



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ТРЕНДЫ В РАЗВИТИИ ГРУЗОВЫХ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ**

**III КВАРТАЛ 2024**

## СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	5
Отмена правил недискриминационного доступа к железным дорогам продлена до конца года .....	5
Законопроект о системе «вези или плати» в грузовых железнодорожных перевозках повторно внесен в Госдуму .....	5
Подписан закон о внедрении мультимодальной транспортной накладной .....	7
Минтранс за перегрузку контейнеров с полувагонов на платформы на попутных железнодорожных станциях, без отклонения от прямого маршрута.....	8
Россия намерена создавать транспортно-логистические хабы в других странах.....	9
России для разгрузки железных дорог нужны около 10 базовых логистических центров – Левитин.....	12
Железные дороги коридора Россия – Монголия – КНР утвердили планы модернизации УБЖД .....	13
Станет ли железнодорожная магистраль «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» конкурентом российскому Транссибу?.....	14
Россия, Казахстан, Иран и Туркменистан подписали «дорожную карту» по развитию МТК «Север - Юг» на 2024-2025 годы .....	14
Транспортный коридор «Север - Юг» имеет стратегическое значение для Индии .....	15
Решетников заявил о важности увеличения грузоперевозок по коридору «Север - Юг» ..	16
«Север - Юг» в действии: Ульяновская область отправляет зерно в Иран по международному коридору.....	17
Астраханская область заявила о возможности запуска контейнерного поезда из Баку .....	18
Патрушев назвал важным изменение способности подходов к Мурманскому порту .....	19
ОАО «РЖД» отправили первый поезд с контейнерами из Китая по Северному морскому пути .....	20
Контейнерный оператор ОАО «РЖД» хочет начать доставку груза по морю на острова и в точки без железных дорог .....	21
«РЖД Бизнес Актив» наращивает мультимодальные перевозки из Китая в Москву.....	22
Транзитные перевозки ОТЛК за первые 8 месяцев 2024 года выросли в 1,9 раза .....	23
ОАО «РЖД» отправили первый контейнерный поезд с пшеницей из Казани в Китай.....	23
ОАО «РЖД» запустили новую технологию перевозок контейнеров с импортными грузами от границы с КНР .....	24
Автомобили из Китая впервые доставили в Кузбасс в контейнерах open-top.....	25
Из Тобольска на Дальний Восток запустили поезда повышенной длины для доставки нефтехимии.....	25
FESCO до конца 2024 года запустит морскую линию между Новороссийском и портами Китая .....	26

«Трансконтейнер» ждет роста контейнерных железнодорожных перевозок к 2030 году до 10 млн TEU .....	26
«Рускон» запустил регулярный контейнерный сервис из провинций Сычуань и Хэбэй в Москву .....	27
ФГК начала перевозки удобрений в специализированных контейнерах .....	28
«Евраз ЗСМК» внедряет контрейлерные перевозки.....	29
В Омске на Иртыше планируют создать мультимодальный логистический центр .....	29
ЗА РУБЕЖОМ .....	31
Грузовой сектор критикует подход к европейскому регулированию пропускной способности .....	31
Европейская ассоциация ERFA обозначила основные приоритеты развития грузовых железнодорожных перевозок .....	31
Заключен контракт по изучению целесообразности создания грузового маршрута между Францией и Испанией.....	32
CargoBeamer увеличивает число рейсов между терминалами Кале и Перпиньян (Франция) .....	33
Открыт новый грузовой железнодорожный маршрут между Испанией и Польшей .....	34
Lineas и ECS открыли контейнерный маршрут между Бельгией и Германией.....	35
Freightliner предлагает вариант перевозки грузов с низкими выбросами парниковых газов .....	35
CFL Multimodal запускает новый сервис в Румынии .....	36
RCG вводит маршрут между австрийским Зальцбургом и немецким Аугсбургом .....	37
В порту Дуйсбурга открыт крупнейший в Европе контейнерный терминал (Германия)....	37
Между Польшей и Швецией могут открыть железнодорожно-паромное сообщение.....	38
TX Logistik и Wascosa расширяют сотрудничество в области применения системы NiKRASA .....	38
Транспортно-логистическая компания MEDLOG приобрела Maritime Group .....	39
Хабу быть .....	40
PSA покупает польского оператора железнодорожных контейнерных перевозок Loconі .....	41
Контейнерный поезд торжественно отправили по TMTM из Сианя в Будапешт .....	41
Новые железнодорожные маршруты: проект China-Europe Trans-Caspian Express .....	42
Китай развивает грузовые перевозки со странами Юго-Восточной Азии .....	43
Вхождение в коридоры.....	43
Оператор China Railway Express наращивает объемы и расширяет географию перевозок.....	44
Norfolk Southern инвестирует в штате Алабама 200 миллионов долларов .....	45
Union Pacific открывает еще пять центров транспортного обслуживания клиентов .....	46
BNSF планирует строительство мультимодального комплекса вблизи Финикса.....	47
Порт Вирджиния увеличивает перерабатывающую способность до 2 млн TEU .....	47

СМА CGM покупает оператора крупнейшего контейнерного терминала в Южной Америке.....	48
Ирак завершил разработку проекта транспортного коридора Development Road.....	49
Зимбабве, Мозамбик и Ботсвана договорились о строительстве трансграничной магистралы .....	50
Theo и DB разработают африканские грузовые коридоры .....	50
В Казахстане обсудили сотрудничество и развитие транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия.....	51
Казахстан и Азербайджан презентовали модернизированный маршрут Баку – Тбилиси – Карс .....	52
Азербайджан и Грузия создали совместное железнодорожное предприятие.....	53
Железные дороги Казахстана и ННЛА договорились развивать перевозки по ТМТМ.....	54
Ускоренную доставку грузов по маршруту Китай – Казахстан – Узбекистан осуществили за 5 суток.....	55
Ташкент предложил разработать меры по защите грузоперевозок по Трансафганскому коридору.....	56

## РОССИЯ

### **Отмена правил недискриминационного доступа к железным дорогам продлена до конца года**

Правительство РФ продлило отмену правил недискриминационного доступа (ПНД) к железнодорожной инфраструктуре до 31 декабря 2024 г., говорится в постановлении кабмина, размещенном на официальном сайте правовой информации.

Приостановка действия правил недискриминационного доступа произошла в марте 2022 г. В дальнейшем она не раз продлевалась и в предпоследний раз планировалось, что отмена ПНД продлится до 1 сентября текущего года. Ожидалось, что с этой даты начнут действовать новые правила недискриминационного доступа к услугам грузовых железнодорожных перевозок.

Эти правила, как сообщала в мае Федеральная антимонопольная служба (ФАС), были одобрены правительством РФ. Тогда же уточнялось, что правила определяют порядок работы ОАО «РЖД» с заявками грузоотправителей по лимитирующим направлениям. Также документ предусматривает ежемесячное предоставление в ФАС России отчета о структуре спроса на перевозку грузов по каждому направлению движения поездов по инфраструктуре с ограниченной пропускной способностью.

Определяя недискриминационный доступ к услугам субъекта естественной монополии, правила обеспечивают баланс интересов всех участников рынка, отмечали в ФАС.

В настоящее время очередность приема грузов к перевозке определяется временными правилами ОАО «РЖД». В апреле холдинг поднял перевозки нефтепродуктов в третью очередь приоритета из шестой. Однако после вступления в силу обновленной редакции правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования преференции для перевозок топлива должны закончиться.

*Источник: Iprime.ru, 06.08.2024*

### **Законопроект о системе «вези или плати» в грузовых железнодорожных перевозках повторно внесен в Госдуму**

Группа депутатов и сенаторов внесла в Госдуму законопроект о внедрении договоров на перевозку грузов железнодорожным транспортом на

условиях «вези или плати» (ship or pay), предложив правительству устанавливать требования к основным условиям этих договоров.

Документ (N684551 8) размещен в электронной базе данных парламента. Среди авторов сенатор Сергей Михайлов, депутаты Анатолий Лесун, Александр Скачков.

Согласно тексту поправок в «Устав железнодорожного транспорта в РФ», по соглашению сторон в договоры об организации перевозок дополнительно могут включаться следующие условия: маршруты перевозок грузов (железнодорожные станции отправления и железнодорожные станции назначения), а также обязанности грузоотправителя, среди которых обеспечение предъявления грузов для перевозки и их оплата независимо от того, были ли предъявлены грузы для перевозки.

Если грузоотправитель не предоставил для перевозки менее 5% от запланированного объема грузов за месяц, он освобождается от уплаты предусмотренных договором платежей за эти непредъявленные грузы. Платежи не нужно уплачивать, если грузы не были предъявлены для перевозки по вине перевозчика или из-за форс-мажора. Грузоотправитель должен уведомить перевозчика об этом заранее. Если возникнет спор о платежах, стороны должны сначала попытаться решить его досудебно.

Зеркальные меры предусмотрены и для перевозчика. Так перевозчик несет ответственность в случае отказа принимать груз к перевозке штраф будет равен сумме провозных платежей за не принятые грузы. Однако он освобождается от ответственности, если грузы не были приняты по причинам, зависящим от грузоотправителя или из-за форс-мажора. Также, если объем непринятых грузов не превышает 5% от месячного плана, перевозчик не несет ответственности за отказ от перевозки.

Правительство России устанавливает правила заключения и выполнения договоров «вези или плати». Оно определяет участки железных дорог, на которых эти договоры действуют, виды и объемы грузов для перевозок. Также правительство может устанавливать требования к основным условиям этих договоров, следует из текста законопроекта.

В случае принятия закон вступит в силу через 90 дней после официального опубликования.

В мае 2023 г. правительство РФ отозвало из Госдумы аналогичный законопроект (N43217 8). Он был внесен в декабре 2021 г., получил положительное заключение профильного комитета, был рекомендован к принятию, но его рассмотрение затянулось. В итоге в 2023 г., в процессе обсуждения правительственного законопроекта, депутаты стали обращать внимание (это мнение отражено в заключении комитета по транспорту), что

с 2021 г. рынок грузовых железнодорожных перевозок существенно изменился из за перенаправления грузопотоков.

Ship or pay это схема, при которой перевозчик обязан перевезти определенный объем груза клиента, а клиент, даже в случае недоставки груза, должен все равно перевозку оплатить.

Ранее предполагалось, что схема «вези или плати» будет применяться при экспорте угля с железнодорожных станций, расположенных на территории Кемеровской области Кузбасса, в направлении терминалов (портов) и железнодорожных пунктов пропуска, расположенных в границах Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог. Также устанавливались объемы угольной продукции, в отношении которых могут заключаться долгосрочные договора в 2023 г. 5 млн тонн с ежемесячным распределением в течение года; в 2024 г. 10 млн тонн. С 1 января 2025 г. система должна была заработать для перевозок железнодорожным транспортом всех видов грузов.

*Источник: interfax.ru, 01.08.2024*

## **Подписан закон о внедрении мультимодальной транспортной накладной**

Владимир Путин подписал закон об организации смешанных перевозок и внедрении мультимодальной транспортной накладной – единого документа для всех этапов доставки грузов вне зависимости от видов используемого транспорта. Закон уже опубликован на официальном интернет-портале правовой информации. Он вступит в силу с 1 сентября 2025 г.

Как уже отмечалось ранее, оформление мультимодальной транспортной накладной будет добровольным. То есть с 1 сентября следующего года при организации смешанных перевозок можно будет использовать как отдельный перевозочный документ для каждого вида транспорта, так и общий для всех этапов доставки товара.

При этом для того, чтобы организовывать смешанные перевозки по единому документу, транспортные компании должны будут подписать соответствующее соглашение, определив в нем ответственность сторон, принципы формирования тарифов, виды принимаемых грузов, технические характеристики транспортных средств, места погрузки/выгрузки и перевалки товаров и т. п.

О том, что они могут выполнять перевозки по мультимодальной накладной, компании должны будут уведомить своих клиентов, в том числе и через свои сайты в сети интернет.

Клиент же сможет обратиться за организацией доставки товара к какому-то одному оператору из пула подписавших соглашение и с ним же полностью расплатиться за оказанные услуги. А уже этот перевозчик будет рассчитываться со своими партнерами.

Точно так же перевозчик, с которым подписан договор на транспортировку груза, будет отвечать перед клиентом, если в ходе доставки груз был утерян, поврежден и т.п., а уж затем он сможет выставить регрессное требование к тому оператору, на участке которого произошел инцидент.

В принципе, этот процесс в общих чертах напоминает механизм организации мультимодальной перевозки с помощью транспортно-экспедиционной компании. С той лишь разницей, повторимся, что с 1 сентября следующего года для выполнения такой перевозки можно будет оформлять единый транспортный документ.

Мультимодальную накладную можно будет составить как в бумажном, так и в электронном виде. В последнем случае необходимо будет использовать Государственную информационную систему электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), которая изначально была внедрена для автомобильного транспорта, и связь с которой осуществляется не напрямую, а через специальных операторов электронного документооборота.

*Источник: rzd-partner.ru, 12.08.2024*

### **Минтранс за перегрузку контейнеров с полувагонов на платформы на попутных железнодорожных станциях, без отклонения от прямого маршрута**

Минтранс РФ в условиях дисбаланса экспортно-импортных контейнерных грузопотоков и лимита пропускной способности Восточного полигона готовит изменения в правила контейнерных железнодорожных перевозок. Ведомство предлагает перевозчикам при вывозе импортных контейнеров с Дальнего Востока строить маршрут с учетом попутных железнодорожных станций для перегрузки контейнеров с полувагонов на фитинговые платформы, без отклонения от прямого пути следования на другие терминалы.

Изменения предлагается внести в приказ Минтранса об утверждении правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в контейнерах и порожних контейнерах. Уведомление о начале работы над документом размещено на сайте [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru).



«Для обеспечения максимального вывоза контейнеров из портов Дальнего Востока в условиях имеющегося лимита пропускной способности железнодорожной инфраструктуры общего пользования, эффективным методом вывоза контейнерного потока с полигона Дальневосточной железной дороги стало внедрение нового транспортно-логистического продукта (перевозки контейнеров в полувагонах), в рамках которого по просьбам грузоотправителей организация перевозки крупнотоннажных контейнеров контейнерными поездами осуществляется со сменой подвижного состава в пути следования», – говорится в пояснении Минтранса.

