверо были госпитализированы. Продолжаются поиски одного члена экипажа парома. Судно затонуло. (Интерфакс 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Пароходство Межрегионфлота намерено консолидировать почти 100% акций его же речпорта.

ПАО "Обь-Иртышское речное пароходство" (Тюмень) направило ходатайство в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) о приобретении 24,98% голосующих акций АО "Тобольский речной порт" (Тюменская область), говорится в сообщении на сайте ведомства.

В случае одобрения ходатайства ПАО, по данным ФАС, получит возможность распоряжаться 99,96% голосующих акций речпорта.

Обе компании входят в группу "Межрегионфлот".

Уставный капитал Тобольского речпорта равен 5 млн 698 тыс. 332 рублям. Он состоит из 93 тыс. 110 обыкновенных акций номинальной стоимостью 61,2 рубля.

По данным отчета Тобольского речпорта за 2023 год, на 16 июня 2022 года 21,28% уставного капитала АО принадлежало президенту компании Виктору Зырину, еще 9,69% - помощнику гендиректора по управлению персоналом Ольге Гнедовой. Остальные собственники не раскрывались.

Основным владельцем Обь-Иртышского речного пароходства, по данным списка аффилированных лиц за первое полугодие 2024 года, является Ахтям Мухутдинов, ему также принадлежит ряд компаний, работающих в сферах судостроения и морских перевозок.

В том числе ООО "Межрегионфлот", которое является управляющей компанией предприятий, входящих в одноименную группу, по данным ЕГРЮЛ, полностью принадлежит Мухутдинову.

Как сообщается на сайте группы "Межрегионфлот", она предоставляет логистические услуги по погрузо-разгрузочным работам, складскому администрированию, доставке грузов по внутренним водным путям и морским



участкам. "Межрегионфлот" имеет три судоремонтных завода для обслуживания собственного и стороннего флота. (Интерфакс - Россия 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Перевозки удобрений на экспорт в порты Северо-Запада в январе-июле выросли на 26,6%.

Экспортные перевозки удобрений по сети Российских железных дорог (РЖД) в направлении портов Северо-Западного федерального округа (СЗФО) в январе-июле 2024 г. достигли 14,3 млн т. Это на 26,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщила пресс-служба РЖД.

Всего по России за первые семь месяцев 2024 г. экспортные перевозки удобрений составили 19,7 млн т, что на 17,5% больше, чем в январе-июле 2023 г. Большая часть удобрений была перевезена в направлении портов СЗФО.

Лидером по объему погрузки удобрений среди регионов страны стал Пермский край. В январе-июле 2024 г. было погружено 10,7 млн т, что в 1,3 раза больше, чем в январе-июле 2023 г. Мурманская область оказалась на втором месте – погружено 8,7 млн т, что на 4,7% больше, чем в прошлом году. В тройку лидеров вошла и Новгородская область – 3,1 млн т, что на 9,6% больше, чем в январе-июле 2023 г.

Ранее "Ведомости" писали, что количество перевезенных контейнеров на Октябрьской железной дороге во всех видах сообщения в I полугодии 2024 г. составило 584 700 грузевых и порожних контейнеров TEU (ДФЭ). Это в 1,6 раза больше, чем за аналогичный период 2023 г. (Ведомости. Санкт-Петербург 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Госмонополия отсудила у ростовского порта 31 млн руб. за аренду причалов.

Государственная компания "Росморпорт" судилась с АО "Ростовский порт" и выиграла в первой инстанции дело о долге 31 млн руб. за аренду причалов. Из публикации "Портньюса" (portnews.ru) можно сделать вывод, что до суда стороны спорили об арендных ставках. Росморпорт выставлял счета на 19,5 млн руб. в год. Ростовский порт вносил только ту сумму, которую считал адекватной. Так было до января 2023 года. Затем аренда подорожала, а долг вырос. Истец и суд оценили его почти в 31 млн руб. Плюс 5 млн руб. пени, не указанная пеня на некую общую сумму долга и 200 тыс. руб. госпошлины. Итоговая цифра, вероятно, близка к 40 млн руб. Объекты аренды — 14 причалов в грузовых районах на Дону, которые называют ковшами. В данном случае это места швартовки судов в центральном грузовом районе на правом берегу (ориентир — Нахичевань), в ковше у Александровки и на левом берегу (Ростовский ковш). Заявленные задачи Росморпорта — развитие и эксплуатация объектов федеральной собственности в морских портах России. Росморпорт как госмонополия курирует работу подводных гидротехнических сооружений (каналы, фарватеры, акватории), наземных гидротехнических сооружений (причалы, пирсы, волноломы), системы обеспечения безопасности мореплавания. Организация управляет флотом дизель-электрических ледоколов, буксиров, лоцманских и дноуглубительных судов, учебных парусных судов. Собственник — Российская Федерация в лице Росимущества и Росморречфлота. По данным "СПАРК-Интерфакса", в 2023 году компания выручила 45 млрд руб. и получила прибыль 20 млрд руб. Бенефициары АО "Ростовский порт" — известный ростовский предприниматель Олег Грызлов и члены его семьи. Оборот 2023 года — 710,6 млн руб., прибыль — 5,2 млн руб. (Деловой Ростов 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Крым передаст в федеральную собственность порт Камыш-Бурун в Керчи.

Порт Камыш-Бурун (Керчь, Крым) будет передан в федеральную собственность для обслуживания и последующей модернизации, сообщил глава Крыма Сергей Аксенов.

"В федеральную собственность будет передан Керченский морской порт Камыш-Бурун", - написал Аксенов в своем телеграм-канале после встречи с руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта Андреем Тарасенко.

Аксенов поблагодарил первого вице-премьера РФ Дениса Мантурова и министра транспорта РФ Романа Старовойта за соответствующее принятое решение.

"Работы на объекте будут выполнены за счет федеральных средств, в том числе углубление канала, который с годами заилился, что осложняло выход судов из акватории порта, которые изготавливаются на заводе им. Бутомы", - добавил Аксенов.

Порт Камыш-Бурун построен в 1951 году на юге Керчи. До воссоединения Крыма с Россией относился к Камыш-Бурунскому железорудному комбинату, который принадлежал украинской компании "Альтком".

В феврале 2023 года Госсовет Крыма национализировал имущество АО "Альтком" в республике, включая собственность обанкротившегося АО "Камыш-Бурунский железорудный комбинат". (Интерфакс - Россия 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Алексей Панфилов покинул пост генерального директора порта "Бронка".

