



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

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

**IV КВАРТАЛ 2024**

## СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	5
Владимир Путин поручил принять новые меры для роста грузоперевозок на Восточном полигоне .....	5
Путин рассказал о работе транспортного коридора «Север – Юг» .....	5
Коридор «Север – Юг» может получить новый маршрут .....	6
Кабмин РФ одобрил проект соглашения с Азербайджаном по МТК «Север – Юг» .....	8
Грузы поездом поедут из России в Пакистан.....	9
Россия и Казахстан подписали соглашение о сотрудничестве в железнодорожной сфере.....	10
Новый шелковый путь. Кто возьмет под контроль мировую логистику.....	11
МТК «Север – Юг» откроет глобальный рынок для стран-участниц – министр портов Индии .....	14
Белоруссия заинтересована в увеличении перевозок по коридору «Север – Юг» со своих станций .....	15
Со станций Кубани и Ставрополя по МТК «Север – Юг» запустили перевозки грузов в Афганистан .....	15
Опыт Среднего коридора для МТК «Север – Юг».....	16
Контейнерные перевозки по Среднему коридору в 2024 году выросли в 2,6 раза .....	18
ОАО «РЖД» оперативно согласовывают с Минвостокразвития грузы по программе «Северный завоз».....	18
Рост строительства в Индии повысит экспорт металлопродукции РФ по железной дороге в 2025-2030 годах – ЦСР.....	20
Забойный тренд .....	21
ФАС: Повышение приоритета железнодорожных перевозок топлива должно учитывать направления – на внутренний рынок или на экспорт .....	23
С терминала им. Дэн Сяопина в Татарстане отправился первый контейнерный поезд в Китай.....	24
ОАО «РЖД» запустили дополнительный маршрут по доставке свинины из РФ в Китай через Казахстан .....	24
Первый состав с нефтяным коксом ушёл в Китай .....	25
Поезд-экспресс доставил в Новороссийск зерно для экспорта в Африку.....	26
Регулярный контейнерный поезд Ульяновск – Астара будет запущен в 2025 году .....	27
Сарех терминала ОАО «РЖД» в Забайкалье вырос до 12 млрд руб.....	27
FESCO сохранила статус единственного логистического оператора турецкого терминала «Восточный» при АЭС «Аккую».....	28
FESCO запустила регулярный железнодорожный сервис из китайского Чэнду в Москву через Монголию .....	29
FESCO запустила прямую морскую контейнерную линию Владивосток – Шанхай.....	29

FESCO и Владивостокский морской торговый порт ускорили отправки контейнеров на запад России.....	30
Почта России запустила железнодорожный сервис для доставки крупногабаритных отправок из Уссурийска .....	30
«Рускон» запустил регулярный контейнерный сервис из Израиля в Россию.....	31
Компания «Транзит» запустит новый контейнерный сервис из Китая в Московскую область.....	32
Компания «Транзит» отправила первый контейнерный поезд через реку Амур .....	32
«Специальные контейнерные линии» вышли на рынок контейнерных перевозок .....	33
ОАО «РЖД» на Дальнем Востоке будут использовать контейнеры для перевозок угля в КНР.....	34
ВНИИЖТ закончил испытания ускоренного контейнерного поезда .....	34
АО «ВНИИЖТ» и ПАО «Сбербанк» разработали проект по внедрению модульных грузовых электропоездов .....	35
ЗА РУБЕЖОМ.....	37
Господдержка грузового оператора DB Cargo была правомерна .....	37
Сортировочную станцию в порту Бремерхафена модернизируют (Германия) .....	37
Испанские частные грузовые операторы усиливают позиции на национальном рынке .....	38
Испания запускает два технико-экономических обоснования для увеличения железнодорожных перевозок в порту Ла-Корунья.....	39
Плату за пропуск грузовых поездов через тоннель Пертус снизят на 90% .....	40
Надвигается кризис в секторе железнодорожных грузовых перевозок в Италии .....	41
Одобрено финансирование строительства нового терминала в порту Триеста (Италия) ..	42
Lineas и Nuras Intermodal организуют мультимодальный маршрут Зебрюгге – Милан ....	42
Первый трансграничный поезд частного оператора отправлен из Стамбула в Будапешт .....	43
LTG Cargo организовал перевозку автомобилей Škoda в Каунас по линиям европейской колеи .....	44
В Китае успешно испытали беспилотный тяжеловесный поезд .....	45
Стабильный рост мультимодальных контейнерных перевозок в Китае .....	46
По магистрали Китай – Лаос перевезено более 10 млн тонн грузов .....	46
Северный Китай с Европой связал еще один грузовой маршрут.....	47
Китай развивает складскую логистику в зарубежных странах .....	48
Genesee & Wyoming начала перевозки на железной дороге в Западной Канаде.....	48
Мексика строит новую межокеанскую железную дорогу, которая составит конкуренцию Панамскому каналу.....	49
Семь стран сформируют ассоциацию по маршруту Среднего Коридора – Middle Corridor.....	50
Евразийский транспортный каркас .....	52