Вместе с тем, отмечает министерство, «терминалы, используемые участниками рынка контейнерных перевозок для смены подвижного состава могут примыкать к железнодорожным станциям, расположенным не в попутных направлениях относительно маршрута следования контейнерного поезда, и в связи с этим для закрепления механизма проследования контейнерных поездов через станции со сменой подвижного состава в пути следования при наличии технической и технологической возможности у перевозчика. В связи с этим необходимо внести изменения в правила».

В пояснительной записке отмечается, что начиная со второй половины 2022 г. наблюдается существенное увеличение импортного и транзитного контейнеропотока, поступающего с восточного направления через Дальневосточные порты, что привело к образованию дисбаланса контейнеропотока и превышению нормативов технологического накопления контейнерных грузов в портах Дальнего Востока.

Как следует из материалов министерства на сайте [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru), вступление изменений в силу планируется в сентябре 2025 г.

*Источник: interfax.ru, 20.09.2024*

### **Россия намерена создавать транспортно-логистические хабы в других странах**

Согласно новому федеральному проекту «Развитие международной экспортной инфраструктуры», к 2030 г. ожидается строительство 13 объектов транспортно-логистической инфраструктуры за рубежом.

В состав нацпроекта «Международная кооперация и экспорт» помимо трёх реализующихся в настоящее время федеральных проектов («Промышленный экспорт», «Экспорт продукции АПК» и «Системные меры развития международной кооперации и экспорта») включён новый – «Развитие международной экспортной инфраструктуры». Он предполагает создание и

поддержку промышленных зон в зарубежных странах. Согласно официальным заявлениям, правительство рассматривает строительство 13 хабов и готово инвестировать в данное направление более 130 млрд руб.

#### *Точки притяжения*

«Планируется сделать акцент на международных транспортных коридорах, включая создание объектов портовой инфраструктуры и транспортно-логистических центров. Такой шаг позволит нам не только расширить своё присутствие за рубежом, но и выстроить более широкую логистическую сеть», – рассказали в Министерстве экономического развития и промышленности Архангельской области. Напомним, что губернатор Архангельской области Александр Цыбульский является председателем рабочей группы Госсовета по направлению «Международная кооперация и экспорт».

По мнению эксперта Каспийского института стратегических исследований Александра Караваева, если исходить из задач развития новых магистральных коммуникаций на рынках Азии, Юго-Восточной Азии и Африки, то сегодня правительство и российский бизнес заинтересованы в создании собственной инфраструктуры в Иране, арабских странах Персидского залива, Пакистане.

Кроме того, необходимо рассматривать такие узловые точки, которые позволят российскому бизнесу выйти на потребителей сразу нескольких регионов, в этом смысле Африка открывает множество возможностей. Танзания, Сенегал, Египет, Алжир выражают явную заинтересованность и готовность сотрудничать в данном направлении. «Александрия также готова помочь России организовать хаб на своей территории для поставок из Новороссийска», – убеждён старший научный сотрудник Центра постсоветских исследований Института экономики РАН Константин Сипаро.

«В данном аспекте можно говорить о нацеленности как на отправку российского экспорта в эти регионы, так и на вхождение российских компаний в местные проекты по развитию региональных производств и добыче сырья, то есть о расширении присутствия российских субъектов бизнеса в регионе», – считает Александр Караваев.

Эксперты предполагают, что в Китае также будет реализовано несколько проектов по строительству инфраструктуры. Кроме того, привлекательными для российского бизнеса выглядят Объединённые Арабские Эмираты, Турция, Индонезия и Латинская Америка. По ряду проектов правительство уже ведёт активные переговоры. Так, примером может выступить организация Российской промышленной зоны в Египте – до 2026 г. на реализацию проекта планируется направить 9,5 млрд руб. Ведутся переговоры с Ираном по

различным проектам подобного рода, в Азербайджане есть предложения по созданию российских производств в портовой зоне Алят.

При реализации федерального проекта в текущих реалиях правительству и бизнес-сообществу необходимо учитывать риски. По мнению Александра Караваева, их можно разделить на две группы: макрополитические и культуру ведения бизнеса. К первой группе относятся блокирование счетов из-за санкций и затягивание финансирования проектов. «Другие риски связаны с особенностями культуры ведения бизнеса в конкретной стране Азии или глобального Юга: медленный характер делопроизводства, завышение смет на материалы, особенности культуры ведения бизнеса, непривычной для российских чиновников и бизнеса», – уточняет он.

#### *Меры поддержки*

Для достижения целей нацпроекта в части поддержки сформирован комплекс из более чем 20 мер. Речь идёт, в частности, о льготном кредитовании, о программах страхования, мерах поддержки транспортировки товаров, сообщили в Министерстве экономического развития и промышленности Архангельской области.

Сейчас экспортно ориентированные субъекты малого и среднего бизнеса успешно выходят на зарубежные рынки при содействии Российского экспортного центра и региональных экспортных центров, отмечают в ведомстве. Центры поддержки экспорта обеспечивают логистическую поддержку: оплачивают для компаний услуги таможенного оформления и до 80% стоимости перевозки экспортных товаров по территории России, что позволяет снизить затраты на логистику и, таким образом, сделать стоимость товара более конкурентоспособной на мировом рынке.

Так, например, в Санкт-Петербургском центре поддержки экспорта рассматривают возможность предоставления субсидий на отправку контейнерных поездов в Бразилию, Венесуэлу, Танзанию и на Кубу с товарами производителей Ленобласти. Центр поддержки экспорта возьмёт на себя затраты, связанные с консолидацией груза, агентским сопровождением, фрахтом морского контейнера, таможенным оформлением, хранением и доставкой грузов из порта Петербурга.

На текущем этапе география новой меры поддержки охватывает четыре порта КНР: Шанхай, Циндао, Нинбо и Наньша.

Для организации экспортных поставок и их наращивания России важно развитие собственных портовых хабов и железнодорожной инфраструктуры на восточном и южном направлениях. За счёт строительства новых терминалов большими перспективами обладает порт Тамань. Нарастивает грузооборот и порт Новороссийск.

Холдинг прилагает усилия по увеличению провозной способности по всем направлениям. Финансирование развития Восточного полигона в этом году составит 360 млрд руб., что позволит к концу года нарастить провозную способность до 180 млн т.

«Возникла необходимость в развитии южного транспортного коридора, о строительстве которого в 2023 г. договорились Россия, Кыргызстан, Туркменистан и Узбекистан с целью перераспределения части грузопотока в порт Астрахани, а также в модернизации железнодорожных путей данных направлений», – уточняет Константин Сипаро.

В планах ОАО «РЖД» к 2030 г. увеличить провозную способность в адрес портов Азово-Черноморского бассейна на 20-25 млн т.

*Источник: gudok.ru, 20.08.2024*

### **России для разгрузки железных дорог нужны около 10 базовых логистических центров – Левитин**

Железным дорогам России для оптимизации их работы в регионах необходимо создание около 10 базовых транспортно-логистических центров (ТЛЦ), считает советник президента РФ и спецпредставитель президента по международному сотрудничеству в сфере транспорта Игорь Левитин.

1 августа на станции Чик Западно-Сибирской железной дороги ввели в строй вторую очередь крупнейшего за Уралом ТЛЦ «Сибирский» для обработки контейнерных поездов с новой технологией использования полувагонов.

«Их будут десятки, но базовых около десяти... Сейчас в плане есть Кузбасс... Я считаю, что эта технология даст возможность выполнить задачи, поставленные президентом, по объему перевезенных грузов», – сказал Левитин.

Он отметил, что введенный в строй под Новосибирском ТЛЦ тесно связан с центральной частью России и Дальним Востоком. По его словам, схема оптимизирована таким образом, чтобы сократить издержки железной дороги по перевозкам грузов, потому что объем экспорта на Дальний Восток значительно меньше импорта и образуется большое количество контейнеров.

«Пятьдесят тысяч контейнеров стоит в портах Приморья, и оттуда их вывезти пока не можем. Поэтому такая технология позволяет оптимизировать и дать возможность судам не стоять на рейде... надо освобождать площадки на Дальнем Востоке. Наши крупные логистические операторы на такую схему будут переходить», – сказал советник президента.

То же самое, отметил он, будет делаться в коридоре «Север - Юг». Там планируются транспортно-логистические центры, где будут формироваться места для перевалки грузов.

*Источник: Iprieme.ru, 01.08.2024*

### **Железные дороги коридора Россия – Монголия – КНР утвердили планы модернизации УБЖД**

Железные дороги коридора Россия – Монголия – Китай утвердили планы по увеличению грузоперевозок по Улан-Баторской железной дороге (УБЖД) почти в 3 раза – до 90 млн тонн к 2050 г. с нынешних 32,4 млн тонн, следует из сообщения ОАО «РЖД».

Протокол об утверждении планов увеличения грузопотока через железнодорожный коридор Россия – Монголия – Китай подписали руководители сопредельных железных дорог трех государств в китайском городе Хух-Хото. В ежегодном заседании трехсторонней комиссии приняли участие замглавы ОАО «РЖД» – начальник Восточно-Сибирской железной дороги Василий Фролов, начальник УБЖД Хишигжаргалын Хэрлэн и председатель совета директоров «Хух-хотойская железная дорога» Чжуан Хо.

«Стороны подтвердили планы по увеличению объемов грузоперевозок по Улан-Баторской железной дороге до 50 млн тонн к 2030 г. и до 90 млн тонн к 2050 г. Для достижения поставленных целей с монгольской стороны на приграничных станциях Дзамын-Ууд и Сухэ-Батор реализуется ряд инфраструктурных проектов», – говорится в сообщении ОАО «РЖД».

В частности, на станции Дзамын-Ууд будет введен в эксплуатацию второй узкоколейный путь, который позволит принимать больше поездов с китайской железной дороги. Начались изыскательские работы по строительству нового терминала на станции Сухэ-Батор.

Объем грузоперевозок УБЖД в 2023 г. составил 32,4 млн тонн, что стало историческим рекордом. По итогам 8 месяцев 2024 г. этот показатель составил 21,7 млн тонн, что на 2,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

*Источник:avia.ru, 13.09.2024*

## **Станет ли железнодорожная магистраль «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» конкурентом российскому Транссибу?**

Аналитики Евразийского банка развития оценили перспективы проекта строительства железнодорожной магистрали «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», который позволит соединить железнодорожные сети трех стран.

Железная дорога будет пролегать по маршруту Кашгар – Торугарт – долина Арпа – Макмал – Джалал-Абад – Кара-Суу – Андижан протяженностью в 523 км.

Потенциал грузоперевозок оценивается от 7 млн до 13 млн тонн в год. Строительство может занять от 6 до 8 лет.

В случае реализации новая железная войдет в состав трансконтинентального евразийского маршрута, связывающего Китай, Центральную Азию, Западную Азию (Ближний Восток), Турцию и Европу за счет стыковки с МТК «Север - Юг» и ТРАСЕКА в Туркменистане.

По мнению аналитиков банка, железная дорога «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» не является конкурентом российскому Транссибу и железнодорожному коридору из Китая через Казахстан, поскольку ориентирован на другие целевые рынки, предусматривает большое количество стран транзита и необходимость многократной перевалки грузов.

При этом новая железная дорога позволит переключить часть внешнеторговых и транзитных грузопотоков Кыргызстана и Узбекистана с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Преимущества проекта для Кыргызстана: решение проблем транспортного тупика, увеличение транзитных доходов, железнодорожные грузоперевозки между северными и южными регионами страны.

Преимущества для Узбекистана: более короткий путь для контейнерных перевозок в/из Китая.

*Источник: eurasiatoday.ru, 15.07.2024*

## **Россия, Казахстан, Иран и Туркменистан подписали «дорожную карту» по развитию МТК «Север - Юг» на 2024-2025 годы**

Россия, Казахстан, Иран и Туркменистан подписали «дорожную карту» по развитию международного транспортного коридора (МТК) «Север - Юг» на 2024-2025 гг. Реализация документа позволит к 2027 г. увеличить пропускную способность восточной ветки коридора, сообщает министерство транспорта РФ.

Статс-секретарь – заместитель министра транспорта Дмитрий Зверев в Актау принял участие в I Транспортном торгово-экспортном форуме «Север - Юг» и выступил на пленарной сессии с докладом о трендах мультимодальных перевозок. Он, в частности, отметил устойчивый рост общих перевозок с использованием железнодорожного и морского транспорта почти на 4%.

Также состоялись двусторонние переговоры с генеральным директором Агентства транспорта и коммуникаций при кабинете министров Туркменистана Мамметханом Чакыевым, заместителем министра дорог и градостроительства Ирана Сейедом Камалем Хадрианфаром и министром транспорта Казахстана Маратом Карабаевым. Обсуждался широкий круг вопросов развития транспортного комплекса четырех стран, включая мероприятия по развитию МТК «Север - Юг».

Международный транспортный коридор «Север - Юг» – мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км, который свяжет Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии. Он является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Западные и восточные ветки МТК проходят через Иран: западная ветка предусматривает перевозку по Ирану автомобильным транспортом через Решт, восточная – железнодорожным. Конечной точкой в Иране является порт Бендер-Аббас, из которого грузы могут доставляться в Индию морем. Западная ветка также проходит через Азербайджан, восточная – через Казахстан и Туркменистан. Кроме того, возможны прямые морские перевозки из России по Каспию в Иран.

Ожидается, что к 2030 г. перевозки российских грузов по МТК «Север - Юг» возрастут почти в 2 раза: с текущих 17 млн до 32 млн тонн.

*Источник: portnews.ru, 23.07.2024*

### **Транспортный коридор «Север - Юг» имеет стратегическое значение для Индии**

Отправка Россией двух первых железнодорожных составов с углем в Индию по Международному транспортному коридору «Север-Юг» (INSTC) через территорию стран Центральной Азии и Ирана знаменует начало нового этапа эксплуатации этого маршрута, имеющего стратегически важное значение для южноазиатской республики. Об этом сообщает газета The Economic Times в статье под заголовком «Поезд из России: как новый маршрут может изменить ситуацию в Индии».

Коридор «Север - Юг», который рассматривается как альтернатива торговому маршруту через Суэцкий канал, открывает для Индии эффективный и легкий путь к Ирану, России, Азербайджану, странам Балтии и Европы, а не только к 11 государствам Центральной Азии, пишет издание.