В компании «Феникс», управляющей многофункциональным морским перегрузочным комплексом «Бронка» в Большом порту Санкт-Петербург, сменился генеральный директор. 23 августа 2024 года Алексея Панфилова сменил Михаил Мосоян, такие данные содержатся в карточке компании в ЕГРЮЛ. Алексей Панфилов занимал пост генерального директора с 1 сентября 2023 года. Теперь управление перешло Михаилу Мосояну, ранее работавшему начальником отдела планирования грузовых работ «Бронки». (InfraNews 26.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Грузооборот портов Астраханской области в январе-июле вырос на 36%.

Перевалка импортных грузов через морские порты Астрахань и Оля за семь месяцев 2024 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличилась на 64 %, экспортных — на 30 %, каботажных — на 29 %.

"Грузооборот морских портов Астрахань и Оля за семь месяцев текущего года составил 3,2 миллиона тонн, что на 36 % превышает показатели аналогичного периода прошлого года. Таким образом, сохраняется положительная динамика, заданная активным развитием транскаспийского маршрута международного транспортного коридора „Север-Юг". В целом же грузооборот морских портов России за январь-июль 2024 года уменьшился на 3,1 %, одновременно с этим грузооборот морских портов Каспийского бассейна вырос на 16 %. Порт Астрахань сохраняет лидерство по грузообороту среди российских портов на Каспии", — сообщил министр промышленности, торговли и энергетики Астраханской области Илья Волынский.

Он уточнил, что номенклатура грузов достаточно стабильна, основу грузооборота составляет зерно. В 2024 году объем перевалки зерна составил 1,8 миллиона тонн — это более 50 % от общего объема грузов. В целом номенклатура грузов сформирована из продуктов, пиломатериалов, цемента, металла, химических изделий и удобрений, полипропилена, оборудования, автомашин и прочего груза.

В 3 раза увеличилась перевалка цемента, в 2,5 раза — полипропилена и бумаги, перевалка зерна выросла на 70 %, химических изделий и удобрений на 26 %. Перевалка импортных грузов за семь месяцев 2024 год увеличилась на 64 % и составила 623 тысячи тонн, перевалка экспортных грузов увеличилась на 30 %, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, и составила 2415 тысяч тонн. 138 тысяч тонн составила перевалка каботажных грузов с увеличением на 29 %.

"Внешнеторговый оборот портов традиционно сформирован за счет российско-иранской торговли. Продолжается перевалка продукции белорусских грузоотправителей по долгосрочным контрактам через грузовые терминалы Астраханской области. Развивается транзит грузов по коридору „Север-Юг" через Иран в страны Персидского залива и Южную Азию", — добавил Илья Волынский. (Портал органов государственной власти Астраханской области 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Высокая марка северного порта. "Российская газета". 25 августа 2024

Мурманский морской торговый порт обеспечивает эффективный выход экспортеров на глобальные рынки

Каковы количество и класс крупнейших судов, обрабатываемых в Мурманском морском торговом порту? Как здесь осваивают новые виды грузов? Что включает в себя экологическая программа порта, помогающая сохранять чистоту воздуха в Мурманске? Об этом и многом другом в преддверии 109-летия предприятия "РГ" рассказал исполнительный директор АО "Мурманский морской торговый порт" Павел Олейник.



Павел Павлович, Мурманский морской торговый порт - старейшее предприятие, благодаря которому и появился город. 1 сентября 2024 года порт отметит 109 лет. Такой возраст - это плюс или минус?

Павел Олейник: Прежде всего это большой объем важной и востребованной информации. Мы не говорим про технику, которая регулярно обновляется на каждом новом этапе развития. Важнее понять логику процессов, которая в своей основе остается неизменной. Рожденный в 1915 году, порт был призван обеспечить безопасный и эффективный канал связи для экспорта отечественной и импорта иностранной продукции самого широкого профиля. И на протяжении вот уже более ста лет ММТП остается надежным гарантом выхода на мировые рынки. Уже тогда стало очевидно, что универсальные причалы Мурманского морского торгового порта - это стратегический резерв страны, потому что мы работаем с тем грузом, который нужен и востребован. Времена, тенденции меняются, а порт остается, и сегодня мы обеспечиваем его полноценное функционирование и развитие с учетом опыта наших предшественников и понимания актуальных задач.

Насколько изменился грузооборот ММТП за последние годы и какова сегодня его структура?

Павел Олейник: Самый массовый груз, который перевозится по железным дорогам в отечественные порты, - это уголь. Мурманский морской торговый порт не является исключением. Так было на протяжении нескольких последних десятилетий, так остается и в наши дни. Есть еще кокс, щебень и другие инертные материалы, но заместить уголь они в настоящий момент не могут.



Конечно, сейчас большую роль играют глобальные изменения, которые произошли на мировых рынках за минувшие три года. Традиционные для нас рынки в Европе перестали быть актуальными, поэтому мы планомерно замещаем их новыми транспортными направлениями в Восточной, Южной, Юго-Восточной и Юго-Западной Азии, на Ближнем Востоке и в Западной Африке.

Не могу сказать, что этот процесс происходит безболезненно для нашего предприятия. Так, грузооборот Мурманского морского торгового порта за семь месяцев 2024 года сократился на 18,57 процента к аналогичному периоду 2023 года и составил 8,6 миллиона тонн. Спад объемов перевалки вызван ухудшением рыночной конъюнктуры на основной груз - уголь - и высокими затратами на его транспортировку в порт Мурманск. ММТП повышает уровень клиентоориентированности, но этого недостаточно для увеличения грузопотока. Пока Мурманск проигрывает конкуренцию не только восточному, но также южному и даже западному направлениям. Несмотря на то что вместе с портами Восточного полигона Мурманский морской торговый порт обеспечивает надежные, безопасные и эффективные выходы экспортерам страны на глобальные рынки. Пока что эти возможности используются не в полной мере.

В 2023 году порт достиг исторического максимума по месячной перевалке грузов в 1,903 миллиона тонн. Благодаря чему удалось достичь этого высокого показателя?

Павел Олейник: В основе любых достижений - ответственное отношение к делу и грамотная организация рабочего процесса. В нашем случае - это еще и тесное и эффективное взаимодействие с партнерами, прежде всего грузоотправителями и коллегами-железнодорожниками. Все, кто участвует в этой работе, могут добиваться успехов только в том случае, если работают в единой связке. Тут либо все в выигрыше, либо у всех общие проблемы. Рекорд, о котором упомянуто, - это пример такой эффективной работы, которая дала результат.

Также хочу обратить внимание на то, что мы стараемся максимально использовать наши преимущества, а именно - глубоководный незамерзающий Кольский залив, который позволяет обрабатывать даже такие большие суда в современном торговом флоте, как класса Capesize. В 2023 году АО "ММТП" обработало 35 таких судов, годом ранее их было 25. По итогам 2024 года планируем выйти на 50 судов данного класса. Сейчас работа с судами типа Capesize - один из наших приоритетов. Увеличение дефайта обрабатываемых судов является важной тенденцией в развитии современных морских транспортных перевозок.