Новый транспортный коридор соединит Кыргызстан с Европой через Каспий .....	54
Туркменистан и ЕС усиливают взаимодействие в развитии Транскаспийского коридора .....	55
Новая железная дорога отражает региональную динамику в Центральной Азии.....	55
В Будапеште построят терминал при участии железных дорог Казахстана .....	57
Казахстан и Китай начали строительство контейнерного хаба на каспийском побережье.....	57
КТZ Express опробовал перевозку контейнеров, погруженных в два яруса.....	60
Азербайджан отправил первый контейнерный блок-поезд из Баку в Китай .....	60
Возможности роста транзитного потенциала Ирана .....	61

## РОССИЯ

### **Владимир Путин поручил принять новые меры для роста грузоперевозок на Восточном полигоне**

Президент России Владимир Путин поручил обеспечить дальнейшее увеличение перевозок по Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожным магистралям, которые вместе образуют Восточный полигон. Восточный полигон стал одной из ключевых грузовых артерий в восточном направлении. По нему перевозят различное сырье, в том числе уголь.

Владимир Путин утвердил перечень поручений по итогам совещания по вопросам развития инфраструктуры Дальневосточного федерального округа, состоявшегося 4 сентября 2024 года.

Пр-2318, п.6а

б. Правительству Российской Федерации совместно с открытым акционерным обществом «Российские железные дороги»:

а) уточнить методику расчета провозных способностей железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, определив конкретные объемы грузов, перевозимых с использованием данной инфраструктуры, и количество пар поездов по основным направлениям;

Пр-2318, п.6б

б) принять дополнительные меры по увеличению объема перевозок грузов по Восточному полигону железных дорог, обратив особое внимание на организацию перевозок и реализацию мер технологического характера;

Срок исполнения: 15 февраля 2025 года

Ответственные: Мишустин Михаил Владимирович, Белозёров Олег Валентинович.

*Источники: kremlin.ru, 09.11.2024; tass.ru, 11.11.2024*

### **Путин рассказал о работе транспортного коридора «Север – Юг»**

Транспортный коридор «Север – Юг» уже действует. Объемы перевозок по нему постоянно растут. Об этом заявил в ходе выступления на инвестиционном форуме ВТБ «Россия зовет!» президент РФ Владимир Путин.

МТК «Север – Юг» представляет собой мультимодальный маршрут от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) протяженностью 7,2 тыс. км. Есть

три маршрута МТК: транскаспийский (с использованием железных дорог и портов), а также западный и восточный (сухопутные).

Президент РФ также рассказал о наличии ряда технических вопросов, которые нужно решить для строительства на территории Ирана последнего железнодорожного участка МТК «Север – Юг». Речь идет о том, чтобы обеспечить прокладку соответствующих железнодорожных путей по землям, которые должны быть свободны для реализации подобных проектов, пояснил он.

Москва и Тегеран в мае 2023 г. подписали документы по достройке последнего необходимого участка железной дороги западного маршрута «Север – Юг» – Решт – Астара в Иране. Общая стоимость проекта составляет 1,6 млрд долл.