В связи с этим коридор, который проходит от Санкт-Петербурга до Мумбаи, «может стать важнейшим геостратегическим инструментом, который необходим Индии». Развитие коридора «Север - Юг» имеет большое значение для индийской торговли. В настоящее время, когда морская торговля России столкнулась с ограничениями из-за конфликта на Украине, экономическая и стратегическая роль коридора возросла, Индия со своей стороны считает его альтернативой амбициозной китайской инициативе «Один пояс – один путь», пишет газета.

Издание подчеркивает, что мультимодальный транспортный коридор «Север - Юг», который включает сеть железных дорог, автомобильных магистралей и морских портов, «приобретает особое значение для обеспечения энергетической безопасности Индии в условиях, когда она наращивает импорт из России коксующегося, металлургического и энергетического угля, а также увеличивает закупки энергоносителей в странах Центральной Азии».

24 июня ОАО «РЖД» сообщила о направлении двух первых составов с углем по коридору «Север - Юг», которые проследовали из Кемеровской области через Казахстан и Туркмению до иранского портового города Бендер-Аббас, откуда груз будет доставлен в индийский Мумбаи.

Межправительственное соглашение о создании мультимодального транспортного коридора «Север - Юг» протяженностью 7,2 тыс. км было подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 г. Позже состав участников расширился до 14. Цель проекта – привлечение транзита грузопотоков из Индии, Ирана и стран Персидского залива через российскую территорию в Европу (в сравнении с морским маршрутом через Суэцкий канал расстояние сокращается более чем в 2 раза, что снижает сроки и стоимость перевозок). Сейчас проект объединяет несколько различных транспортных систем отдельных государств.

*Источник: tass.ru, 27.06.2024*

### **Решетников заявил о важности увеличения грузоперевозок по коридору «Север - Юг»**

Россия заинтересована в дальнейшем развитии грузоперевозок через международный транспортный коридор «Север - Юг», поскольку они



позволяют ускорить поставки и ведут к снижению себестоимости товаров. Об этом заявил министр экономического развития РФ Максим Решетников.

«Нарастает торговля и с арабскими странами, и африканскими. Конечно, коридор «Север - Юг» – это выход и на Юго-Восточную Азию, и в этот регион. Поэтому мы крайне заинтересованы в увеличении оборотов», – сказал он.

Решетников отметил, что коридор «Север - Юг» представляет собой три направления. На восточном, которое проходит по линии Казахстан – Туркменистан, фактически уже налажено железнодорожное сообщение и идут грузы, также действует Транскаспийская ветвь, напомнил министр.

При этом глава Министерства указал на особую важность западного маршрута, который должен связать Азербайджан и Иран, в том числе после окончания строительства железнодорожного участка Решт – Астара, который иранская сторона построит по кредиту. Тем самым все три ветки МТК будут связаны воедино.

По его словам, реализация трех альтернативных коридоров даст мощную и надежную возможность для развития грузоперевозок за счет создания конкуренции, ведущей к быстрой и снижению себестоимости. В то же время развитие железных дорог является непростым и долгосрочным проектом, и в этом случае не стоит ожидать быстрых результатов. При этом он отметил быструю проработку данного проекта азербайджанской стороной.

В частности, на промежуточном этапе реконструкции сети азербайджанских железных дорог возможна временная перевозка части товаров грузовиками, отметил министр. По его оценке, поскольку в Иране очень развито автомобильное сообщение из-за дешевого бензина, эти перевозки могут стать вполне конкурентоспособными.

До этого, 17 августа, посол Ирана в РФ Казем Джалали указал на потенциал восточной ветви коридора «Север - Юг», которая проходит через РФ Казахстан, Туркменистан и Иран. Он уточнил, что этот показатель достигает 15 млн тонн ежегодно. По словам Джалали, в 2023 г. объем перевозок составил 650 тыс. тонн. Планируется, что в текущем году грузооборот на этом направлении возрастет до 2 млн тонн.

*Источник: iz.ru, 19.08.2024*

### **«Север - Юг» в действии: Ульяновская область отправляет зерно в Иран по международному коридору**

Из Ульяновска в Иран отправился первый в этом году сухогруз с сельскохозяйственной продукцией по маршруту «Средняя Волга –

Каспийское море – Персидский залив». Об этом сообщил губернатор Ульяновской области Алексей Русских.

Судно доставит 2,6 тыс. тонн ячменя, выращенного аграриями Цильнинского, Сурского, Теренгульского и Майнского районов, в иранский порт Амирабад.

«Открытие прямого маршрута «река-море» – это значимое событие для экономики Ульяновской области. Он позволит существенно ускорить и удешевить экспортные поставки, предоставит нашим аграриям новые возможности для выхода на международные рынки и наращивания выручки», – подчеркнул Алексей Русских.

Преимущества нового маршрута:

– отсутствие перегрузок в других портах: сокращение времени и стоимости доставки.

– расширение географии экспорта: доступ к рынкам стран Персидского залива.

– государственная поддержка: комплексный сервис по оформлению грузов в соответствии с требованиями страны-импортера.

В дальнейшем планируется разработка аналогичных маршрутов до портов Баку и Туркменбаши.

Маршрут «Средняя Волга – Каспийское море – Персидский залив» является частью международного транспортного коридора «Север - Юг». Президент России Владимир Путин на недавней встрече с секретарем Высшего совета национальной безопасности Ирана назвал этот логистический канал приоритетным проектом сотрудничества двух стран.

*Источник: ulpressa.ru, 17.09.2024*

### **Астраханская область заявила о возможности запуска контейнерного поезда из Баку**

Азербайджан заинтересован в наращивании грузооборота с Астраханской областью, в том числе за счет использования инфраструктуры железнодорожного хаба на станции Кутум (Астрахань). В частности, азербайджанская сторона рассматривает возможность запуска контейнерного поезда «Астара (Иран) – Баку (Азербайджан) – Астрахань (Россия)», сообщили в министерстве внешних связей Астраханской области.

«Основной поток грузов между Азербайджаном и Астраханской областью приходится на железнодорожные перевозки и идет по западной ветке Международного транспортного коридора (МТК) «Север - Юг». По ней

в Россию поставляются товары из Азербайджана, а также идут транзитные грузы из Ирана, Турции и Индии. Сегодня азербайджанская сторона рассматривает возможность запуска контейнерного поезда по маршруту «Астара – Баку – Астрахань» с использованием инфраструктуры астраханского железнодорожного хаба, расположенного на станции Кутум», – говорится в ответе на запрос ТАСС за подписью регионального министра внешних связей Владимира Головкова.

Уточняется, что проект планируют реализовать Азербайджанские железные дороги, представители которых, посетив Астрахань, положительно оценили перспективы сотрудничества.

В то же время активная работа ведется по наращиванию грузопотока через Транскаспийский участок МТК «Север - Юг». «Ожидаем, что актуальность грузового морского сообщения с Азербайджаном возрастет с вводом в эксплуатацию мощностей Каспийского кластера, в частности, портовой инфраструктуры и контейнерного хаба», – добавили в министерстве.

По данным ведомства, в 2023 г. астраханские предприятия экспортировали в Азербайджан сельскохозяйственную продукцию, в том числе овощи, рыбу, крупный и мелкий рогатый скот. Впервые на азербайджанский рынок был отправлен астраханский картофель, общая масса которого составила 1,2 тыс. тонн.

В мае 2024 г. была подписана программа по развитию сотрудничества между Астраханской областью и правительством Азербайджанской Республики на 2024-2026 гг. Она предполагает совместную работу по развитию грузоперевозок из Азербайджана в РФ и обратно через астраханские логистические хабы, участие во взаимных бизнес-миссиях, выставках, культурных, образовательных, молодежных, спортивных мероприятиях.

В 2023 г. через транспортно-логистический хаб на станции Кутум было перевалено около 100 тыс. тонн грузов. При этом хаб готов принимать на экспорт и импорт свыше 1 млн тонн грузов в год.

*Источник: tass.ru, 11.09.2024*

### **Патрушев назвал важным изменение способности подходов к Мурманскому порту**

Помощник президента РФ подчеркнул, что перспективный объем перевалки грузов железнодорожным транспортом в направлении морского порта Мурманск к 2030 г. должен составить более 100 млн тонн.

Потребность в перевозке грузов через Мурманский порт будет все возрастать, поэтому требуется увеличить провозную способность железнодорожных подходов к нему, заявил помощник президента РФ Николай Патрушев, курирующий вопросы национальной морской политики.

Мурманский порт – это единственный незамерзающий российский порт в Арктике, обеспечивающий свободный выход в Мировой океан, и один из важнейших портов Северного морского пути, отметил Патрушев, выступая в Мурманске на совещании по вопросам обеспечения национальных интересов РФ в Арктике.

Правительство Мурманской области при поддержке правительства РФ ведет системную работу по развитию Мурманского порта как мультимодального транспортного хаба, строятся новые терминалы и перевалочные комплексы. В декабре 2023 г. было запущено рабочее движение по железной дороге Мурманского транспортного узла, напомнил помощник главы государства.

«Мурманский порт играет важную роль не только в транспортной системе Северо-Запада и Арктической зоны России. Его потенциал необходимо развивать с учетом новых международных транспортных коридоров и переориентации грузопотоков из других портов Российской Федерации», – добавил он.

#### *Позиция Мурманской области*

Губернатор Мурманской области Андрей Чибис в своем выступлении на совещании отметил, что до конца 2024 г. железнодорожная инфраструктура Мурманского транспортного узла позволит доставлять 45 млн тонн грузов ежегодно, при том, что объем грузопотока тех проектов, которые проектируются и уже реализуются в Мурманской области, достиг 126 млн тонн.

«Необходимо, чтобы были приняты и учтены все необходимые мероприятия по увеличению грузопотока минимум на 110 млн тонн в год. Если мы сейчас эту работу не сделаем, то потом опоздаем. Когда будет необходимо уже направлять для развития Северного морского пути грузы, инфраструктуры железнодорожной не хватит».

*Источник: tass.ru, 19.08.2024*

### **ОАО «РЖД» отправили первый поезд с контейнерами из Китая по Северному морскому пути**

Холдинг «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») пустил из Архангельска первый поезд с контейнерами из Китая, доставленными по

Северному морскому пути. Перевозки грузов из Китая организованы в рамках регулярного сервиса «Арктический экспресс №1» при участии ОАО «РЖД». Он связывает по Северному морскому пути Архангельск и основные порты КНР: Шанхай и Нинбо.

Уточняется, что в первом поезде 78 контейнеров с комплектующими для автомобилей. Он следует со станции Соломбалка (Архангельск) в Тульскую область. Более того, в августе-сентябре ожидается пять рейсов морского контейнеровоза из Китая в Архангельск и пять – в обратном направлении.

Сообщается, что для доставки импортных грузов разработаны технологии формирования контейнерных поездов на восьми станциях Архангельской области, предусмотрены специальные ускоренные графики их следования. А проект «Арктический экспресс №1» развивается в сотрудничестве с правительством Архангельской области и китайской компанией New New Shipping Line (Torgmoll).

*Справочно:* Официальная церемония отправления первого «Арктического экспресса №1» прошла 5 июля на площадке транспортно-логистического центра «Белый Раст» в Московской области.

Проект реализуется в рамках развития «Ледового шелкового пути» – совместной российско-китайской инициативы, направленной на создание и освоение кратчайшего пути из Тихого океана в Атлантический через Арктику.

Маршрут «Арктического экспресса №1» начинается со станции Белый Раст Московского железнодорожного узла, следует до Архангельска по железной дороге и далее морем до Шанхая. Общая длина маршрута составляет 1200 км по железной дороге и 6600 морских миль по воде, с проектным транзитным временем перевозки в 20-25 дней. Ожидается, что открытие нового маршрута сократит время транспортировки продукции от Москвы до портов Китая на 35-55% и позволит обеспечить перевозку более 20 тыс. TEU ежегодно.

*Источники: Iprime.ru, 19.08.2024; ria.ru, 05.07.2024*

### **Контейнерный оператор ОАО «РЖД» хочет начать доставку груза по морю на острова и в точки без железных дорог**

Контейнерный железнодорожный оператор холдинга РЖД – «РЖД Бизнес Актив» – планирует заняться доставкой грузов по морю в города России, где нет прямого железнодорожного сообщения, например на острова и в Магадан, сообщил заместитель начальника отдела по внутрироссийским перевозкам «РЖД Бизнес Актив» Максим Лухтов.

«У нас в ближайших планах... предлагать нашим клиентам сервис так называемого каботажа по России – это доставка «на острова», – сказал Лухтов на вебинаре «Проблема дисбаланса грузопотоков в сообщении с Китаем на фоне изменения географии международной логистики».

Он перечислил среди планируемых точек для таких доставок Петропавловск-Камчатский, Магадан, Южно-Сахалинск. «Получается первое плечо железнодорожное, как раз наша внутривосточная история, и дальше уже по морю в точки назначения», – пояснил Лухтов. Для запуска такого сервиса есть операционная и клиентская база.

«РЖД Бизнес Актив» – мультимодальный контейнерный оператор. Компания занимается организацией перевозок на базе собственных и привлеченных активов. «РЖД Бизнес Актив» имеет в управлении 15 тыс. контейнеров, 6,5 тыс. фитинговых платформ и 11 терминалов на сети ОАО «РЖД». Объем перевозок в 2023 г. составил 440 тыс. TEU.

*Источник: ria.ru, 20.08.2024*

### **«РЖД Бизнес Актив» наращивает мультимодальные перевозки из Китая в Москву**

За первые три месяца с момента запуска оператором «РЖД Бизнес Актив» сервиса мультимодальных перевозок из китайского порта Нинбо через Находкинский морской торговый порт (НМТП) в Москву отправлено 2600 TEU. В НМТП было выполнено шесть судозаходов (по два в месяц).

Сервис ориентирован на малый и средний бизнес. Половина всех заявок принята от клиентов с объемом отправки от одного до пяти контейнеров. Из Находки груз отправляется в транспортно-логистический центр (ТЛЦ) «Белый Раст» – базовый терминал «РЖД Бизнес Актив» в Московском регионе, откуда при необходимости организована доставка получателю автотранспортом.