Осваивает ли порт новые виды грузов?

Павел Олейник: Поиск новых грузов - одна из ключевых наших задач. ММТП - порт универсальный, а значит, у нас самые широкие возможности.

Одна из них - "арктические" грузы. По итогам 12 месяцев 2023 года объем каботажных грузов, обработанных в Мурманском морском торговом порту, составил 1,3 млн тонн. Это инертные грузы - щебень и песок, а также генеральные - различная техника и оборудование. За аналогичный период предыдущего года мы обработали 1 млн тонн грузов. То есть увеличение составило 300 тыс. тонн.

Продолжается активная реализация арктической программы. Мы планируем обработать 0,5 млн тонн щебня и песка, произведенных предприятиями Мурманской области. Эти материалы в основном предназначены для перевозки по Северному морскому пути в Арктическую зону РФ. Мы готовы расширять эту и аналогичные программы. Главное, чтобы были востребованные грузы.

Как обновляется материальная база и оборудование порта? Насколько велики сложности с импортозамещением и как удается их преодолевать?

Павел Олейник: Несмотря на все объективные трудности, которые стоят перед нами, ММТП продолжает реализацию инвестиционной программы. Инвестиции в техническое оснащение ММТП в 2024 году составят 1,155 млрд рублей. Вводятся в эксплуатацию новые экскаваторы-перегрузчики Yonggong-Borus и погрузчики Bonny VHW48-8 и др. Во втором полугодии планируется закупить четыре ковшовых погрузчика, телескопический конвейер, автономную автозаправочную станцию и другую технику. Варианты могут быть разными - мы работаем как с отечественными производителями, так и зарубежными - в частности, китайскими.

Как ММТП решает кадровый вопрос? Насколько интересны молодежи Мурманска профессии, связанные с работой в порту?

Павел Олейник: Кадровый вопрос - один из самых чувствительных для всех отечественных компаний. Напомню, что день рождения ММТП мы отмечаем 1 сентября, в День знаний. Такое совпадение символично, и каждый год мы приходим в нашу подшефную гимназию N 8 города Мурманска, где при нашей поддержке открыт и успешно действует транспортно-логистический класс. Осенью 2024 года за его парты сядет восьмой поток учеников. Традиционно конкурс для поступления в транспортно-логистический класс составляет более двух человек на место, а средний проходной бал - около 4,7, у многих ребят при поступлении отличные аттестаты.

После завершения обучения в гимназии учащиеся специализированного класса имеют возможность поступить на профильные дисциплины в высшие учебные заведения, в том числе в Мурманский арктический университет по направлению подготовки "Менеджмент. Логистика и управление предприятием", с которым ММТП связывают добрые партнерские отношения. Программа обучения в вузе разработана с учетом потребностей в квалифицированных кадрах в этой сфере и перспектив развития как отрасли в целом, так и конкретно АО



"Мурманский морской торговый порт". Сейчас выпускники транспортно-логистического класса уже обычный контингент в порту.

Как ведется контроль чистоты воздуха в порту? Каковы основные природоохранные мероприятия, уже реализованные ММТП и планируемые на ближайшие годы?

Павел Олейник: Вопросы экологии находятся у нас на особом контроле. Реальность такова, что сначала был построен порт, который развивался 109 лет, а вокруг него строился город. Порт давал городу работу, участвовал в жизни областного центра, и все это становилось возможным только благодаря грузам, которые переваливались через наши причалы. Пока мы работаем с углем, необходимо принимать самые серьезные меры, чтобы минимизировать воздействие на окружающую среду.

В 2017-2019 годах ММТП реализовал программу установки полного комплекса оборудования, снижающего воздействие на окружающую среду. Мы создали экологическую диспетчерскую, построили пылеветрозащитный экран высотой 20 метров и протяженностью около 1,5 километра вокруг производственной площадки, используем систему орошения, состоящую из 17 тумано- и снегообразующих водяных пушек, системы орошения на перегрузочных комплексах и автодорожного полотна. В порту используются также габаритные подпорные стенки высотой 6 метров и грейферы большей емкости. Также была разработана и реализуется программа модернизации и обновления перегрузочного оборудования. По оценкам специалистов, ее выполнение позволило снизить уровень пыления примерно на 80 процентов.

Сейчас мы реализуем следующий этап экологической программы. Для выработки наиболее эффективных решений мы обратились в Институт системного программирования имени В.П. Иванникова Российской академии наук. Его сотрудники специализируются на практическом применении методов математического моделирования для решения сложных производственных задач.

В соответствии с полученными результатами математического моделирования было установлено, что наиболее эффективным средством является улучшение работы систем водо- и снегогенераторных установок ("водяных пушек"), а также их дополнительная установка на отдельных участках технологических процессов. Также будет закуплено оборудование, позволяющее минимизировать перемещение угля по территории порта.

Вместе с внедрением нового оборудования непосредственно в порту, был предъявлен ряд требований к грузоотправителям. Поставщики груза в ММТП теперь обязаны приводить его к необходимым стандартам перед отправкой в порт, а также обеспечивать обработку специальной жидкостью, уменьшающей выделение пыли.

По инициативе порта и по соглашению с администрацией города также будут приобретены несколько коммунально-уборочных специализированных машин, которые будут использоваться для влажной уборки городских улиц на постоянной основе. Вместе с мерами грузоотправителя новые решения потребуют инвестиции в объеме больше миллиарда рублей за счет средств порта.

Каким вы видите будущее ММТП?

Павел Олейник: Мы с оптимизмом смотрим в будущее, потому что порт - это живой, динамично развивающийся организм. Уже более века ММТП является одним из локомотивов экономики Мурманской области, Северо-Запада и всей России. Исходя из объективных условий может меняться структура груза, но в любом случае наши причалы являются стратегическим ресурсом страны. Главная задача - найти ему грамотное применение. Не сомневаюсь, так и будет.

Для справки: Название компании: *Мурманский морской торговый порт, АО (ММТП)* Адрес: 183024, Россия, Мурманская область, Мурманск, Портовый проезд, 22 Телефоны: +7(8152)480644; +7(8152)480158 Факсы: +7(8152)423127 E-Mail: office@portmurmansk.ru Web: <http://www.portmurmansk.ru/> Руководитель: Олейник Павел Павлович, исполнительный директор (Российская газета 25.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Региональные новости

Грузооборот в Рязанской области в I полугодии 2024 года вырос на 42%.

Грузооборот в Рязанской области в январе-июне 2024 года составил 471,7 млн тонно-километров, что на 42% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает Рязаньстат.