Тегеран намерен в следующем году начать строительство последнего участка железной дороги Решт – Астара и завершить проект за 3 года. Об этом говорил в октябре 2024 года чрезвычайный и полномочный посол республики в России Казем Джалали.

*Источник: Iprime.ru, 04.12.2024*

### **Коридор «Север – Юг» может получить новый маршрут**

В начале октября российская компания «ВТБ – проектный офис» представила правительству РФ проект по развитию международного транспортного коридора «Север – Юг», в рамках которого предложила создание нового железнодорожного маршрута из Азербайджана в Иран в качестве альтернативы дороги Решт – Астара.

Следует отметить, решение о создании проектного офиса ВТБ по развитию коридора «Север – Юг» было принято некоторое время назад правительством Российской Федерации на основе предложения, разработанного и предложенного банком.

Офис будет осуществлять сбор и анализ информации МТК «Север – Юг» в части инвестпроекта по строительству железнодорожной линии с широкой колеей 1520 мм до портов Ирана, а также подготовку предложений по обеспечению бесперебойного грузооборота на железнодорожном маршруте коридора.

Согласно презентации, которая называется «МТК «Север – Юг» – бесшовная технология грузоперевозок из России до южных портов Ирана», предлагается соединить железной дорогой Имишли (Азербайджан) и Парсабад (Иран).

В рамках проекта выдвигается идея строительства новой железной дороги от границ Российской Федерации до южного порта Ирана через Азербайджан единой колеей в 1520 мм. Также будет создана цифровая платформа для управления международными перевозками на всем маршруте. Основным оператором проекта выступает ОАО «РЖД». При этом, грузовую базу для маршрута будут составлять: зерно, контейнеры, металлы, удобрения, уголь и нефтегазохимия. Запуск строительства запланирован к концу 2025 г., а окончание – к 2031 г.

В настоящее время осуществляется сбор и анализ информации по вопросам обеспечения бесперебойного грузооборота на маршруте МТК «Север – Юг» разными видами транспорта и разработке предложений по его развитию.

Судя по всему, проект был согласован и с азербайджанской стороной, которая ранее также проявляла заинтересованность в строительстве железнодорожного сообщения Имишли – Парсабад. В частности, данный вопрос был рассмотрен на 20-м заседании азербайджано-иранской межправкомиссии в апреле 2022 г., по итогам которой стороны договорились изучить возможность строительства этой железнодорожной линии.

Следует отметить, что данная идея не нова. Еще в конце 2020 г. министр градостроительства и дорог Исламской Республики Иран Мухаммед Ислами предлагал соединить азербайджанские и иранские железные дороги по линии Парсабад – Ардебиль – Мияна.

При этом, иранская сторона настаивает, что железнодорожный маршрут Парсабад – Ардебиль – Мияна ни в коем случае не отменяет главное направление железнодорожной ветки: Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт – Казвин по международному транспортному коридору «Север – Юг».

Железная дорога протяженностью 175 км, которая соединяет северо-западную провинцию Ардебиль с национальной железнодорожной сетью, разрабатывалась почти двадцать лет, и в настоящее время находится на завершающей стадии строительства.

В пределах этого маршрута расположен самый длинный железнодорожный мост в Иране (4,2 км). А сам проект состоит из 12 участков, 35% из которых проходят через горные районы. Он считается наиболее сложным из реализуемых в Иране транспортных проектов.

Предусматривается, что после завершения строительства грузовые поезда могут двигаться по этой железной дороге со скоростью 120 км/ч, а пассажирские – со скоростью 160 км/ч. Пропускная способность грузовых и пассажирских перевозок в первый год запуска проекта составит 9 тыс. тонн и 700 тыс. человек соответственно.

Реализация проекта обеспечит Азербайджану и России доступ к портам Персидского залива и улучшит транспортное сообщение с Тебризом, где располагается Генеральное консульство Азербайджанской Республики.

Правда, на строительство всего железнодорожного полотна, предусматривающего создание бесшовного сообщения, связывающего Россию с иранскими портами в Персидском заливе, требуется не только колоссальные затраты технических средств и финансов, но и политические гарантии в виде прочной договорно-правовой базы.