Кроме рассмотренного сервиса, «РЖД Бизнес Актив» предлагает регулярные перевозки в адрес ТЛЦ «Белый Раст» из Шэньяня (КНР) через Забайкальск, а также из терминала Артем-Приморский-1, где консолидируются грузы, поступившие из основных портов Китая.

В первом полугодии 2024 г. объем грузов из Китая, прибывших в ТЛЦ «Белый Раст» для клиентов «РЖД Бизнес Актив», увеличился на 63% по сравнению с соответствующим периодом 2023 г.

Из ТЛЦ «Белый Раст» организованы экспортные перевозки через погранпереходы Гродеково и Забайкальск, а также внутренние – в Новосибирск и Красноярск.

*Источник: morvesti.ru, 22.08.2024*

### **Транзитные перевозки ОТЛК за первые 8 месяцев 2024 года выросли в 1,9 раза**

По итогам января-августа 2024 г. объем транзитных контейнерных перевозок ОТЛК ЕРА (СП России, Казахстана и Белоруссии) по маршруту «Китай – Европа – Китай» составил 296,2 тыс. TEU, что в 1,9 раза больше, чем годом ранее. Об этом свидетельствуют данные из презентации компании, представленные на заседании «Координационного совета по трансъевразийским перевозкам» (КСТП).

Перевозки из Китая в Европу по итогам января-августа текущего года составили 255,6 тыс. TEU, что 2,6 раза больше, чем годом ранее. В то же время отправки из Европы в Китай с начала года снизились на 28,5% по сравнению с аналогичным прошлогодним периодом до 40,7 тыс. TEU. Это означает, что дисбаланс транзитных грузопотоков на маршрутах ОТЛК в последнее время усилился и составляет более 6:1 в пользу китайского экспорта в Европу.

Несмотря на кратный рост объемов перевозок относительно прошлого года, объемы транзита все еще сильно отстают от уровня 2021 г., когда в сообщении Китай – Европа – Китай за аналогичный период было перевезено свыше 500 тыс. TEU транзитных контейнеров.

ОТЛК ЕРА – совместное предприятие железнодорожных администраций России, Казахстана и Беларуси, создано в 2014 г. для обеспечения транзитных контейнерных перевозок по территории трех стран между Китаем и Европой. Базовый маршрут компании пролегает между станциями на границе ЕАЭС с Евросоюзом (Брест, Брузги, Свислочь, станции Калининградской области) и пограничными станциями Достык и Алтынколь в Казахстане на границе с Китаем.

*Источник: infranews.ru, 18.09.2024*

### **ОАО «РЖД» отправили первый контейнерный поезд с пшеницей из Казани в Китай**

Первые 76 контейнеров с пшеницей в рамках ускоренного состава отправились из Казани в Китай.

«Ускоренный состав общим весом 1,9 тыс. тонн проследует до станции Находка Забайкальской железной дороги с дальнейшей отправкой контейнеров в Китай», – говорится в сообщении.

В рамках отправки этого зернового состава апробируется новая технология, которая заключается в применении лайнер-бэгов в контейнерах. Раньше для этих целей использовались только вагоны-зерновозы. Кроме того отмечается, что впервые была отправлена столь крупная партия пшеницы на экспорт.

*Источник: interfax.ru, 13.08.2024*

### **ОАО «РЖД» запустили новую технологию перевозок контейнеров с импортными грузами от границы с КНР**

ОАО «РЖД» начали перевозки в полувагонах контейнеров с импортными грузами с погранперехода Забайкальск – Маньчжурия на границе с Китаем вглубь России.

Погранпереход Забайкальск – Маньчжурия – крупнейший пункт пропуска на российско-китайской границе. Здесь происходит перегрузка грузов с вагонов широкой российской колеи 1520 мм на вагоны китайской колеи 1435 мм и обратно.

«Вывоз контейнеров с импортными грузами с приграничных терминалов находится в зоне особого внимания компании. Для повышения эффективности использования инфраструктуры и подвижного состава начали применять технологию отправки со станции Забайкальск контейнеров в полувагонах, которая успешно реализуется при вывозе грузов с Дальнего Востока», – говорится в сообщении ОАО «РЖД».

Отмечается, что, как и в дальневосточные порты, на погранпереход в Забайкальск приходит большое количество вагонов с углем и рудой, которые выгружаются и, как правило, возвращаются в порожнем состоянии.

Новая технология позволяет задействовать эти вагоны для вывоза контейнеров вглубь страны. Это значительно повышает эффективность использования инфраструктуры на перегруженном восточном направлении. Первый поезд с контейнерами в полувагонах в тестовом режиме уже отправили из Забайкальска с терминала компании «РЖД Бизнес Актив».

*Источник: Iprime.ru, 23.08.2024*



## **Автомобили из Китая впервые доставили в Кузбасс в контейнерах open-top**

В Кемеровскую область впервые доставили импортированные из Китая автомобили по новой технологии. Машины прибыли в контейнерах типа open-top – напрямую из Китая в открытом подвижном составе.

Партию из четырёх автомобилей выгрузили в терминально-логистическом центре станции Кемерово-Сортировочное Западно-Сибирской железной дороги, где специалисты тут же оказали все необходимые услуги – от оформления таможенных документов до выгрузки авто с фотофиксацией каждого этапа.

Обычно перевозка автомобилей осуществляется в специализированном подвижном составе или крупнотоннажных контейнерах. Но это бывает не всегда удобно – для выгрузки нужна особая платформа. Контейнеры типа open-top намного мобильнее – негабаритный груз удобно выгружать и загружать, для это не требуется специально оборудованная платформа. Груз будет также защищён от внешних воздействий качественным тентом.

Транспортировка автомобилей таким способом не только удобна, но и выгодна. На территории ТЛЦ Кемерово-Сортировочное находится таможенный склад ОАО «РЖД», что позволяет клиентам компании хранить груз без уплаты ввозных пошлин и налогов до момента реализации.

Первая доставка китайских автомобилей напрямую в новых контейнерах стала началом новой логистической цепочки. Автомобили из Китая будут идти напрямую в дилерские центры страны, в том числе Сибирского федерального округа. Это позволит производителям и клиентам экономить время и средства на транспортировке.

*Источник: interfax.ru, 10.09.2024*

## **Из Тобольска на Дальний Восток запустили поезда повышенной длины для доставки нефтехимии**

Свердловская железная дорога (СвЖД) организовала сервис по ускоренной доставке нефтехимической продукции контейнерными поездами повышенной длины из Тюменской области на Дальний Восток. Далее груз морским путем будет доставлен в Китай.

«По запросу крупного нефтехимического холдинга организован сервис по ускоренной доставке продукции (полипропилен) контейнерными поездами повышенной длины из Тюменской области на Дальний Восток. Первый 100-вагонный поезд 16 сентября был отправлен со станции Тобольск (СвЖД) на станцию Владивосток. Далее груз морским путем будет доставлен в Китай»,

– сказано в сообщении.

Уточняется, что поезд был сформирован на инфраструктуре промышленной станции Денисовка, примыкающей к станции Тобольск.

К месту назначения он следует с повышенной скоростью по специально разработанному графику. Отправлять ускоренные поезда со станции Тобольск планируется на регулярной основе, не менее 5 раз в месяц. Сервис позволит грузоотправителю эффективнее планировать логистику, рационально использовать ресурсы и оптимизировать транспортные расходы.

Сообщается, что в январе - августе 2024 г. по согласованному с клиентами расписанию СвЖД отправила более 1,3 тыс. контейнерных поездов, которые перевезли 2,4 млн тонн различных грузов внутри страны и на экспорт. На постоянной основе грузы в контейнерах перевозятся по 166 направлениям (прирост на 35 новых маршрутов с начала 2024 г).

*Источник: tass.ru, 17.09.2024*

### **FESCO до конца 2024 года запустит морскую линию между Новороссийском и портами Китая**

Транспортная группа FESCO планирует до конца текущего года запустить регулярную морскую линию, соединяющую порт Новороссийск с Китаем. Об этом в ходе ВЭФ рассказал вице-президент по линейно-логистическому дивизиону FESCO Герман Маслов.

По его словам, открытие новой линии станет ответом на трудности с перевозками по Восточному полигону.

«Ситуацию, которая есть на Восточном полигоне, нужно принять, как константу. Она есть сейчас, и нам работать с ней еще ближайшие несколько лет», – заявил Герман Маслов, добавив, что вклад FESCO в решение сложившейся ситуации – развитие морских сервисов через порты Новороссийск и Санкт-Петербург.

Сегодня FESCO уже предлагает клиентам два регулярных сервиса из Новороссийска: первый – в Турцию, второй – в Индию.

*Источник: infranews.ru, 05.09.2024*

### **«Трансконтейнер» ждет роста контейнерных железнодорожных перевозок к 2030 году до 10 млн TEU**

Объем рынка железнодорожных контейнерных перевозок в 2030 г. превысит отметку 10 млн TEU, что практически на треть больше уровня

2024 г., сообщил первый вице-президент ПАО «Трансконтейнер» (входит в ГК «Дело») Никита Пушкарев на транспортно-логистической конференции «PRO//Движение.Сибирь» в Новосибирске.

По данным «Трансконтейнера», объем контейнерных железнодорожных перевозок за 7 месяцев 2024 г. составил 4,55 млн TEU, что на 8,6% выше уровня аналогичного периода прошлого года.

По словам Пушкарева, внутренние перевозки могут вырасти на 27,8%, импортные – на 17,8%, транзит – на 24%. Несколько опережающими темпами может расти экспорт – на 39,6%, что объясняется ростом потенциала российской экономики в таких отраслях, как производство аграрной, лесной и нефтехимической продукции, а также продолжением контейнеризации грузовой базы.

По оценке «Трансконтейнера», если в 2010 г. уровень контейнеризации составлял в России 3,7%, то в 2024 г. он достиг 14,3%. Наиболее высокий показатель фиксируется по таким грузам, как автокомплектующие, машины и оборудование, продовольственная и химическая продукция.

По словам Пушкарева, потенциал контейнеризации грузов в России далеко не исчерпан, поскольку в странах с развитым уровнем железнодорожной контейнеризации этот показатель составляет порядка 30-40%.

Драйвером развития контейнерных перевозок в России в настоящее время в значительной степени являются внешнеторговые связи с Китаем. «На сегодняшний день около 80% всей контейнерной торговли – это торговля с Китаем», – отметил он.

*Источник: interfax.ru, 13.09.2024*

### **«Рускон» запустил регулярный контейнерный сервис из провинций Сычуань и Хэбэй в Москву**

Мультимодальный транспортный оператор «Рускон» (входит в ГК «Дело») сообщил о запуске регулярного контейнерного сервиса, соединяющего китайские провинции Сычуань и Хэбэй с Москвой.

Грузовая база для нового сервиса формируется на станциях Мяньян (провинция Сычуань) и Шицзячжуан (провинция Хэбэй), откуда поезд отправляется в направлении погранперехода Эрлянь – Замын Ууд (Китай – Монголия). В Россию состав прибывает через погранпереход Сухэ-Батор – Наушки (Монголия – Россия). Конечная точка маршрута – терминал «Рускона» МАНП, примыкающий к московской станции Кресты. Расчетное время в пути –

22 дня. Частота отправок – два поезда в месяц с перспективой увеличения до четырёх.

Сервис ориентирован на товары народного потребления, автозапчасти и оборудование. Возможны перевозки сборных, тяжеловесных грузов и продукции химической промышленности.

Как ранее сообщалось, в декабре 2023 г. «Рускон» сообщил о завершении первого этапа реконструкции терминала МАНП, в результате его мощность увеличилась на 60% – до 80 тыс. TEU в год. Следующие этапы реконструкции предусматривают строительство дополнительных железнодорожных путей, расширение контейнерной площадки и закупку ричстакеров. К 2025 г. «Рускон» планирует увеличить мощность объекта до 120 тыс. TEU в год, а в перспективе выйти на показатель 300 тыс. TEU в год.

*Источник: infranews.ru, 23.09.2024*

### **ФГК начала перевозки удобрений в специализированных контейнерах**

Один из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России «Федеральная грузовая компания» занялась перевозками удобрений в специализированных bulk-контейнерах.

Как рассказал генеральный директор АО «ФГК» Андрей Дреничев, компания приступила к перевозке удобрений в рамках развития сегмента перевозок грузов в специализированных bulk-контейнерах.

По словам Дреничева, которые приводит компания, с июля 2024 г. bulk-контейнеры перевозятся со станций полигона Московской железной дороги в порты Архангельской области. Далее удобрения перегружаются из контейнеров на суда и морем отправляются на экспорт. Перевозки осуществляются кольцевым маршрутом на универсальных платформах, оборудованных фитинговыми упорами ФГК.

Всего в рамках сервиса задействовано 200 платформ, из которых формируются контейнерные поезда, что позволяет сократить срок доставки. Гендиректор компании добавил, что в среднем в месяц планируется отправлять до 500 bulk-контейнеров.

Парк специализированных контейнеров в собственности ФГК насчитывает более 5,2 тыс. единиц. Он включает контейнеры типа open top с открытым верхом для перевозок угольной продукции и рудного концентрата, bulk-контейнеры для перевозок зерновых культур и минеральных удобрений, танк-контейнеры для перевозки нефтеналивных, химических и пищевых грузов.

*Источник: Iprime.ru, 19.08.2024*

## **«Евраз ЗСМК» внедряет контрейлерные перевозки**

«Евраз ЗСМК» (Новокузнецк, Кемеровская область) отправил метизную продукцию в Москву с применением контрейлерных перевозок, сообщает региональный центр корпоративных отношений «Сибирь» группы Evraz.

От Новосибирска (станция Новосибирск-Восточный) до станции Силикатная (Московская область) груз доставлялся по железной дороге на контрейлерных платформах в составе ускоренного контейнерного поезда. Расстояние до Новосибирска и затем от Силикатной до конечной точки маршрута три полуприцепа с метизной продукцией преодолели с помощью автотягачей.

Ранее продукция «Евраз ЗСМК» доставлялась только по классической технологии – либо автомобильным, либо железнодорожным транспортом. В числе преимуществ контрейлерных перевозок перечислены: высокая скорость доставки, безопасность и сохранность груза, экономия топлива и других расходов. В сообщении отмечается, что контрейлерную перевозку «Евраз ЗСМК» протестировал совместно с РЖД и компанией-автоперевозчиком Delco.