За отчетный период автомобильным транспортом в регионе было перевезено 3 млн 453,3 тыс. тонн грузов (рост на 28,2%).

Автобусами и маршрутными такси в январе-июне перевезено 36,3 млн пассажиров (рост на 7,3%), пассажирооборот составил 315,2 млн пассажиро-километров (рост на 6,2%). (Интерфакс - Россия 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Чукотка получила более половины грузов в рамках навигации "северного завоза" - губернатор.

Чукотка получила большую часть грузов, которые планируется доставить в округ в рамках навигации "северного завоза", сообщил губернатор Чукотского автономного округа Владислав Кузнецов.

"В округ уже завезли более половины необходимого нам угля, бензина, продовольственных и непродовольственных товаров", - написал глава ЧАО в своём телеграм-канале.

Всего в ходе навигации в 2024 году на Чукотку планируется доставить 160 тыс. тонн дизельного топлива, 27 тыс. тонн авиационного топлива, 7,4 тонны автомобильного бензина, 219 тыс. тонн угля, 21 тыс. тонн продовольствия и непродовольственных товаров.

"О ходе навигации мне докладывают еженедельно: северный завоз-2024 идет по плану. А с 2025 года Чукотка станет пилотным регионом в проекте по созданию Единого морского оператора для обеспечения северного завоза. Для жителей округа это означает серьезное улучшение системы доставки грузов на Чукотку", - отметил Кузнецов. Северный завоз - комплекс мероприятий и финансовых механизмов по регулярному и бесперебойному снабжению территорий, относящихся к районам Крайнего Севера, а также приравненных к ним местностям с ограниченными сроками завоза грузов.

Ранее сообщалось, что на Чукотке в 2025 году будет реализован пилотный проект по созданию единого морского оператора (ЕМО) северного завоза. (Интерфакс - Россия 26.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Зарубежные новости

По итогам 2023 года объем перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту увеличился на 65% по сравнению с 2022 годом.

По итогам 2023 года объем перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ) увеличился на 65% по сравнению с 2022 годом, составив 2,76 млн т (в 2022 году – 1,7 млн т).

Как передает АЗЕРТАДЖ со ссылкой на пресс-службу правительства Казахстана, за первые 7 месяцев 2024 года перевозки составили 2,56 млн т, что на 63% больше, чем в аналогичный период прошлого года (1,57 млн т).

Правительством РК ведется работа по реализации Дорожной карты по устранению "узких мест" и развитию Среднего коридора до 2027 года между Казахстаном, Азербайджаном, Турцией и между Казахстаном и Грузией, которые позволят увеличить пропускную способность коридора до 10 млн т в год.

В сообщении указывается, что к становлению ТМТМ как стабильного и конкурентоспособного маршрута интерес проявляют не только страны вдоль коридора, но и регионы Юго-Восточной Азии, Персидского залива и Европы.

Транскаспийский международный транспортный маршрут, известный также как Средний коридор, связывает Китай и страны Европы через Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и Турцию. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

За семь месяцев 2024 года объем грузоперевозок по Среднему коридору вырос в 1,6 раза.

За семь месяцев 2024 года по Транскаспийскому международному транспортному маршруту перевезли 2,56 млн тонн грузов, сообщили в правительстве Казахстана.

Это на 0,99 млн тонн или на 63% больше, чем за аналогичный период 2023 года.

За весь 2023 год по этому транспортному коридору перевезли 2,76 млн тонн грузов.

Это почти на 1,09 млн тонн или на 65% больше, чем годом ранее. (kaz.tgstat.com/channel/@logistan) (27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Реализация Послания Президента Казахстана: Усилены совместные меры со странами-партнерами вдоль Транскаспийского коридора.

Во исполнение Послания Главы Государства народу Казахстана "Экономический курс Справедливого Казахстана" Правительством ведется работа по реализации Дорожной карты по устранению "узких мест" и развитию Среднего коридора до 2027 года между Казахстаном, Азербайджаном, Турцией и между Казахстаном и Грузией, которые позволят увеличить пропускную способность коридора до 10 млн тонн в год.

Для обеспечения достаточного объема транзитных грузов с Востока на Запад в ноябре 2023 года Казахстан и Китай подписали ряд соглашений по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, включая контейнерные поезда Китай–Европа. Эти соглашения были ратифицированы Законом Республики Казахстан 1 июля 2024 года.

Для повышения привлекательности и конкурентоспособности маршрута создан единый мультимодальный сервис на всём его протяжении.

На базе Международного финансового центра "Астана" создано совместное предприятие Middle Corridor Multimodal Ltd., объединяющее железнодорожные администрации Казахстана, Азербайджана и Грузии для управления маршрутом на паритетной основе. Важную роль в этом процессе играет цифровизация и оптимизация транспортных операций, включая пересечение границ и терминальные процедуры.

Для улучшения логистического сервиса по принципу "единого окна" проведена интеграция IT-систем АО "НК "КТЖ" с таможенным модулем платформы DTC (Digital Trade Corridor) – Tez Customs, разработанного Global DTC Kazakhstan Ltd. 5 декабря 2023 года утверждена Дорожная карта по взаимодействию КТЖ и Global DTC Kazakhstan Ltd для внедрения платформы DTC. В настоящее время информационные системы железных дорог Казахстана и Азербайджана уже интегрированы в платформу, а аналогичная работа планируется с грузинскими железными дорогами.

В рамках совместного предприятия "Китайско-казахстанская торгово-логистическая компания", созданного в 2023 году с участием Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co., Ltd. и АО "НК "КТЖ" (в лице АО "Кедентранссервис"), построен терминал в сухом порту города Сиань. Терминал, открытый 28 февраля 2024 года, консолидирует 40% всех контейнерных поездов, идущих в направлении Казахстана, что способствовало значительному росту транзитных перевозок по ТМТМ. Только с начала года транзит по ТМТМ из Китая показал почти двукратный рост.

По итогам 2023 года объем перевозок по маршруту ТМТМ увеличился на 65% по сравнению с 2022 годом, составив 2,76 млн тонн (в 2022 году — 1,7 млн тонн). За первые 7 месяцев 2024 года перевозки составили 2,56 млн тонн, что на 63% больше, чем в аналогичный период прошлого года (1,57 млн тонн).



Эти достижения подтверждают эффективность совместной работы с партнерами и важность развития Среднего коридора. Интерес к его становлению как стабильного и конкурентоспособного маршрута проявляют не только страны вдоль коридора, но и регионы Юго-Восточной Азии, Персидского залива и Европы. (Сайт Премьер-Министра Республики Казахстан 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Казахстан рассчитывает в 2024 году увеличить в 1,5 раза грузооборот портов Актау и Курык по "Среднему коридору".