*Источник: vesti.az, 14.10.2024*

### **Кабмин РФ одобрил проект соглашения с Азербайджаном по МТК «Север – Юг»**

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение от 17.12.2024 № 3806-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве в целях развития транзитных грузовых перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг».

Документ опубликован на портале правовых актов.

По поручению Правительства РФ, Минтранс должен прийти с азербайджанской стороной к договоренностям по повышению эффективности транспортных связей и развитию МТК.

РФ и Азербайджан будут обеспечивать свободное перемещение грузов по своим территориям при транзитных перевозках с учетом требований документа и законодательства двух стран. Правила таможенного контроля будут опираться как на соглашение с законодательством, так и на международные договоры, в которых участвуют Москва и Баку.

Документ также устанавливает гарантированный объем грузов, который должен быть перевезен из РФ в Азербайджан ежегодно после обновления железнодорожной инфраструктуры. Согласно проекту, Азербайджан до конца 2027 г. выполнит первый этап модернизации железной дороги. После этого гарантированный объем грузов по участку Ялама – Астара должен составить не менее 5 млн тонн в год. Россия с 1 января 2028 г. обеспечит предъявление грузов к транзитной перевозке.

Также соглашение предусматривает строительство второго участка пути между станцией Астара в Азербайджане и станцией Астара в Иране. Колея 1520 мм будет переходить на 1435 мм. Пропускная способность



железнодорожной инфраструктуры после второго этапа должна достичь 15 млн тонн в год.

Инвестиции в проект составят 571 млн долл.

*Источник: publication.pravo.gov.ru, 18.12.2024*

### **Грузы поездом поедут из России в Пакистан**

Железнодорожное сообщение между Россией и Пакистаном может быть запущено в тестовом режиме уже в следующем году. Договорённость о формировании грузовой базы достигнута.

В ходе заседания российско-пакистанской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству пакистанская сторона предложила провести тестовую отправку груза по МТК «Север – Юг» в порт Карачи. Для доставки предлагается использовать восточную ветку коридора, проходящую по территории Казахстана, Туркменистана и Ирана. Обсуждался и вопрос тестового запуска контейнерных составов в обратном направлении. Об этом говорили глава Минтранса России Роман Старовойт и сопредседатель российско-пакистанской межправительственной комиссии – министр энергетики Пакистана Сардар Аваис Легари.

Представитель Пакистана также сообщил, что российская сторона изучает возможность инвестиций в модернизацию железной дороги Кветта – Тафтан, которая соединяет центральные районы страны с ирано-пакистанской границей и может быть задействована в транспортировке грузов по МТК «Север – Юг». По оценкам пакистанской прессы, инвестиции в проект могут составить 550-660 млн долл.

«Раскаткой» восточной ветки коридора «Север – Юг» занимается АО «РЖД Логистика». Сотрудничество с Пакистаном позволит заметно сократить сроки транзитных перевозок, а также увеличить товарооборот между странами, пояснил и.о. генерального директора компании Олег Полеев.

По его словам, работа в этом направлении уже начата. В ходе переговоров на высоком уровне с участием представителей ОАО «РЖД», АО «РЖД Логистика», «Пакистанских железных дорог» и иранской стороны была достигнута договорённость об определении потенциальной грузовой базы.

Основой станут существующие мультимодальные сервисы, реализованные «РЖД Логистикой» на МТК «Север – Юг». Запланировано проведение тестовых железнодорожных отправок в 2025 г.

Интерес представляет перевозка зерновых культур, товаров народного потребления и металлов. Эти категории могут обеспечить стабильную загрузку маршрута и насытить потенциальные рынки сбыта.

О. Полеев отметил, что порт Карачи может стать удобной точкой для мультимодальных перевозок благодаря его географическому положению и развитой инфраструктуре. Использование Карачи в рамках МТК «Север – Юг» усиливает взаимодействие стран Шанхайской организации сотрудничества и поддерживает развитие транспортной интеграции региона.

*Источник: gudok.ru, 10.12.2024*

### **Россия и Казахстан подписали соглашение о сотрудничестве в железнодорожной сфере**

Железнодорожная компания Казахстана АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» (КТЖ) подписал ряд документов с российскими компаниями в присутствии Президента России Владимира Путина и президента Казахстана Токаева.