До конца 2024 г. «Евраз ЗСМК» планируется увеличить объем контрейлерных перевозок.

*Источник: interfax.ru, 12.09.2024*

## **В Омске на Иртыше планируют создать мультимодальный логистический центр**

Мультимодальный логистический центр, который позволит перераспределять потоки грузов по Иртышу, железной и автомобильной дорогам, планируется создать в Омске, сообщается на сайте Федерального агентства морского и речного транспорта. Проект, направленный на возрождение грузоперевозок по крупнейшей судоходной реке, будет реализован до 2030 г.

«Омская область имеет большой потенциал для возрождения речных перевозок. Крупнейшая судоходная река Иртыш в настоящее время не используется в полной мере. Чтобы поднять грузооборот на реках, мы совместно с регионом должны обеспечить грузовую базу, сосредоточить и накопить груз в одном месте – создать мультимодальный логистический центр. Такие транспортные узлы на базе речных портов станут одними из ключевых объектов опорной сети внутренних водных путей», – цитируют слова руководителя Росморречфлота Андрея Тарасенко.

Пресс-секретарь губернатора Омской области Виталия Хоценко Мина Ахвердиева уточнила, что создать центр планируется до 2030 г.

По словам руководителя администрации «Обь-Иртышводпуть» Романа Чеснокова, сейчас в Омской области основная часть грузов перевозится автомобильным и железнодорожным транспортом. При этом у Обь-Иртышского бассейна есть огромный потенциал для обслуживания транзитных грузов. Пропускная способность водных путей региона составляет 45 млн тонн, по воде можно доставлять грузы на юг в Казахстан, на север – в Тюменскую область, в Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий округа и другие регионы в Обь-Иртышском бассейне, выйти на Северный морской путь.

Расположение Омска на пересечении Транссибирской железнодорожной магистрали и Иртыша с автомобильными путями, ведущими в Сибирь, на Дальний Восток и в Казахстан, позволит интегрировать мультимодальный центр в логистические цепочки и нарастить объемы экспортных грузов, доставляемых водным транспортом в Казахстан и Китай.

*Источник: tass.ru, 06.09.2024*

## ЗА РУБЕЖОМ

### **Грузовой сектор критикует подход к европейскому регулированию пропускной способности**

Стратегия устойчивой и интеллектуальной мобильности Европейского союза (ЕС) устанавливает цель увеличения железнодорожных грузовых перевозок на 50% к 2030 г., а затем удвоения к 2050 г.

Однако Европейский совет принял общий подход к регулированию пропускной способности, который отложит его вступление в силу до 2029 г. Некоторые положения не будут реализованы до 2032 г. В ответ было опубликовано совместное заявление пяти отраслевых организаций: Европейской ассоциации экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг (Clecot); Европейской ассоциации железнодорожных грузоперевозок (ERFA); Европейского совета грузоотправителей (ESC); Международного союза владельцев вагонов (UIP); и Международного союза комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (UIRR). По мнению этих групп, отсрочка внедрения регламента будет означать, что он не окажет никакого влияния на достижение целевого показателя в 50% по привлечению большего количества грузов на железную дорогу к 2030 г.

*Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 8. – P. 11 (англ. яз.)*

### **Европейская ассоциация ERFA обозначила основные приоритеты развития грузовых железнодорожных перевозок**

Европейская ассоциация операторов грузовых железнодорожных перевозок (ERFA) представила обращение по ключевым направлениям развития данного сегмента рынка на период 2024-2029 гг., которое адресовано, прежде всего, европейским политикам и представителям органов власти.

В документе сформулированы три основные цели: обеспечение стабильного состояния железнодорожной инфраструктуры, создание единого европейского железнодорожного пространства (Single European Railway Area, SERA), а также улучшение условий для развития конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок.

В ERFA полагают, что для их выполнения необходим комплексный подход, как с финансовой стороны, так и в политической плоскости. Для достижения данных целей необходимо выполнить четыре требования:

- обновить инфраструктуру, а также завершить формирование трансъвропейской сети транспортных коридоров (TEN-T);
- пересмотреть правила и условия установления платы за доступ к инфраструктуре, которые должны получить дальнейшее развитие в качестве стратегической программы, направленной на поддержку переключения грузопотоков на железнодорожный транспорт;
- приоритетным направлением должно стать развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS, при этом изменения в ее технические спецификации должны быть сведены к минимуму;
- создание SERA должно сопровождаться сокращением бюрократических препонов, упрощением языковых требований и процессов сертификации операторов и подвижного состава.

*Источник: zdmira.com, 18.09.2024*

### **Заключен контракт по изучению целесообразности создания грузового маршрута между Францией и Испанией**

Министерство транспорта, мобильности и устойчивого развития Испании (Mitma) заключило контракт на сумму 513,9 тыс. евро на проведение исследований для анализа целесообразности создания грузового маршрута железнодорожного сообщения Пау-Канфранк со Средиземноморским коридором.

Будут проанализированы текущие и будущие функциональные потребности в зависимости от типа перевозок – пассажирских и грузовых, а также от ширины колеи.

Исследование будет подготовлено совместным предприятием, созданным компаниями Ayesa, Ingeniería y Arquitectura и Teirlog Engineering.

В настоящее время грузовое сообщение между Сарагосским узлом и прибрежной линией Средиземноморского коридора в районе Барселоны осуществляется по двум однопутным линиям пиренейской колеи с выделенным направлением движения, так что грузовые поезда, следующие из Сарагосы в Барселону, курсируют по линии Сарагоса – Лерида – Плана-де-Пикамуа – Барселона. Обратное движение осуществляется по линии Барселона – Мора-ла-Нова – Каспе – Сарагоса.

В ходе исследований будут рассмотрены различные варианты действий для решения проблем, таких как увеличение длины маршрута, его изменение в обратном направлении или снижение нагрузки, включая возможный прямой маршрут (минуя Сарагосу), что позволит обеспечить связь с Пау-Канфранком.



Также определена оценка экономических инвестиций и временной график выполнения этих действий.

Как указано в тендерной документации, будут проанализированы, по меньшей мере, три альтернативных варианта железнодорожного сообщения Пау-Канфранк со Средиземноморским коридором. Цель первого варианта – минимальная инициатива – состоит в определении или внедрении объекта погрузки/разгрузки и/или перевалки грузов в районе Сарагосы для обеспечения непрерывности международных перевозок, следующих из Канфранка по существующей сети иберийской колеи в Каталон.

Второй вариант предусматривает реализацию проекта строительства терминала погрузки, разгрузки и перевалки грузов в районе Тардьента (Уэска), и оттуда движение продолжится в направлении Барселоны по иберийской колее на линии Тардьента – Лерида – Сан-Висенс-де-Кальдерс.

Последний вариант – самый амбициозный – предусматривает транспортировку грузов непосредственно по линии стандартной колеи без перегрузки из Канфранка в Средиземноморский коридор. Для этого необходимо будет проанализировать целесообразность внедрения стандартной ширины колеи на маршруте Сарагоса – Сан-Висенс-де-Кальдерс.

Целью работы является подготовка предварительных исследований, которые позволят принять решение о наиболее альтернативном варианте для данного грузового железнодорожного маршрута.

Исследование включено в проект «Устранение недостающего звена между Францией и Испанией: Пау-Канфранк – Сарагоса», предусматривающий восстановление или повторное открытие трансграничной железнодорожной линии Пау-Канфранк – Сарагоса.

Проект финансируемый Фондом Connecting Europe (CEF) был отобран в рамках конкурса предложений CEF 2022 с максимальным взносом ЕС в размере 9,1 млн евро.

*Источник: railwaypro.com, 09.09.2024 (англ. яз.)*

### **CargoBeamer увеличивает число рейсов между терминалами Кале и Перпиньян (Франция)**

CargoBeamer с 7 октября 2024 г. увеличивает с двух до четырех число рейсов между терминалами Кале и Перпиньян. По новому расписанию поезда отправляются из Кале по понедельникам, средам, четвергам и субботам, в обратном направлении – по понедельникам, вторникам, четвергам и пятницам. Время следования по маршруту длиной 1400 км составляет 26 ч. Услуги тяги

предоставляет оператор DB Cargo France. CargoBeamer является крупным европейским частным оператором железнодорожных перевозок мультимодальных транспортных единиц и разработчиком технологии горизонтальной погрузки-выгрузки полуприцепов на железнодорожные платформы.

Со времени открытия терминала в Кале маршрут до Перпиньяна является важной связью между потребителями на севере и юге Европы. Терминал в Кале поддерживает сообщение с Великобританией, севером Франции и регионом Бенилюкса, тогда как Перпиньян служит воротами в города на юге Франции и промышленно развитые зоны вокруг испанской Барселоны.

Каждый поезд может принять до 42 автомобильных полуприцепов, оборудованных как для горизонтальной, так и для вертикальной погрузки, а также контейнеров и обменных кузовов. Каждый рейс снижает выбросы углекислого газа в среднем на 93% по сравнению с автомобильным вариантом перевозки.

*Источник: zdmira.com, 06.09.2024*

### **Открыт новый грузовой железнодорожный маршрут между Испанией и Польшей**

Компания GEODIS (транспортно-логистическое подразделение Национального общества железных дорог Франции, SNCF) открыла новый железнодорожный маршрут между испанской Барселоной и польским городом Лодзь длиной более 2200 км. Это один из самых протяженных грузовых железнодорожных маршрутов в Европе.

Первый поезд с 44 контейнерами и сменными кузовами был отправлен из Лодзи 11 июня 2024 г. и прибыл в Барселону трое суток спустя. Перевозки на последней миле выполнены автотранспортом. В день прибытия в Барселону поезд взял обратный курс на Польшу с товарами из Испании.

По данным GEODIS, вредные выбросы в атмосферу и потребление энергии на этом железнодорожном маршруте меньше, чем на автомобильном (на 79 и 57% соответственно), несмотря на то, что последний на 160 км короче.

На начальном этапе реализации проекта на еженедельной основе организовано курсирование одного поезда, который отправляется по вторникам из Лодзи и по пятницам из Барселоны.

На данный момент на европейской сети мультимодальных маршрутов GEODIS еженедельно курсируют около 120 поездов.

*Источник: zdmira.com, 28.06.2024*

## **Lineas и ECS открыли контейнерный маршрут между Бельгией и Германией**

Европейские компании – частный грузовой оператор Lineas и ведущий поставщик транспортно-логистических услуг ECS объявили о запуске нового грузового железнодорожного маршрута между бельгийским портовым городом Зебрюгге и немецким Крайльсхаймом в административном округе Штутгарт.

В рамках этого сотрудничества на еженедельной основе по нему будут курсировать три пары поездов, перевозящих по 42 контейнера, что позволит убрать с дорог за год более 11 тыс. грузовых автомобилей и уменьшить выбросы CO<sub>2</sub> на 2600 т. С вводом нового маршрута ECS приблизится вплотную к достижению своей цели – 100 млн поездо-км ежегодного пробега к 2030 г.

Для маршрута предложен новый метод организации погрузки и выгрузки не с отдельными вагонами, а с группами, как порожних платформ, так и груженых контейнерами. Метод позволяет минимизировать время погрузки и организовать перевозку по всему маршруту протяженностью 751 км не более чем за 24 ч и с более точным по сравнению с автомобильным транспортом выполнением расписания движения.

*Источник: zdmira.com, 05.09.2024*

## **Freightliner предлагает вариант перевозки грузов с низкими выбросами парниковых газов**

Оператор Freightliner первым на британском рынке грузовых перевозок предоставляет клиентам новую услугу – возможность выбора в сервисе ECO90 варианта отправки любого числа контейнеров, начиная от одного, поездом, локомотив которого работает на альтернативном топливе.

В настоящее время доступно топливо, вырабатываемое из гидроочищенного растительного масла; в перспективе, возможно, будут использоваться и другие источники. Происхождение топлива подтверждается сертификатом прослеживаемости продукции, также грузоотправителям предоставляется отчет о косвенных выбросах парниковых газов. В настоящее время для тяги грузовых поездов в Великобритании почти повсеместно используются тепловозы.

Запуская эту инициативу, оператор отмечает, что железнодорожный вариант перевозки обычно сокращает выбросы парниковых газов на 76% по сравнению с автомобильным транспортом. Но сервис ECO90 предоставляет грузоотправителям возможность выбрать вариант доставки, который дает

90%-ное сокращение загрязнения атмосферы в расчете на каждый контейнер благодаря выбору низкоуглеродного топлива.

*Источник: zdmira.com, 10.09.2024*

### **CFL Multimodal запускает новый сервис в Румынии**

CFL Multimodal, интермодальная дочерняя компания Люксембургских железных дорог (CFL), объявила о запуске нового сервиса, курсирующего от ее терминала в Беттембург-Дюделанж до железнодорожного порта Арад в Куртичи, Румыния.

Новый поезд начнет курсировать три раза в неделю в обоих направлениях с 8 октября, тягу обеспечат дочерние компании CFL Cargo и Ессо Rail. Каждый поезд сможет вместить до 40 контейнеров, а также автомобильные полуприцепы.

Терминалы на обоих концах маршрута открыты 24 часа в сутки, семь дней в неделю. Компания CFL Multimodal заявляет, что они будут выполнять функции промежуточных узлов, обеспечивая стыковку с Францией, Бельгией, Германией и Испанией из Беттембург-Дюделанж, а также с Турцией из железнодорожного порта Арад.

Железнодорожный порт Арад является крупнейшим внутренним терминалом в Румынии и начал свою работу в 2009 г. Он принадлежит Trade Trans Group (71%) и Rail Cargo Group (29%), подразделениям по грузовым перевозкам Австрийских федеральных железных дорог (ÖBB).

По данным CFL Multimodal, внедрение новой услуги было обусловлено увеличением числа грузоотправителей, имеющих производственные площадки в Румынии, а также ежедневными заторами на дорогах при пересечении границы между Венгрией и Румынией. Ожидается, что перевозка контейнеров и автомобильных полуприцепов по железной дороге с использованием новой услуги сократит выбросы CO<sub>2</sub> от автомобильного транспорта на 22 тыс. тонн в год.

По словам коммерческого директора CFL Multimodal Свена Леффлера, мы рассматриваем эту возможность не только как связующее звено между Беттембургом-Дюделанжем и Куртичи, но и как более амбициозный проект, связывающий Румынию и страны Бенилюкса, а также Турцию и Балканы с Западной Европой.