Транспортировку грузов в транскаспийском направлении планируется увеличить в 5 раз до 2028 года. Грузооборот портов Актау и Курык (Казахстан) по итогам 2024 года планируется на уровне около 8 млн тонн, в том числе грузоперевалка по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ, «Средний коридор») ожидается в 4,2 млн тонн. Такие данные озвучил заместитель председателя комитета железнодорожного и водного транспорта Минтранса республики Касым Тлепов, сообщает служба центральных коммуникаций (СЦК) при президенте Казахстана.

Как сообщало ИАА «ПортНьюс», по итогам 2023 года грузооборот портов Актау и Курык по «Среднему коридору» вырос в 1,86 раза — до 2,8 млн тонн. Таким образом, в этом году показатель можно возрасти еще в 1,5 раза.

По словам Касыма Тлепова, за январь-июль 2024 года через морпорты страны перевалено около 4,2 млн тонн (на уровне аналогичного периода прошлого года). При этом грузоперевозки по ТМТМ увеличились на 63% — до 2,5 млн тонн. Более чем в 14 раз отмечается рост китайского транзита.

«Наравне с экспортом и транзитом отмечается рост на 50% и импортного грузопотока. Это в свою очередь показывает заинтересованность европейских компаний в маршруте ТМТМ. Данному фактору способствовали принятые за последние годы комплексные меры по развитию ТМТМ. В текущем году ратифицированы два соглашения с китайской стороной, открыт казахстанский терминал в Сиане. Приняты меры по упрощению таможенных процедур при пересечении границы, с китайской стороной проработано предоставление субсидий для своих экспортеров», — сообщил представитель Минтранса.

Он напомнил, что для увеличения транспортировки грузов в транскаспийском направлении в 5 раз принят Комплексный план развития морской инфраструктуры до 2028 года. Он предусматривает создание дополнительных контейнерных терминальных мощностей в порту Актау, четырех новых терминалов в порту Курык, дноуглубление акваторий, модернизацию причалов и обновление перегрузочной техники. Ожидается увеличение пропускной способности перевалки контейнеров в 3 раза; увеличение транзитных грузоперевозок в 2 раза; снижение времени обработки судов и оформления грузов в портах в 1,5 раза.

Как сообщало ранее ИАА «ПортНьюс», общий размер инвестиций в развитие терминалов Актау и Курык составит около \$618 млн.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ, международное название — «Средний коридор») связывает Китай и страны Центральной Азии с Европой через Каспий, страны Южного Кавказа и Турцию. (Portnews 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Железнодорожные перевозки между Казахстаном и Азербайджаном выросли на 37% с начала 2024 года.

Представители Азербайджанской железной дороги представили казахстанцам возможности маршрута Баку-Тбилиси-Карс

Железнодорожные перевозки между Казахстаном и Азербайджаном выросли на 37%, до 3,2 миллионов тонн с начала текущего года.

Как сообщили в КТЖ, по Транскаспийскому международному транспортному маршруту перевезли 1,9 миллиона тонн грузов, что на 23% выше аналогичного показателя прошлого года.

Эти и другие показатели обсудили на совещании с представителями Азербайджанской железной дороги. В мероприятии участвовали казахстанские грузоотправители и представители отраслевых ассоциаций НПП "Атамекен".

Тут представители Азербайджанской железной дороги презентовали возможности маршрута Баку – Тбилиси – Карс после модернизации.

Его пропускная способность увеличилась в 5 раз, с 1 до 5 миллионов тонн грузов в год. Полностью завершили электрификацию магистрали и провели реконструкцию станции Ахалкалаки.

Проект реализовали по инициативе Азербайджана для увеличения транзита за счет снижения стоимости грузовых перевозок по Среднему коридору. Маршрут позволит ускорить доставку грузов между Азией и Европой, минуя порты Черного моря. Он станет более экономичным в сравнении с морскими и автомобильными перевозками, уверены в компании. (Sputnik Казахстан 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Объем ж/д грузоперевозок между Казахстаном и Китаем вырос на 12,6% за семь месяцев 2024 года.

За семь месяцев 2024 года ж/д транспортом перевезли между Казахстаном и Китаем свыше 18,345 млн тонн грузов, сообщили "Казахстанские железные дороги".

Это на 2,053 млн тонн или на 12,6% больше, чем годом ранее.

Объем контейнерных ж/д перевозок между Казахстаном и КНР в этот период вырос до 980 тысяч TEU.

Это на 93,1 тысячи TEU или на 10,5% больше, чем годом ранее.

Объем экспортных контейнерных перевозок в Китай достиг 362 тысяч TEU.

Это на 40,5 тысячи TEU или на 12,6% больше, чем годом ранее. (kaz.tgstat.com/channel/@logistan) (20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В Казахстане в январе-июле 2024 года морским транспортом перевезено 1,6 млн тонн грузов.

По внутренним водным путям страны перевезено 221,4 тыс. тонн

В Казахстане морским транспортом в период с января по июль 2024 года было перевезено 1,6 млн. тонн грузов.

Если сравнивать с аналогичным периодом 2023 года, то перевозка грузов выросла в 2,1 раза, следует из данных Бюро национальной статистики агентства по стратегическому планированию и реформам.

Пассажирские перевозки морским транспортом за 7 месяцев 2024 года увеличились на 3,7% — до 29 тыс. человек.

Доходы от перевозки грузов и багажа в отчетный период составили 12,4 млрд тенге (более 2,3 млрд рублей), доходы от перевозки пассажиров — 55 млн тенге (10,5 млн рублей).

Внутренним водным транспортом было перевезено 221,4 тыс. тонн грузов, сокращение в сравнении с январем-июлем 2023 года составило 41,4%. При этом перевозки пассажиров выросли на 73,9%: за отчетный период водным транспортом воспользовались 156,9 тыс. человек. Доходы от перевозки грузов и багажа внутренним водным транспортом составили 503 млн тенге (96,1 млн рублей), от перевозки пассажиров — 353 млн тенге (67,4 млн рублей). (Portnews 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

За первое полугодие 2024 года объем ж/д грузоперевозок в Узбекистане снизился на 0,6%.

За первое полугодие 2024 года железнодорожным транспортом перевезли по Узбекистану 36,1 млн тонн грузов, сообщило Агентство статистики.

Это на 0,2 млн тонн или на 0,6% меньше, чем годом ранее.

Наиболее активно в этот период по железной дороге транспортировали:

- различные руды — 4,58 млн тонн
- нефть и нефтепродукты — 3,36 млн тонн
- уголь — 2,96 млн тонн
- строительные грузы — 2,13 млн тонн
- удобрения — 1,91 млн тонн (kaz.tgstat.com/channel/@logistan) (22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Мультимодальный контейнерный маршрут запущен из индийских портов в Узбекистан.