Например, с ОАО «РЖД» подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве в транспортно-логистической сфере. Стороны намерены синхронизировать работу по увеличению пропускной способности девяти межгосударственных стыковых пунктов. Планируется модернизация железнодорожной инфраструктуры приграничных станций, развитие цифровизации перевозок и трансграничных операций для формирования единого цифрового пространства.

ОАО «РЖД» тоже поделился планами:

– совместно проанализировать пропускную способность стыковых пунктов и прилегающих участков между КТЖ и ОАО «РЖД» для выработки мер по их оптимальному использованию;

– на основе совместных исследований синхронизировать развитие и модернизацию инфраструктуры для обеспечения беспрепятственного сообщения через пункты пропуска между РФ и Казахстаном.

«Для повышения эффективности транспортных связей на восточном маршруте МТК «Север – Юг» создадим единого логистического оператора. Новое предприятие с участием компаний «РЖД Логистика» и «КТЖ Экспресс» будет привлекать дополнительные объемы грузов, в том числе и для транзитных перевозок по направлению Китай – Казахстан – Россия – Белоруссия», – отметили в ОАО «РЖД».

Реализация мероприятий повысит эффективность трансевразийских коридоров, в том числе, увеличит объем экспортных и транзитных перевозок в направлении Восток-Запад и международному транспортному коридору «Север – Юг».

Также компания КТЖ подписала договор с российской транспортно-логистической группой компаний ООО «ФинИнвест». Стороны заключили Меморандум о намерениях сотрудничества в сфере развития контейнерных перевозок и сопутствующей терминальной инфраструктуры. Стороны рассматривают возможность строительства современного мультимодального транспортно-логистического центра в Астане, который позволит увеличить транзит российских грузов через Казахстан.

Еще Россия, КНР и Казахстан построят терминал и будут использовать единую цифровую платформу. Стороны закрепили договоренности по строительству транспортно-логистического центра CRK Terminal на станции Селятино в Московской области.

Еще в октябре был подписан меморандум о дальнейшем сотрудничестве в сфере трансграничной электронной торговли, между АО «KTZ Express», Polyking New Horizons Technology Industry Co., Ltd. и АО «Славтранс-Сервис».

Также достигнуто соглашение о совместном использовании Единой цифровой платформы на маршруте Сиань (КНР) – Достык/Алтынколь (Казахстан) – Селятино (Россия).

Проекты направлены на развитие экспортного и транзитного потенциала страны. Строительство терминала и цифровая платформа обеспечат эффективные и быстрые грузоперевозки на маршруте КНР – Казахстан – Россия, а также будут способствовать развитию электронной торговли.

Все вышеуказанные документы подписаны в рамках государственного визита Президента России В. Путина в Казахстан (27 ноября), в присутствии глав государств.

*Источник: vedomosti.ru, 28.11.2024*

### **Новый шелковый путь. Кто возьмет под контроль мировую логистику**

Россия расширяет товарооборот с партнерами по БРИКС – это уже более половины международного грузопотока ОАО «РЖД». И углубление сотрудничества продолжится. В планах – создание глобальной логистической платформы, а именно транспортных коридоров «Восток – Запад», «Север – Юг», морских линий, трансафриканских маршрутов.

### *Связи решают*

К октябрю в ОАО «РЖД» увеличили грузовые перевозки со странами БРИКС с использованием, в том числе морского плеча на 7,1%. Всего с января – 222,7 млн тонн, сообщил первый заместитель гендиректора компании Сергей Павлов. Контейнерные выросли на 14,1% – до 2,9 млн в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). Общий международный грузопоток ОАО «РЖД» – 400 млн тонн. Таким образом, доля БРИКС – 56%.

Совокупный железнодорожный товарооборот БРИКС – 64% общемирового. Торговля расширяется, и значение логистики усиливается. На октябрьском саммите главы государств признали необходимым комплексный подход к формированию эффективной и устойчивой транспортной системы.