*Источник: railjournal.com, 11.09.2024 (англ. яз.)*

## **RCG вводит маршрут между австрийским Зальцбургом и немецким Аугсбургом**

Австрийский грузовой оператор ÖBB Rail Cargo Group (RCG) вводит новый маршрут в сети TransFER между австрийским Зальцбургом и Аугсбургом, что способствует развитию связей между центральной и юго-восточной частями Европы. На маршруте запланированы два еженедельных рейса в обоих направлениях. Зальцбург является одним из основных железнодорожных узлов в Австрии, а Аугсбург – важный промышленный и логистический центр на юге Германии.

По маршрутам сети TransFER с отправлением поездов по фиксированному расписанию организованы как обычные вагонные, так и контейнерные перевозки, в том числе опасных грузов. Кроме того, RCG предлагает комплексные логистические решения, такие как доставка товаров к месту назначения для клиентов, не имеющих собственных подъездных путей. Также предоставляются дополнительные транспортно-экспедиторские услуги, включая погрузочно-разгрузочные работы, складскую логистику и таможенное оформление.

В настоящее время RCG присутствует в 18 странах и предоставляет транспортные услуги на всем протяжении маршрута – от первой до последней мили. Ежегодно к месту назначения RCG организует курсирование до 419 тыс. поездов, или около 1150 поездов в сутки. В среднем в год австрийский оператор перевозит более 78 млн т.

*Источник: zdmira.com, 16.08.2024*

## **В порту Дуйсбурга открыт крупнейший в Европе контейнерный терминал (Германия)**

Контейнерный терминал (Duisburg Gateway Terminal, DGT) площадью 150 тыс. м<sup>2</sup> открыт в речном порту Дуйсбурга на месте так называемого угольного острова после завершения первого этапа строительства. Стоимость проекта первой очереди, к которому приступили в 2019 г., оценивается в 120 млн евро. Это уже десятый терминал в порту Дуйсбурга.

После завершения строительных работ в полном объеме площадь этого терминала вырастет до 235 тыс. м<sup>2</sup>, а перерабатывающая способность достигнет 850 тыс. TEU/год. Таким образом, он станет крупнейшим терминалом, расположенным в глубине европейского континента.

На данный момент на терминале работают шесть путей длиной более 730 м, обслуживаемых тремя кранами (в дальнейшем число путей будет

увеличено до 12, число кранов – до шести). Есть также три широкопролетные порталные крановые системы (планируется их увеличить до шести), а также шесть причалов для приема речных барж.

Терминал DGT уже сейчас представляет модель логистики будущего. Так, цифровые системы управляют всеми перемещениями грузов, а для теплоснабжения и выработки электроэнергии используются местные источники возобновляемой энергии, в том числе солнечные батареи.

Открытие терминала совпало с прибытием туда контейнерного поезда в сообщении Китай – Европа с потребительскими товарами. Перевозка была организована ведущим евразийским оператором RTSB.

*Источник: zdmira.com, 19.09.2024*

### **Между Польшей и Швецией могут открыть железнодорожно-паромное сообщение**

Железные дороги Польши (PKP) и шведский государственный грузовой оператор Green Cargo приступили к переговорам об открытии железнодорожно-паромного сообщения между Польшей и Швецией. По мнению сторон, эта инициатива может придать импульс развитию мультимодальных перевозок через Балтийское море в коридоре Север - Юг.

На первом этапе предлагается проанализировать модель перевозки контейнеров морским путем через три крупных порта – Гданьск, Гдыню и Сопот. В перспективе планируется использовать железнодорожные паромы для перевозки вагонов с грузом.

Благодаря паромному сообщению компании из Польши, Чехии и других стран Центральной и Южной Европы смогут использовать новые логистические возможности. В перспективе планируются перевозки, в том числе до побережья Адриатического моря, с использованием современных многосистемных локомотивов, эксплуатируемых PKP CARGO International (входит в состав грузового оператора PKP CARGO).

*Источник: zdmira.com, 17.08.2024*

### **TX Logistik и Wascosa расширяют сотрудничество в области применения системы NiKRASA**

Оператор грузовых перевозок TX Logistik (входит в группу Mercitalia железных дорог Италии, FS Group) и специализирующаяся на лизинге грузовых

вагонов компания Wascosa заключили рамочное соглашение о продолжении многолетнего сотрудничества в области аренды грузовых вагонов, которое теперь предусматривает также партнерство в использовании системы вертикальной погрузки NiKRASA. Платформы NiKRASA позволяют всего за 2 мин. перегружать с автомобильного на железнодорожный транспорт полуприцепы, не рассчитанные на вертикальную погрузку. Доля таких полуприцепов в европейском парке достигает до 90%.

В рамках соглашения Wascosa впервые закажет 125 транспортных платформ NiKRASA общей стоимостью примерно 3 млн евро. Документ подписан на площадке терминала Quadrante Europe в итальянской Вероне, где была продемонстрирована работа системы NiKRASA.

Wascosa стала первым партнером, с кем TX Logistik начал сотрудничество в сфере применения системы NiKRASA. TX Logistik является разработчиком системы NiKRASA третьего поколения совместно с производителем полуприцепов – компанией Wescon (Германия). Оператор рассчитывает продолжить привлечение партнеров для более широкого развертывания этой системы.

*Источник: zdmira.com, 16.09.2024*

### **Транспортно-логистическая компания MEDLOG приобрела Maritime Group**

MEDLOG – дочерняя структура частной италяно-швейцарской судоходной компании Mediterranean Shipping Company (MSC) приобрела крупнейшую в Великобритании транспортно-логистическую компанию Maritime Group. Сделка совершена в русле расширения деятельности MSC на рынке грузовых перевозок, в том числе наземными видами транспорта. По данным агентства Alphaliner, на сегодня MSC контролирует около 20% контейнерного флота в мире, суммарная вместимость судов-контейнеровозов превышает 6 млн TEU.

Maritime Group предлагает комплекс услуг, включая автомобильные и железнодорожные перевозки, в том числе в контейнерах, хранение и доставку грузов клиенту. В компании со штатом 3000 чел. работают 1600 автомобилей-контейнеровозов, ежедневно более 30 поездов связывают 41 терминал компании с основными портами Великобритании. В 2024 г. Maritime Group приняла в управление крупнейший в Великобритании логистический комплекс Strategic Rail Freight Interchange (SRFI) (регион Восточный Мидленд), включающий железнодорожную и складскую инфраструктуру. Планируется,

что терминалы, приобретенные MEDLOG, продолжают работать под брендом Maritime.

*Источник: zdmira.com, 16.09.2024*

### **Хабу быть**

Как сообщает газета *Biala Sie Dzieje*, инициатором проекта строительства логистического парка Малашевиче стала компания Cargotor («дочка» польского государственного оператора железнодорожной инфраструктуры PKP PLK). Сейчас готовится тендер по выбору подрядчика строительства. Первый этап подачи заявок завершится 10 января 2025 г.

Станция Малашевиче – один из пунктов на границе, где происходит переход с европейской на российскую колею. После завершения реконструкции в 2028 г. пропускная способность хаба вырастет вдвое – с 16 до 35 пар поездов. Максимальная длина составов будет увеличена с 750 до 1000 м.

Проект расширения мощности этого приграничного перегрузочного узла имеет важное значение. Малашевиче является ключевым контейнерным хабом выстраивания логистики для всех направлений европейских железнодорожных перевозок, его развитие позволит существенно расширить и объёмы, и направления перевозок.

На основных транзитных маршрутах АО «ОТЛК ЕРА» задействован переход Малашевиче – Брест, где выполняются работы по перегрузу, консолидации, формированию и расформированию поездов.

Помимо этого пограничного пункта пропуска ещё несколько обслуживают потоки контейнеров между Европой и Китаем, они расположены на границах Польши и Беларуси, а также в РФ (Калининградская область), отметил руководитель Центра постсоветских исследований Института экономики РАН Леонид Вардомский. «Поток грузов составляют товары взаимной торговли России, Беларуси и ЕС, которые пока не охвачены санкциями, и грузы, идущие транзитом через РФ и РБ в сообщении Центральная Азия – ЕС, Китай – ЕС», – резюмировал он.

*Источник: gudok.ru, 10.07.2024*



## **PSA покупает польского оператора железнодорожных контейнерных перевозок Loconі**

Сингапурский терминальный оператор PSA International сообщил о подписании соглашения с польской экспедиторской компанией ATC Cargo S.A. о покупке 85% акций одного из крупнейших польских операторов интермодальных перевозок Loconі Intermodal S.A..

Loconі отправляет около 220 контейнерных поездов в месяц по 5 маршрутам в Польше, годовой объем операций оценивается в свыше 250 тыс. TEU. Компания имеет три железнодорожных контейнерных терминала – в Варшаве, на западе страны близ Познани, и на юге, южнее Лодзя.

В сообщении о сделке PSA отмечает, что приобретение будет способствовать развитию сервиса на портовые терминалы группы в Европе. В первую очередь, речь идет о глубоководном контейнерном терминале Baltic Hub в порту Гданьск, который PSA контролирует с 2019 г. Также активы группы в Европе включают терминалы в портах Антверпен и Зебрюгге в Бельгии, Генуя и Венеция в Италии, португальском Синиш и турецком Мерсине.

*Источник: infranews.ru, 14.08.2024*

## **Контейнерный поезд торжественно отправили по ТМТМ из Сианя в Будапешт**

Состав из 55-ти 40-футовых контейнеров отправился со станции «Международный порт Сианя» и доставит груз до Будапешта.

В Сиане (КНР) состоялась торжественная отправка контейнерного поезда Китай – Европа по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ). В мероприятии приняли участие руководители железных дорог Казахстана, Китая, Азербайджана, Грузии, партийного комитета и правительства провинции Шэньси, города Сиань.

За 8-11 дней поезд преодолеет около 7 тысяч километров и доедет до Баку. До конечной точки он доберется примерно за 25 дней.

Сокращение сроков доставки и предоставление сервиса на новом уровне стало возможным благодаря плодотворному сотрудничеству железнодорожных и портовых администраций стран-участниц ТМТМ.

Отмечается, что объем транзитных перевозок по ТМТМ за 8 месяцев 2024 г. вырос в 20 раз по сравнению с аналогичным периодом 2023 г. За 8 месяцев по маршруту проследовало 200 поездов. При этом сроки доставки грузов из Китая получателям в Азербайджане сократились до 11 сут, в Грузии –

до 14 сут. Об этом сообщил представитель железных дорог Казахстана (КТЖ) на форуме по ТМТМ в Сиане (Китай).

Таких результатов удалось достичь благодаря эффективному использованию возможностей казахстанско-китайского терминала в Сиане (провинция Шэньси). В этом сухом порту формируется 30% контейнерных поездов, следующих из Китая через Казахстан в Европу, 40% импортных грузов, поступающих в Китай из Казахстана.

*Источник: rail-news.kz, 20.09.2024*

### **Новые железнодорожные маршруты: проект China-Europe Trans-Caspian Express**

Недавно стартовавший проект China-Europe Trans-Caspian Express открывает новые возможности для мультимодальных транспортных перевозок в евразийском регионе.

Этот проект стал результатом сотрудничества Китая и Казахстана, и его запуск состоялся в рамках официального визита председателя КНР Си Цзиньпина в Казахстан 3 июля 2024 г.

China-Europe Trans-Caspian Express обещает существенно улучшить логистическую инфраструктуру и ускорить торговые связи между Китаем и Европой. Этот проект дополняет уже существующий China-Europe Railway Express.

Первый поезд с контейнерами, загруженными потребительскими товарами и автомобильной техникой, отправился из грузового терминала в Сиане, провинция Шэньси, в Баку, столицу Азербайджана, 1 июля 2024 г.

Маршрут проходит по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), также известному как Средний коридор.

Китайские железные дороги (СР) организовали регулярный сервис грузовых перевозок в Азербайджан, обеспечивая доставку грузов через погранпереход Хоргос по железным дорогам Казахстана до порта Актау на Каспийском море, откуда контейнеры отправляются морем в порт Баку.

Новый маршрут обещает значительное сокращение времени доставки грузов по сравнению с альтернативными маршрутами.

Ожидается, что доставка из Сианя в Баку займет около 12 суток. Тем не менее, необходимо учитывать, что маршрут ТМТМ требует пересечения нескольких границ и неоднократной перевалки груза между различными видами транспорта, что может увеличить время транзита по сравнению с маршрутами через территорию России. Несмотря на это, геополитическая

ситуация способствует росту интереса грузоотправителей к транскаспийскому маршруту.

Запуск China-Europe Trans-Caspian Express придаст новый импульс развитию торговли между Китаем и странами, расположенными вдоль ТМТМ.

*Источник: railway.supply, 09.07.2024*

### **Китай развивает грузовые перевозки со странами Юго-Восточной Азии**

В Китае начаты перевозки по трансграничным маршрутам Гуандун – Юньнань – Меконг и Китай – Лаос – Таиланд. Два поезда, один с тропическими фруктами, другой с мебелью, кухонными принадлежностями и асбестовыми изделиями, одновременно отправились с терминала Куньмин (провинция Юньнань). Первый поезд проследовал в направлении Гуанчжоу, второй – во Вьентьян (Лаос) и Бангкок (Таиланд). По заявлению железных дорог Китая (CR), с пуском этих маршрутов сформирован новый грузовой коридор, соединяющий китайские провинции Гуандун (со столицей Гуанчжоу) и Юньнань (столица Куньмин) со странами Юго-Восточной Азии.

Новые маршруты усилят эффективность использования железнодорожной магистрали Китай – Лаос, со дня открытия которой в декабре 2021 г. по ней перевезено 41,6 млн т грузов, в том числе в трансграничном сообщении – 9,8 млн т. Курсирующие ежедневно по международным маршрутам 18 грузовых поездов подтверждают, что магистраль является важным связующим звеном между Китаем и Юго-Восточной Азией.

В дальнейшем планируется соединить линию Китай – Лаос в северном направлении с логистическими хабами Шанхай, Сиань, Чэнду и Чунцин и маршрутами оператора China Railway Express (CRE) – со странами Европы. В южном направлении – по железным дорогам Таиланда колеи 1000 мм и через южные порты возможен выход на Малайзию и Сингапур, что будет способствовать экономическому росту региона.