Контейнеры следуют через иранский порт Бендер-Аббас и по железной дороге Туркменистана

Мультимодальный контейнерный маршрут запущен из индийских портов Мундра, Нава-Шева и Ченнаи в Узбекистан. Грузы доставлены морским путем из Индии в иранский порт Бендер-Аббас, а затем по железной дороге до станции Сергели, сообщает официальный экспедитор по железным дорогам Узбекистана АО «Узтемирйулконтейнер», которое организовало маршрут.

По железной дороге контейнеры следуют транзитом через Туркменистан и сначала транспортируются на иранских платформах до станции Серахс, где перегружаются на платформы АО «Узбекистанские железные дороги».



Первый грузовой поезд из 20 контейнеров преодолел 2673 км за 20 дней. В будущем планируется сократить время доставки до 15 дней. (Portnews 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В Узбекистан прибыл первый контейнерный поезд из китайской провинции Чжэцзян.

Компания "Узтемирйулконтейнер" организовала отправку в Узбекистан контейнерного поезда со станции Цзиньхуа, расположенной в восточной части Китая, сообщили "Узбекские железные дороги".

Ж/д состав с 50 сорокафутовыми контейнерами с промышленным оборудованием и сборным грузом проследовал транзитом через Казахстан на станцию Назарбек в Ташкентской области Узбекистана.

Контейнерный поезд преодолел расстояние в 6250 км за 12 суток. (kaz.tgstat.com/channel/@logistan) (27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Узбекистан намерен увеличить грузоперевозки через Азербайджан.

Узбекистан планирует увеличить объем грузоперевозок через территорию Азербайджана до 1 млн тонн, заявил замдиректора Института стратегических и межрегиональных исследований при президенте Узбекистана Бахтийор Мустафаев, сообщает Caliber.Az.

«Мировой тренд на диверсификацию транспортного маршрута усиливает роль Азербайджана между Центральной Азией и Европой. Сегодня Узбекистан активно наращивает перевозки через инфраструктуру Азербайджана, к концу года планируем довести показатель до 1 млн тонн грузов», — сказал Мустафаев во вторник на онлайн-конференции «Узбекистан и Азербайджан: новые перспективы взаимовыгодного сотрудничества».

В то же время, по словам Мустафаева, инициатива Узбекистана по развитию транспортной взаимосвязанности, в том числе железнодорожный маршрут Узбекистан-Кыргызстан-Китай, способен соединить Азербайджан с Китаем и регионом Южной Азии.

«Приветствуем заинтересованность вашей страны принять участие в данном проекте», — подчеркнул он.



Замдиректора также отметил, что страны обладают большим потенциалом для расширения сотрудничества как в области традиционной энергетики, так и возобновляемой энергетики, в частности строительство солнечных электростанций.

«В перспективе это позволит нарастить экспортные возможности наших государств, что является актуальным в условиях мирового тренда на переход к ВИЭ», — подчеркнул Мустафаев. (Caliber.az 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В Оше откроют филиал China Post – доставка товаров станет быстрее (Кыргызстан).

ОАО "Кыргыз почтасы" и China Post подписали соглашение об открытии зарубежного склада СУАРского подразделения China Post на базе ОАО "Кыргыз почтасы" в городе Ош. Соглашение было заключено на 14-й ярмарке "Кашкар-Центральная и Южная Азия", говорится в сообщении "Кыргыз почтасы". В компании отметили, что соглашение направлено на создание логистического хаба, который будет обслуживать маршруты между Китаем и Кыргызстаном, а также соединять китайские и европейские рынки. Основная цель проекта — повысить эффективность транспортировки и сортировки почтовых отправлений, экспресс-грузов и товаров, связанных с трансграничной электронной коммерцией. Это должно способствовать развитию трансграничной торговли, электронной коммерции и улучшению логистических маршрутов в регионе.

Согласно подписанному соглашению, стороны планируют углубленное сотрудничество, создавая специальные логистические маршруты между Китаем и Кыргызстаном для развития трансграничной торговли. Логистический хаб будет представлять собой интегрированную платформу для обработки международной почты и товаров электронной коммерции, обеспечивая устойчивую основу для B2C логистики и внешнеэкономической деятельности. (economist.kg) (26.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В Армении обсуждены поправки в соглашении о передаче системы железнодорожного транспорта в управление "Южно-Кавказской железной дороги".

27 августа 2024 года заместитель министра территориального управления и инфраструктур РА Армен Симонян принял делегацию, возглавляемую заместителем генерального директора ОАО "Российские железные дороги", председателем совета директоров ЗАО "Южно-Кавказская железная дорога" Вячеславом Павловским. В состав делегации РЖД вошли генеральный директор ЗАО "Южно-Кавказская железная дорога" Алексей Мельников, представители "РЖД", "ЮКЖД" и посольства России.

В начале встречи Армен Симонян поблагодарил Вячеслава Павловского за профессиональную работу, проделанную железнодорожниками по быстрому восстановлению работы железной дороги, пострадавшей от разлива реки Дебед в мае.

В ходе встречи обсужден ряд вопросов, связанных с изменениями и дополнениями в концессионное соглашение, согласовав ряд положений. Собеседники отметили также необходимость реализации мер, направленных на улучшение работы железной дороги.

Напомним, что ЗАО "ЮКЖД" является 100% дочерней компанией ОАО "Российские железные дороги". 13 февраля 2008 года в г. Ереване между ОАО "Российские железные дороги" и Республикой Армения был подписан концессионный договор о передаче системы железнодорожного транспорта республики в управление ЗАО "ЮКЖД". Согласно договору, срок концессионного управления составляет 30 лет с правом пролонгации еще на 10 лет после первых двадцати лет работы по взаимному согласию сторон. В задачи ЗАО "ЮКЖД" входят модернизация инфраструктуры железной дороги РА, развитие сотрудничества с сопредельными с Арменией государствами, развитие внутривнутриреспубликанского и международного пассажирского и грузового сообщения. Размер инвестиций, осуществляемых Компанией, составляет \$572 млн. Свою деятельность ЗАО "ЮКЖД" начало 1 июня 2008 г. (arminfo.info) (27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Грузовые перевозки по железной дороге Грузии выросли – новые данные.

Страной-отправителем 38,4% от общего объема грузов, ввезенных железнодорожным транспортом Грузии, стала Россия

Объем грузовых перевозок по железной дороге во втором квартале 2024 года составил 3,6 миллиона тонн, на 2,3% больше, чем в апреле-июне 2023 года, сообщается в материалах на сайте Национальной службы статистики "Сакстат".

По данным "Сакстата", 11,1% указанного объема приходится на местные перевозки, 27,7% – на международные (без учета транзита) и 61,2% – на транзит.