Ведется работа по международным транспортным коридорам (МТК) «Восток – Запад», «Север – Юг», морским линиям, связывающим страны БРИКС, трансафриканским маршрутам.

«Развитая транспортная инфраструктура, безопасные, надежные и экономически эффективные транспортные маршруты, инновационные технологии и нормы будут способствовать развитию торговых потоков и трансграничному передвижению людей», – говорится в Казанской декларации XVI саммита БРИКС.

Кроме того, встал вопрос о создании логистической платформы «для координации и совершенствования транспортных услуг в целях обеспечения мультимодальной логистики».

### *Ключевые маршруты*

Надо сокращать как время перевозки, так и затраты, ослаблять зависимость от недружественных стран, отмечает доцент кафедры национальной экономики экономического факультета РУДН Сергей Зайнуллин.

Часть маршрутов уже действующая. Так, МТК «Север – Юг» протяженностью около 7200 км связывает Санкт-Петербург с одним из крупнейших на западном побережье Индии портом Мумбаи. В этом проекте участвовали Россия, Индия, Иран, Армения, Азербайджан, Болгария, Сирия, Турция, Оман.

Через Суэцкий канал – 40 дней, а по МТК – 20. «И вдвое дешевле, особенно с учетом геополитической напряженности на Ближнем Востоке», – добавляет эксперт.

Три ветки – западная (Россия, Азербайджан, Иран), восточная (Россия, Казахстан, Туркменистан, Иран), транскаспийская (порты Каспийского моря, Иран) – позволяют распределять грузопотоки и избегать рисков в случае возникновения напряженности на каком-то из участков.

Однако пропускная способность ограничивается недостаточной развитостью железных и автомобильных дорог, портовой инфраструктуры.

На это готовы потратить 40 млрд долл., чтобы к 2030 г. удвоить грузооборот. «В перспективе коридор может стать основным маршрутом вместо Суэцкого канала. Это серьезно повысит доходы участников проекта», – подчеркивает Зайнуллин.

МТК «Восток – Запад» проходит через Китай, Центральную Азию, Каспийское море, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через Черное море – в Европу. В среднем на доставку требуется 14-16 дней.

Что касается Северного морского пути (СМП), его развитие – стратегический вопрос для России. Однако маршрут непростой. «Навигацию осложняет обилие островов и проливов, сезон короткий, а условия часто непредсказуемые – льды могут прийти когда угодно. Большинству судов без сопровождения там делать нечего. К тому же в регионе действуют строгие экологические нормы, строить подходящие корабли очень дорого», – объясняет финансовый аналитик Михаил Беляев.

Россия располагает такими, однако в недостаточном количестве. Потребуется еще сотня судов ледового класса, портовая инфраструктура, также придется вплотную заняться гидрографией, для чего нужны лоцмейстерские суда.

#### *Пульс управления*

Единая транспортная платформа способна выступить пунктом управления логистикой между странами, что решит массу проблем. Помимо рационализации перевозок и обмена опытом, разумно выработать единую политику в области фрахта, страхования судов и грузов, а также портового обслуживания, предусмотреть координацию и мониторинг этих процессов, перечисляет Беляев. Прежде всего, согласованность действий обеспечит высокий и безопасный товароборот.

Что касается интересов России, тут приоритет за СМП и МТК «Север – Юг». Стабильная навигация по СМП откроет не только доступ отечественным производителям на рынки Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона, но и широкие финансовые возможности для государства.

«Помимо оплаты за проход через исключительную экономическую зону, заработать можно на фрахте судов ледового класса, ледокольном сопровождении, помощи в проведении судна через опасные участки пути – так называемых лоцманских услугах. Все это принесет колоссальный доход», – уверен Беляев.

Не менее важен и МТК «Север – Юг». Вместе с сетью железных дорог развиваются регионы и сопутствующая инфраструктура, что улучшает внутреннюю логистику и упрощает торговлю. К тому же в этих маршрутах заинтересованы не только страны БРИКС, но и их соседи, например,

государства Юго-Восточной Азии, такие как Таиланд, Малайзия, Индонезия, Вьетнам. Ведь они опосредованно получают выход на новые рынки.