*Источник: zdmira.com, 13.08.2024*

### **Вхождение в коридоры**

Таиланд объявил о планах ускорить строительство собственного участка трансазиатской железнодорожной сети. Новая магистраль важна для развития всего юго-восточного региона.

Администрация премьер-министра Таиланда Сретты Тависина пообещала ускорить реализацию проекта для усиления интеграции с Китаем и другими странами региона. Таиланд выполнил примерно треть работ по второму этапу строительства участка, который присоединится к железной дороге Лаос – Китай, сообщается на сайте проекта.

Таиланд планирует соединить таиландские города Бангкок, Накхонратчасиму, Нонгкхай. Далее магистраль проложат к Вьентьяну – столице Лаоса. Пока действует только первый участок сети. В декабре 2021 г. Лаос и Китай открыли электрифицированную линию между Вьентьяном и Куньминем, построенную по китайским технологиям.

По данным Азиатского банка развития, улучшение транспортных сетей в странах Юго-Восточной Азии может увеличить их ВВП до 10% в течение следующего десятилетия. Страны, не имеющие выхода к морю, могут стать хабами в цепи мультимодальных перевозок.

По плану Трансазиатская железнодорожная сеть свяжет все страны полуострова на юго-востоке Азии. К ней присоединятся остальные транспортные коридоры между Европой, странами Персидского залива, что важно для развития региона Юго-Восточной Азии.

«Железнодорожная сеть сокращает время и стоимость транспортировки товаров между странами, что увеличивает торговлю как внутри региона, так и с внешними рынками, такими как Китай, Европа и Северная Америка», – рассказал кандидат экономических наук, заместитель декана по науке экономического факультета РУДН Александр Чупин.

По сведениям Всемирной торговой организации, Азиатско-Тихоокеанский регион уже генерирует около 30% мировой торговли. Улучшение транспортной инфраструктуры может снизить логистические расходы на 10-15% и увеличить объёмы торговли, конкурентоспособность региона.

Кроме этого, инфраструктурные проекты привлекают иностранные инвестиции, способствуя созданию новых рабочих мест и развитию местных экономик. По оценке Всемирного банка, улучшение инфраструктуры может сократить уровень бедности в регионе на 5-10% за одно десятилетие.

*Источник: gudok.ru, 10.07.2024*

### **Оператор China Railway Express наращивает объёмы и расширяет географию перевозок**

По сообщению CR-Wuhan – региональной дочерней компании железных дорог Китая (CR), в первом полугодии 2024 г. подразделением оператора China

Railway Express (CRE) по региону Ухань проведен 331 поезд, в том числе 206 поездов отправлены из Уханя. Объем принятых/отправленных грузов на 60% превысил уровень соответствующего периода 2023 г. Из региона Ухань по 53 трансграничным маршрутам в 116 городов 40 стран Евразийского континента CRE регулярно отправляет семь поездов в неделю.

В июле 2024 г. впервые из расположенного в Северном Китае сухого порта Тяньцзинь в Москву оператор CRE отправил поезд со 110 TEU, загруженными автозапчастями и оборудованием, общей массой около 1,13 тыс. т. Маршрут протяженностью свыше 7800 км через погранпереход Эрен-Хото проходит по территории Монголии.

В августе 2024 г. поезд со 110 TEU, загруженными бытовой техникой и бытовой химией, отправлен из Нанкина (провинция Цзянсу) в Стамбул. Это первый поезд, отправленный в Турцию по новому маршруту, проходящему по акваториям Каспийского и Черного морей. Координатором перевозки выступила CR-Shangha – дочерняя компания железных дорог Китая (CR). Новый маршрут пополнил список из более чем 10 существующих, связавших Нанкин со странами Центральной Азии, Россией, Беларусью, Польшей, Германией и Турцией, по которым с начала 2024 г. CRE отправлено более 100 поездов, что на 70% больше, чем годом ранее.

Дочерние компании CR были образованы в 2017 г. в порядке реформирования региональных железнодорожных администраций. В ведении компании CR-Shanghai находятся 10810,5 км железных дорог и 503 станции в Шанхае и провинциях Цзянсу, Аньхой и Чжэцзян, а у CR-Wuhan – 6390 км пути и 265 станций в провинциях Хубэй и Хэнань.

*Источник: zdmira.com, 06.08.2024*

### **Norfolk Southern инвестирует в штате Алабама 200 миллионов долларов**

Североамериканская железная дорога первого класса Norfolk Southern (NS) инвестирует более 200 млн долл. США в развитие ключевого коридора 3В, проходящего по территории штата Алабама и связывающего рынки в его северной и центральной частях с морским портом Мобил в Мексиканском заливе. Это позволит освоить растущий объем перевозок в связи с ожидаемым увеличением производства на юго-востоке США, который рассматривается в качестве локомотива экономики страны в целом.

Железнодорожный коридор 3В стратегически ориентирован на порт Мобил. Ежегодный вклад порта в экономику штата Алабама оценивается в 85 млрд долл. США. Коридор представляет собой важный сегмент сети Norfolk

Southern, обслуживающей такие ключевые отрасли экономики страны, как сельское хозяйство, автомобильная, химическая, лесная и сталелитейная промышленность. Ощутимые результаты от привлечения данных инвестиций ожидаются уже в 2025 г.

Средства направят на развитие как грузовых терминалов, так и железнодорожной инфраструктуры, включая подъездные пути и переезды. В настоящее время Norfolk Southern участвует в подготовке проекта производства коксующегося угля, район добычи которого пока не разглашается. К реализации проекта один из клиентов Norfolk Southern рассчитывает приступить в 2025 г. В свою очередь, это позволит наладить производство металлоизделий для крупных инфраструктурных проектов.

Еще одним крупным партнером Norfolk Southern является компания Packaging Corporation of America (PCA), которая нарастила мощности своего целлюлозно-бумажного предприятия, продукция которого отгружается по коридору 3В.

*Источник: zdmira.com, 02.08.2024*

### **Union Pacific открывает еще пять центров транспортного обслуживания клиентов**

Североамериканская железная дорога первого класса Union Pacific (UP) объявила об открытии еще пяти центров транспортного обслуживания, клиенты которого получают удобный доступ к сети линий UP протяженностью более 50 тыс. км. Новые центры суммарной площадью свыше 6000 га расположены в Шони (штат Оклахома), Сидар-Сити и Грантсвилле (штат Юта), Сан-Антонио и Тексаркане (штат Техас). Центры будут выполнять функции железнодорожных хабов, где клиентам предоставят логистические и другие адресные услуги, включая возможности для строительства специализированных складов и промышленных объектов.

На данный момент на сети UP уже работают 32 таких центра. Кроме того, Union Pacific на платформе Site Solutions Tool предоставляет клиентам для ведения бизнеса более 6000 своих объектов недвижимости, расположенных в пределах 800 м от железнодорожных линий. И этот список постоянно актуализируется.

Ранее Union Pacific объявила, что в 2024 г. планирует инвестировать в обновление основных фондов, в том числе в мероприятия, направленные на рост клиентской базы, 3,4 млрд долл. США.

*Источник: zdmira.com, 08.07.2024*

## **BNSF планирует строительство мультимодального комплекса вблизи Финикса**

Североамериканская железная дорога первого класса BNSF обнародовала планы по строительству мультимодального комплекса вблизи Финикса, столицы штата Аризона. На территории площадью 4321 акр (около 1750 га) предполагается разместить терминал по переработке контейнеров и автомобильных полуприцепов, логистический парк с современным складским хозяйством, оказывающий услуги операторам мультимодальных перевозок, и логистический центр, ориентированный на обслуживание предприятий местной промышленности, а именно на перевозки повагонными отправками и массовых грузов. Это первая попытка компании объединить на одной территории логистический парк и логистический центр.

BNSF эксплуатирует логистические парки в Чикаго, Канзас-Сити и Аллайансе (Техас), логистические центры компании работают в Оклахома-Сити (столице одноименного штата), Суитгуотере и Кливленде (оба – в штате Техас), Гудзоне (Колорадо) и Фонтане (Калифорния).

Масштаб предлагаемого комплекса в Финиксе сравним с проектом BNSF стоимостью 1,5 млрд долл. США по созданию грузового терминала Барстоу-Интернешнл на базе железнодорожной станции, расположенной в 146 км к востоку от Лос-Анджелеса. Прибывающие морским путем контейнеры будут отправляться из портов Лос-Анджелеса и Лонг-Бич по железнодорожному коридору Alameda в новый терминал для перевалки грузов из морских контейнеров в распространенные в США и Канаде 53-футовые контейнеры, что позволит отказаться от использования автомобилей на этом плече. Стоимость проекта мультимодального комплекса вблизи Финикса не названа.

*Источник: zdmira.com, 02/07.2024*

## **Порт Вирджиния увеличивает перерабатывающую способность до 2 млн TEU**

Расположенный на Восточном побережье США порт Вирджиния объявил об увеличении до 2 млн TEU в год перерабатывающей способности портовой железнодорожной станции. Перевозки между портом и клиентами в глубине страны выполняют железные дороги первого класса Norfolk Southern и CSX, эксплуатирующие поезда с контейнерами, погруженными в два яруса.

К проекту стоимостью 83 млн долл. США по модернизации терминала NIT в порту Вирджиния приступили в 2022 г. в рамках инвестиционной

программы Gateway Investment Program, оцениваемой в 1,4 млрд долл. США. В том числе 40 млн долл. США поступило в виде двух грантов по 20 млн долл. США федерального и от Департамента железнодорожного и общественного транспорта штата Вирджиния. Средства, в частности, были направлены на строительство двух групп путей и закупку трех электрических порталных кранов на рельсовом ходу. Дополнительное путевое развитие и новое оборудование позволят увеличить перерабатывающую способность железнодорожной инфраструктуры порта на 455 тыс. TEU в год, в целом по порту этот показатель прирастет на 31%.

Программа Gateway Investment Program предусматривает также создание глубоководного канала, усиление путевого развития северной части терминала NIT, а также строительство береговой ветряной электростанции в соседнем Портсмуте.

*Источник: zdmira.com, 14.08.2024*

### **СМА CGM покупает оператора крупнейшего контейнерного терминала в Южной Америке**

Французская контейнерно-логистическая корпорация СМА CGM – третий крупнейший линейный оператор в мире после MSC и Maersk – объявила о заключении соглашения о приобретении около 48% акций Santos Brasil, бразильского терминального оператора, в портфель которого входит, в том числе крупнейший контейнерный терминал Южной Америки в порту Сантос.

В общей сложности Santos Brasil оперирует в Бразилии пятью терминалами в портах Сантос, Имбитуба, Вила-ду-Конде, Итаки и Сан-Паулу: тремя контейнерными терминалами, одним терминалом по перевалке автомобилей и одним наливным терминалом, а также тремя логистическими терминалами внутри страны.

Терминал Tecon Santos – крупнейший из трех контейнерных терминалов группы и в целом в Южной Америке – находится под управлением Santos Brasil на основании долгосрочной концессии, срок которой истекает в 2047 г. Терминал имеет годовую мощность 2,5 млн TEU, которая в ближайшем будущем будет увеличена до 3 млн TEU. Терминал имеет 3 причала, способные принимать суда вместимостью до 14 тыс. TEU. Согласно комментарию главы СМА CGM Родольфа Сааде, через терминал проходит 40% совокупного контейнерооборота Бразилии.

Согласно уведомлению для акционеров Santos Brasil, по условиям соглашения СМА CGM заплатит 15,3 реалов за акцию. Santos Brasil имеет около 160 млн зарегистрированных акций, таким образом, сделка оценивает



компанию в немногим более 2,43 млрд реалов (440 млн долл. США). Пакет 48% обойдется CMA CGM в 201 млн долл. США.

Заккрытие сделки ожидается в I квартале следующего года при условии одобрения антимонопольными регуляторами. После этого CMA-CGM объявит публичный тендер на приобретение оставшихся акций Santos Brasil по той же цене и на тех же условиях.

CMA CGM заявляет, что инвестиции в приобретение Santos Brasil являются частью планируемого наращивания присутствия и развития бизнеса в Южной Америке. В рамках соглашения оператор берет на себя обязательства ускорить запланированные ранее инвестиции в расширение терминалов Santos Brasil. Нынешний бизнес CMA CGM в Бразилии основан на купленной в 2017 г. у Maersk Mercosul Line. В настоящее время CMA CGM и Mercosul Lines оперируют 10 еженедельными сервисами на магистральных маршрутах из 14 портов страны.

*Источник: infranews.ru, 23.09.2024*

### **Ирак завершил разработку проекта транспортного коридора Development Road**

Премьер-министр Ирака Мухаммед Шиа ас-Судани заявил, что на реализацию проекта транспортного коридора Development Road протяженностью 1200 км от нового порта Гранд-Фау в акватории Персидского залива до границы с Турцией потребуется 5 лет. В начале сентября 2024 г. представитель иракского правительства сообщил о завершении разработки проекта этого коридора, включающего автомобильную дорогу и двухпутную грузопассажирскую железнодорожную магистраль.

Вместе с тем иракский премьер-министр указал на необходимость углубленной проработки проекта и использования при создании коридора новейших технологий, включая искусственный интеллект. Тем временем правительство приступает к взаимодействию со специализированными компаниями, которые могут быть привлечены к реализации проекта. В ноябре 2024 г. планируется провести второе заседание профильных министров Ирака, Катара, ОАЭ и Турции, которые в апреле 2024 г. подписали меморандум о взаимопонимании по проекту транспортного коридора Development Road.

Коридор Development Road стоимостью 17 млрд долл. США призван обеспечить мультимодальное транспортное сообщение Европы со странами Персидского залива и Юго-Восточной Азии через Турцию и Ирак.

*Источники: zdmira.com, 18.08.2024; vesti.az, 01.06.2024*

## **Зимбабве, Мозамбик и Ботсвана договорились о строительстве трансграничной магистрали**

Президенты Зимбабве, Мозамбика и Ботсваны подписали трехстороннее соглашение по реализации проекта стоимостью 6,5 млрд долл. США, включающего строительство глубоководного порта Тече-Банин в Мозамбике и железной дороги длиной 1700 км, рассчитанной для тяжеловесного движения и связывающей порт с не имеющими выхода к морским путям Зимбабве и Ботсваной.