За отчетный период, 27,3% объема грузов, перевозимых железными дорогами в режиме международных перевозок, приходится на вывозимые из Грузии грузы, а 72,7% – на ввозимые.



Кроме того, страной-отправителем 38,4% от общего объема грузов, ввезенных железнодорожным транспортом Грузии, стала Россия, 28,1% – отправлено Азербайджаном. Доля каждой из остальных стран-отправителей составила менее 10% (всего 33,5%).

Самый большой объем грузов – 11,6% – вывезли в РФ, 10,9% – в Казахстан, а доля каждой из остальных стран-получателей грузов составила менее 10% (всего 77,5%).

Транзит

По статистике, 19,5% от общего объема транзитных грузов вывезли в Нидерланды, 8,9% – в Турцию, 6,7% – в Китай, 3,5% – в Италию, 3,5% – в США, 2,2% – на Украину, 1,5% – в Румынию.

За этот период Бразилия стала страной-отправителем 7,2% транзитных грузов, 2,0% – Китай, 1,4% – США, 1,2% – Турция, 1,1% – Греция, 1,1% – Испания.

От общего объема грузов, перевезенных железнодорожным транспортом, 28,9% составили уголь и лигнит, сырая нефть и природный газ, 26,4% – металлическая руда и другое сырье горнодобывающей промышленности, 13,2% – продукты питания, напитки и табачные изделия.

Распределение по товарным группам иное для внутренних перевозок: 55% приходится на металлическую руду и другое сырье горнодобывающей промышленности, 15,8% – на прочие неметаллические минеральные продукты, а 14,3% – на уголь, сырую нефть и природный газ.

Что касается международных перевозок, то уголь и лигнит, сырая нефть и природный газ (46,7%), прочие неметаллические минеральные продукты (22,7%), а также металлическая руда и другая продукция карьеров (8,2%), основные металлы (5,8%), кокс и рафинированные нефтепродукты (4,8%) ввозились в основном по железной дороге.

В то же время на экспорт вывезли металлические руды и другую продукцию карьеров (41,8%), продукты питания, напитки и табак (30,8%), различные металлоизделия (9,5%) и прочие неметаллические минеральные продукты (8,4%).

Пассажирские перевозки

В апреле-июне 2024 года услугами ГЖД воспользовались 505,1 тысячи пассажиров, на 7,7% больше, чем за отчетный период прошлого года. За тот же период объем пассажирских перевозок снизился на 9,2% и составил 160,7 млн пассажиро-километров.

Согласно статистике, в режиме местного сообщения перевезено 521,6 тысячи пассажиров, что составляет 99,3% от общего количества пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом, и на 6,9% меньше данных за второй квартал 2023 года.

В режиме международного сообщения перевезено 3,5 тысячи пассажиров, что на 60% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2023 года. 61,8% пассажиров прибыло из Армении, а в Армению выехало 38,2%. Пассажирских перевозок в направлении других пограничных стран не было. (Sputnik Грузия 21.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Польша вводит с ноября электронный мониторинг перевозчиков из третьих стран.

Вице-премьер Владислав Косиняк-Камыш отметил, что мера позволит польским властям бороться с несправедливой конкуренцией в сфере перевозок

Польские власти вводят с ноября систему обязательной электронной регистрации перевозок, осуществляемых компаниями из не входящих в ЕС стран. Об этом сообщил журналистам вице-премьер и министр национальной обороны республики Владислав Косиняк-Камыш. "Идя навстречу ожиданиям польских перевозчиков, мы ускоряем вступление в силу электронной регистрации перевозок, осуществляемых транспортными компаниями из третьих стран за пределами Евросоюза. Электронная регистрация таких перевозок вступит в силу с ноября", - заявил министр на пресс-конференции, трансляцию которой вел телеканал TVP Info. По его словам, эта мера позволит польским властям бороться с несправедливой конкуренцией в сфере перевозок. С ноября 2023 года польские перевозчики периодически проводили акции протеста, блокируя КПП на границе с Украиной. Они требовали отмены льгот, введенных ЕС для их украинских коллег. В июне 2024 года Евросоюз продлил соглашение о либерализации грузовых перевозок с Киевом на год. (ТАСС 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Грузоперевозки Latvijas Dzelzceļš уменьшились на 22% за январь – июль 2024 года.

Объемы перевезенных грузов латвийской железнодорожной компанией Latvijas Dzelzceļš за январь – июль этого года упали на 22,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 6,89 млн т, свидетельствует информация Министерства сообщений Латвии. Предприятия теряют потоки российских нефтеналивных грузов, угля и тоннаж из Средней Азии.

В международном сообщении в отчетном периоде перевезено 6 млн т





грузов (-25,9%), общий оборот транзитных потоков составил 5,03 млн т (-29,4%), транзитные грузы через порты – 4,5 млн т (-31,8%).

На долю внутренних перевозок пришлось 888 тыс. т (+13,3%), экспортных было 1,18 млн т (-48,6%), импортных – 4,29 млн т (-18,6%), сухопутного транзита – 531 тыс. т (+0,4%).

Для справки: Название компании: Латвийская железная дорога (VASLatvijas dzelzceļš, LDz) Адрес: LV-1547, Латвия, Рига, ул. Гоголя, 3 Телефоны: +710(371)672334743; +710371(6723)1181; +710371(6723)4231 Факсы: +710371(6723)4327 E-Mail: info@ldz.lv; pr@ldz.lv Web: www.ldz.lv/ru Руководитель: Сталидзанс Янис, председатель Правления; Берзиньш Эдвинс, президент (ИА РЖД-Партнер.ру 19.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

75% канадских железнодорожных перевозок остановились из-за локаута.

Сегодня, 22 августа, две основные канадские железнодорожные компании Canadian National Rail (CN) and Canadian Pacific Kansas City (CPKC) приостановили перевозки, так как им не удалось прийти к соглашению с профсоюзом железнодорожников. Это затрагивает 75% железнодорожных перевозок в Канаде и, по мнению аналитиков, может нарушить железнодорожный трафик по всей Северной Америке. Из-за локаута работу приостановили 9,3 тыс. сотрудников компаний.

Профсоюз железнодорожников вел переговоры с CN и CPKC по условиям рабочих контрактов, срок действия которых истек в конце прошлого года. Речь шла в первую очередь о графике работы, количестве рабочих часов и т. д. Обе стороны — и профсоюз, и компании — называли требования другой стороны недобросовестными. По мнению профсоюза, новые условия, предлагаемые компаниями, заставят "бригады поездов бодрствовать еще дольше, что повысит риск" аварий. В компаниях заявляют, что их условия удовлетворяют всем действующим в Канаде нормам по безопасности и условиям труда.