Трехсторонний договор открывает странам возможности привлечения внешнего финансирования, однако для осуществления проекта намечено мобилизовать, прежде всего, внутренние ресурсы. Министерства транспорта трех стран подготовили комплексный отчет о сроках, возможных источниках финансирования и стратегии реализации проекта. Зимбабве подтвердила готовность выполнить свои обязательства по предыдущим соглашениям в части разработки технико-экономического обоснования.

Первый меморандум о взаимопонимании по строительству глубоководного порта Тече-Банин, в 70 км южнее порта Мапуту (Мозамбик) и в 20 км от границы с ЮАР, а также линии для тяжеловесного движения протяженностью 1700 км, пересекающей эти страны, министры транспорта Зимбабве, Мозамбика и Ботсваны подписали в апреле 2011 г. В 2016 г. также подписан меморандум по проекту, к рассмотрению которого вернулись в 2022 г.

*Источник: zdmira.com, 15.08.2024*

## **Thelo и DB разработают африканские грузовые коридоры**

Компания Thelo сформировала эксклюзивное стратегическое партнерство с дочерней компанией железных дорог Германии (DB) DB Engineering & Consulting, которая будет оказывать инженерную, техническую и эксплуатационную поддержку железнодорожным проектам Thelo в странах Африки к югу от Сахары. Совместное предприятие Thelo DB в июле 2023 г. подписало 25-летнее соглашение о разработке и вводе в эксплуатацию Западной железной дороги (Western Railway) в Гане. Thelo Group вошла в шорт-лист тендеров на проекты по развитию Транскалахарского коридора между Ботсваной и Намибией и коридора Воегоебааи в Южной Африке, а также ведет переговоры с правительствами двух других африканских стран о разработке и эксплуатации грузовых коридоров.

*Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 8. – P. 8 (англ. яз)*

## **В Казахстане обсудили сотрудничество и развитие транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия**

В Казахстане состоялась видеоконференция между новым Национальным секретарем Постоянного секретариата Межправительственной комиссии TRASECA, Бектасовым С.Б., и Генеральным секретарем Постоянного секретариата TRASECA, Ассавбаевым А.А. На встрече обсудили участие Казахстана в инициативах TRASECA, а также перспективы развития маршрутов Международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия.

В ходе встречи особое внимание уделили практическому применению накладной ЦИМ/СМГС, оценке пунктов пропуска на коридоре и реализации Плана действий на 2022-2026 гг. Также обсуждались позиции Казахстана по проекту Меморандума о сотрудничестве с ОТИФ и готовность страны к подписанию Соглашения о Едином транзитном разрешении, предложенного Азербайджаном.

Генеральный секретарь Ассавбаев подчеркнул готовность Постоянного секретариата оказывать всестороннюю поддержку и содействие для реализации общих целей TRASECA. Со своей стороны, Национальный секретарь Казахстана подтвердил свою готовность к тесному взаимодействию и выполнению принятых решений.

Напомним, что за короткое время принят ряд документов, направленных на дальнейшее развитие: Концепция развития контейнерных перевозок до 2030 г, Цифровая концепция, актуализированный План действий на 2022-2026 гг. и др. Данные документы были подготовлены при непосредственном участии и поддержке стран TRASECA, которые вне зависимости от внешнеполитической ситуации намерены и дальше развивать транспортные маршруты и связанность в регионе.

На сегодня заинтересованными странами TRASECA практически завершаются внутригосударственные процедуры согласования проекта Соглашения о Едином транзитном разрешении TRASECA. Реализация положений Соглашения позволит упростить процесс получения и применения разрешений национальными перевозчиками, сократить количество разрешений, необходимых для осуществления транзитных перевозок, до одного. При этом все будет исключительно в электронном виде. Таким образом, основной целью внедрения единого транзитного разрешения TRASECA является повышение конкурентоспособности коридора и постепенная либерализация автомобильных перевозок.

В целях увеличения привлекательности перевозок на Каспийском море постоянным секретариатом был инициирован проект анализа перевозок грузов

по Каспийскому и Черному морям для подготовки рекомендаций по снижению стоимости перевозок грузов на Каспийском море.

В настоящее время по известным геополитическим обстоятельствам традиционные транспортно-логистические маршруты претерпели значительные изменения, что повлияло на поставки энергоресурсов и товаров первой необходимости в глобальном масштабе. В этих условиях, несомненно, растет роль альтернативных мультимодальных транспортных коридоров, в том числе и значимость маршрута TRASECA.

*Источник: casp-geo.ru, 19.09.2024*

### **Казахстан и Азербайджан презентовали модернизированный маршрут Баку – Тбилиси – Карс**

На совместном совещании АО «НК «Казахстан Темир Жолы» и ЗАО «Азербайджанские железные дороги» казахстанским грузоотправителям представили модернизированный маршрут Баку – Тбилиси – Карс.

Участники встречи обсудили перспективы маршрута, его пропускную способность, тарифы и возможности терминалов. Главной темой стало повышение эффективности транспортировки грузов между Азией и Европой, минуя порты Черного моря.

Глава Дирекции интегрированного планирования Вадим Копылов отметил, что совместные усилия по интеграции железнодорожных сетей и развитию инфраструктуры привели к значительному росту грузоперевозок.

В частности, за семь месяцев этого года перевозки между Казахстаном и Азербайджаном достигли 3,2 млн тонн, что на 37% больше, чем в прошлом году.

«Полностью завершена электрификация магистрали. Проведена реконструкция станции Ахалкалаки. Проект реализован 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, и станет более экономичным в сравнении с морскими и автомобильными перевозками», – пояснил Вадим Копылов.

В своей презентации советник председателя ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Эмиль Мамедов подробнее ознакомил с пропускной способностью линии Баку – Тбилиси – Карс и ее участков по территории трех стран. Модернизация маршрута позволила к настоящему моменту увеличить его пропускную способность в 5 раз: с 1 до 5 млн тонн грузов в год. Речь идет о

части коридора, которая пролегает по Азербайджану и Грузии. Далее будут проводиться соответствующие работы по территории Турции, что со временем позволит нарастить указанный объем грузов.

Грузоотправители выразили заинтересованность в перевозках по модернизированной линии, отметив исторически высокий экспортный спрос на Турцию.

«Казахстанский логистический бизнес возлагает на Баку – Тбилиси – Карс большие надежды. Хорошо, что созданная инфраструктура проходит модернизацию, ведется работа над созданием соответствующего сервиса. Сервис – это очень важный вопрос. Мы хотим знать сроки и стоимость перевозки, особенно на те грузы, что имеют особый спрос. Это контейнерные, а также насыпные и наливные грузы», – сказал гендиректор АО «Транко» Сергей Анашкин.

До конца года заработает совместное предприятие с участием грузинской и азербайджанской стороны, которое будет работать над формированием тарифной политики и условий перевозок по маршруту.

«Динамика перевозок между железными дорогами Казахстана и Азербайджана за 7 месяцев этого года демонстрирует рост на 37%, до 3,2 млн тонн. По Среднему коридору перевезено 1,9 млн тонн, что на 23% выше аналогичного показателя прошлого года», – отметили представители казахстанской железнодорожной компании.

Стороны договорились обменяться дополнительной информацией с учетом озвученных вопросов и комментариев казахстанских железнодорожников и грузоотправителей, а также продолжить практику таких встреч.

*Источник: casp-geo.ru, 19.09.2024*

### **Азербайджан и Грузия создали совместное железнодорожное предприятие**

Азербайджан и Грузия создали совместное предприятие ООО ВТКІ Railways, учредителями которого являются дочерние компании ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АЖД) и ООО «Железная дорога Марабда – Картсахи».

Новое СП будет отвечать за эксплуатацию и управление инфраструктурным участком железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс (БТК), а также эффективную организацию грузоперевозок посредством БТК и привлечение новых грузов, способствуя укреплению стратегических региональных транспортных связей и росту потенциала Среднего коридора.

Создание СП осуществлено в соответствии с положениями подписанного между правительствами Азербайджана и Грузии соглашения о принципах и условиях финансирования, проектирования, строительства, модернизации и реконструкции, а также эксплуатации железнодорожного участка Марабда – Картсахи (до границы Турции) в рамках реализации проекта железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс.

Согласно соглашению, после завершения строительства и ввода в строй указанного участка, эксплуатация и управление всей железнодорожной инфраструктурой этого участка будут возложены на юридическое лицо – совместное предприятие, созданное в соответствии с законодательством Грузии с равнодолевым участием дочерней компании АЖД и дочерней компании ООО «Железная дорога Марабда – Картсахи».

*Источник: Inews.az, 14.08.2024*

### **Железные дороги Казахстана и ННЛА договорились развивать перевозки по ТМТМ**

АО «Кедентранссервис» – дочернее предприятие железных дорог Казахстана (КТЖ), крупнейший оператор логистических терминалов в стране, и немецкая транспортно-логистическая компания Hamburger Hafen und Logistik (ННЛА) заключили договор на оказание экспедиторских услуг. Компании планируют заниматься реализацией проектов по развитию мультимодальных терминалов на территории Казахстана и других стран, а также организацией перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ).

Договором предусмотрено до конца 2024 г. отправить через акваторию Каспийского моря 1000 TEU с целлюлозой по маршруту Шымкент (Казахстан) – Потти (Грузия), около 400 TEU с продукцией Philip Morris Kazakhstan из Алматы в Потти, а также 280 TEU, загруженных изделиями компании Ericsson, по маршруту Стамбул – Потти – Алматы.

Государственное предприятие «Кедентранссервис» создано в 1997 г. постановлением правительства Казахстана для таможенного сопровождения товаров и транспортных средств, в 2011 г. ее совладельцем стало российское ПАО «ТрансКонтейнер». В 2019 г. КТЖ стали единоличным владельцем оператора, выкупив 50% акций у российского партнера. В настоящее время «Кедентранссервис» имеет разветвленную сеть представительств, в том числе в КНР, Узбекистане и Беларуси, является основным оператором на приграничных с Китаем станциях Достык и Алтынколь, перерабатывающая

способность которых соответственно составляет 9,5 и 6,8 млн т в год. В 2022 г. «Кедентранссервис» обработано 266 тыс. TEU (+78% к 2021 г.) и получен доход, превысивший 44 млрд тенге (92,7 млн долл. США).

*Источник: zdmira.com, 02.08.2024*

### **Ускоренную доставку грузов по маршруту Китай – Казахстан – Узбекистан осуществили за 5 суток**

Контейнерный поезд преодолел путь по маршруту Китай – Казахстан – Узбекистан протяженностью в 4486 км за рекордные пять суток.

Как сообщила пресс-служба АО «НК «Қазақстан темір жолы», грузовой состав отправили из казахстанско-китайского терминала в порту Сианя. Контейнеры перегрузили в сухом порту KTZE Khorgos Gateway, и они продолжили следовать по сети КТЖ до приграничной станции Сарыагаш, далее до конечной точки – станции Ташкент, крупного транспортного хаба Центральной Азии.

«Короткий срок перевозки груза обеспечен благодаря использованию терминальных возможностей КТЖ в Китае, а также последовательному взаимодействию железнодорожных администраций Казахстана и Узбекистана по расширению приграничной инфраструктуры двух стран. За счет реконструкции и совершенствования технологических процессов на 50% увеличена пропускная способность межгосударственной стыковой станции Сарыагаш, через которую проходит основной грузопоток между Казахстаном и Узбекистаном», – отметили в пресс-службе компании.

Отметим, сервис по ускоренной доставке грузов был организован в рамках достигнутых в апреле в Хиве договоренностей президентов Казахстана и Узбекистана об организации грузовых перевозок по маршруту Китай – Казахстан – Узбекистан и развитию Трансафганского направления.

В КТЖ уверены, что развитие оптимального маршрута с использованием активов железнодорожных компаний придаст серьезный импульс расширению транспортно-логистических возможностей и углублению партнерства двух стран.

Напомним, в 2023 г. объем перевозок грузов между странами составил более 31 млн тонн, увеличившись на 17,2% по сравнению с 2022 г.

*Источник: rzd-partner.ru, 05.08.2024*

## **Ташкент предложил разработать меры по защите грузоперевозок по Трансафганскому коридору**

Власти Узбекистана предлагают разработать механизм обеспечения безопасности перевозки грузов по Трансафганскому коридору, сообщает пресс-служба министерства транспорта республики.

В Ташкенте 30 июня состоялся логистический форум по развитию мультимодального коридора Узбекистан – Афганистан – Пакистан. С российской стороны в нем принял участие первый заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Сергей Павлов.

«В ходе форума первый заместитель министра транспорта Узбекистана Маманбий Омаров выдвинул следующие предложения по развитию транспортного коридора – разработка конкретного механизма обеспечения безопасности грузов в процессе перевозки, разработка механизма страхования грузов по маршруту, сокращение количества погрузочно-разгрузочных операций», – говорится на сайте Минтранса.

В числе предложений узбекской стороны также снижение и установка на паритетной основе сборов за грузовые перевозки и широкое внедрение оцифровки в процесс грузоперевозок.

В Минтрансе Узбекистана также намерены организовать совместные исследования и разработку предложений по повышению пропускной способности Салангского перевала в Афганистане, являющегося «сердцем» этого транспортного коридора.

«Следует отметить, что сегодня государства Содружества Независимых Государств проявляют большую заинтересованность в перенаправлении грузопотоков из традиционных транспортных коридоров через мультимодальный транспортный коридор Узбекистан – Афганистан – Пакистан», – говорится в сообщении.

В ноябре 2023 г. в Ташкенте на полях первого транспортного форума стран Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) был подписан меморандум о создании и развитии международного транспортного коридора Белоруссия – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан. Документ подписали транспортные ведомства России, Казахстана и Узбекистана. В апреле была подписана дорожная карта по развитию нового коридора.

По данным узбекского Минтранса, за последние годы объем транзитных грузов через Узбекистан в Афганистан и Пакистан увеличился более чем на треть, достигнув почти 1 млн тонн. По оценке узбекской стороны, этот международный мультимодальный транспортный коридор является



стратегически важным звеном в соединении стран СНГ со странами бассейна Индийского океана через Южную Азию.

*Источник: Iprime.ru, 01.07.2024*