По оценке Moody's, день простоя будет стоить канадской экономике \$251 млн. За день канадские железные дороги перевозят, по данным Железнодорожной ассоциации Канады, товары на общую сумму более \$740 млн. Железнодорожная сеть в Северной Америке тесно интегрирована, так что остановка работы в Канаде повлияет также на железнодорожное сообщение в США и Мексике. (Коммерсантъ 22.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Швейцарский железнодорожный оператор сообщил о серьезном IT-сбое.

В SBB не исключили задержек в расписании поездов

Швейцарский федеральный железнодорожный оператор SBB сообщил о серьезном техническом сбое в своей системе, произошедшем во вторник утром.

"В SBB произошел технический сбой. Его точные масштабы пока остаются неясными. Специалисты усердно работают над исправлением технической ошибки", - сообщила компания в X (ранее Twitter). По ее информации, в связи с этим нельзя исключать задержек в расписании поездов.

По данным газеты Tagesanzeiger, жители Швейцарии также сообщали о невозможности приобрести билеты, а на многих вокзалах, в том числе в Берне и Цюрихе, вышли из строя табло с расписанием.

SBB - государственная железнодорожная компания Швейцарии. Она была основана в 1902 году. Штаб-квартира SBB расположена в Берне. (ТАСС 20.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Почтовая служба США планирует сэкономить на расходах \$3 млрд в год.

Почтовая служба США (U.S. Postal Service, USPS) готовит несколько операционных изменений, чтобы оптимизировать сервис и сократить расходы.

Планируемые меры, как ожидается, позволят USPS сэкономить порядка \$30 млрд на расходах в течение 10 лет, говорится в ее сообщении.

Почтовая служба намерена провести онлайн-конференцию для обсуждения операционных изменений с заинтересованными сторонами.

В частности, она планирует переход от 3-значных к 5-значным почтовым индексам, считая, что это улучшит точность отслеживания и предсказуемость доставки. Кроме того, USPS намерена скорректировать временные рамки сбора и отправки посылок, чтобы сократить стоимость транспортировки, а также расширить охват доставки большинства классов посылок в своей сети.

Предлагаемые изменения позволят сохранить стандарты доставки и оптимизировать использование сети USPS, отмечается в сообщении почтовой службы. Она рассчитывает, что их внедрение позволит ей ежегодно экономить на расходах порядка \$3 млрд.

Любые изменения будут производиться после завершения президентских выборов в США в этом году. (Интерфакс 23.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Панамский канал внедрит метод долгосрочного распределения слотов для транзита судов.

Новая методология долгосрочного распределения слотов (LoTSA) для всех сегментов рынка, за исключением судов, перевозящих сжиженный природный газ (СПГ) и сжиженный нефтяной газ, начнет действовать с 1 октября 2024 года. Об этом говорится в сообщении администрации Панамского канала (Canal de Panama).

В настоящее время слоты для транзита через Панамский канал распределяются ежедневно с учетом периода ожидания до требуемой даты транзита. Однако с введением LoTSA клиенты смогут бронировать несколько транзитных слотов в рамках одной транзакции. Новый метод распределения будет включать несколько пакетов слотов, доступных для бронирования как на северное, так и на южное направление.

Каждый пакет будет включать транзитные слоты с еженедельной или ежемесячной частотой, а их доступность будет анонсирована на официальном сайте Панамского канала. Слоты будут распределяться через закрытые торги, где победителем станет клиент, предложивший наибольшую сумму, начиная с минимальной ставки \$200 тыс.

Торги за бронирование транзитных слотов на первый календарный год, охватывающий период с 5 января 2025 года по 3 января 2026 года, пройдут в закрытом формате в сентябре 2024 года. Для судов, перевозящих СПГ и сжиженный нефтяной газ, они пройдут 9 и 11 сентября, для морских контейнерных перевозок формата FLC (full container load) торги состоятся 1 октября, для остальных судов аукцион назначен на 3 и 7 октября.

Несмотря на эти изменения, администрация Панамского канала подтвердила, что механизм ранжирования клиентов от 1 августа и 23 августа 2024 года останется в силе и не изменится, по крайней мере, до 31 декабря 2025 года, уточняется в пресс-релизе.

Панамский канал между Атлантикой и Тихим океаном, открытый в 1914 году, имеет протяженность 82 км. Водный путь обслуживает более 180 морских маршрутов, соединяя 170 стран и достигая примерно 1920 портов по всему миру. Вода подается в шлюзы из искусственного пресного водоема – озера Гатун.

Прошлый год стал третьим самым засушливым в этом районе с тех пор, как страна начала вести соответствующий учет более 140 лет назад. Сильные засухи понизили уровень воды в Панамском канале, сократив судоходство почти на 40%. Время ожидания для танкеров и балкеров в отдельные месяцы достигало 13 дней.

С 15 августа администрация была вынуждена сократить количество транзитных судов и уменьшить допустимую осадку судов до 50 футов (15,24 метра). Однако, благодаря реализации новой гидроэксплуатационной стратегии, ситуация нормализовалась, и с 1 сентября количество ежедневных рейсов увеличится до 36 ежедневно (с распределением 10 слотов для судов neopanamax и 26 для судов panamax), отмечает администрация канала. (Интерфакс 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Китай к 2043 году станет крупнейшим мировым рынком авиaperевозок.

Авиaperевозки в Китае будут расти на 5,2% в год, и к 2043 году он станет крупнейшим мировым рынком авиaperевозок. Такие оценки дает компания Boeing в своем докладе о долгосрочных прогнозах спроса на коммерческие самолеты и связанные услуги в Китае. Как отмечает компания, к 2043 году "Китай увеличит более чем вдвое свой парк коммерческих самолетов... в условиях роста спроса на пассажирские и грузовые авиaperевозки".

По оценкам Boeing, коммерческий воздушный флот Китая будет расти на 4,1% в год, и к 2043 году количество воздушных судов в нем вырастет с нынешних 4345 до 9740. При этом пассажирский трафик будет расти на 5,9% в год, превышая среднемировой показатель — 4,7%. Кроме того, к 2043 году у Китая будет самый большой флот широкофюзеляжных самолетов, стране понадобятся 1575 таких самолетов. В общей сложности будет закуплено 8830 новых самолетов разных типов.

Обеспечение и обслуживание растущего воздушного флота, включая цифровые решения, ремонт и обновление, обойдутся китайским авиaperевозчикам в \$780 млрд. А для выполнения всех этих задач авиаиндустрии необходимо будет нанять и обучить почти 430 тыс. новых специалистов, включая пилотов, техников, бортпроводников, IT-специалистов и т. п. (Коммерсантъ 27.08.24)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)