Конечно, реализация столь масштабного проекта требует серьезных инвестиций, но это вопрос решаемый. «Деньги на все сразу не нужны. Средства привлекаются по мере реализации отдельных частей проекта. Главное – преодолеть инерцию покоя», – подчеркивает Беляев.

Старт дадут государственные инвестиции, позже подтянутся частные компании, в том числе можно привлекать капитал через выпуск ценных бумаг. Как только все поймут, что это выгодно, недостатка в финансировании не будет.

*Источник: ria.ru, 16.12.2024*

### **МТК «Север – Юг» откроет глобальный рынок для стран-участниц – министр портов Индии**

Международный транспортный коридор «Север – Юг» (International North-South Transport Corridor, INSTC) откроет глобальный рынок для всех стран-участниц. Об этом заявил министр портов, судоходства и водных путей Индии Сарбананда Соновал.

По его словам, INSTC уже начал работу. Успешная активизация коридора поможет улучшить связи между Индией, Россией и странами Центральной Азии. «INSTC предусматривает перевозку товаров из Индии через Иран и страны Центральной Азии в Российскую Федерацию и далее в Европу по железным дорогам. Он откроет огромный глобальный рынок для всех стран, участвующих в этом конкретном коридоре. Это беспроигрышная ситуация для всех нас», – уверен индийский министр.

Межправительственное соглашение о создании международного мультимодального транспортного коридора «Север – Юг» было подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 г. Позже состав участников расширился до 14. Цель проекта – обеспечение грузопотока из Индии, Ирана и стран Персидского залива в Европу через российскую территорию. 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, 27.11.2024*

## **Белоруссия заинтересована в увеличении перевозок по коридору «Север – Юг» со своих станций**

Белоруссия заинтересована в увеличении объемов перевозок, следующих по международному транспортному коридору «Север – Юг» со станций Белорусской железной дороги (БЖД) в адрес наших получателей, а также максимальном задействовании транзитного потенциала Республики Беларусь. Об этом заявил начальник службы грузовой и внешнеэкономической деятельности управления БЖД Сергей Приставко на III международной конференции «Международные транспортно-транзитные коридоры: взаимосвязь и развитие – 2024 в Ашхабаде.

Он выразил уверенность, что совместная работа «по созданию тарифных условий, обеспечению терминальной обработки, применению безбумажных технологий позволит обеспечить бесшовное и кратное увеличение объемов перевозок по коридору «Север – Юг» уже в самой ближайшей перспективе.

Отмечается, что белорусские предприятия активно осваивают новые рынки сбыта. Доля белорусских грузов в перевозках БЖД составляет более 74%. При этом в текущем году объемы экспортных перевозок увеличены в Грузию в 1,8 раза, в Туркмению – в 1,7 раза, в Индию – на 26%, в Азербайджан – на 15%, в Иран и Казахстан – на 12%, в Киргизию – на 9%.

С. Приставко отметил, что данный рост объемов перевозок не в полной мере отвечает запросам белорусских экспортеров. По его словам, с целью увеличения экспорта белорусской продукции на востребованные рынки Ирана, Индии необходимо максимальное задействование транспортного коридора «Север – Юг».

Необходимый опыт по реализации совместных транспортных решений у Белоруссии есть. В качестве примера можно привести наше взаимодействие с китайскими, российскими, казахстанскими железными дорогами по созданию и развитию контейнерных перевозок.

*Источник: tass.ru, 26.11.2024*

## **Со станций Кубани и Ставрополя по МТК «Север – Юг» запустили перевозки грузов в Афганистан**

Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД, филиал ОАО «РЖД») в 2024 г. впервые отправила продукты перемола зерна в Афганистан по международному транспортному коридору «Север – Юг», сообщил начальник СКЖД Сергей Задорин в ходе транспортно-логистической конференции «PRO//Движение.Юг».

Он отметил, что изменение рынков сбыта и транспортной логистики стало основой для интенсивного развития МТК. Новым адресом доставки продуктов перемолота со станций Краснодарского края и Ставрополья стал Афганистан. С начала года погружено свыше 1 тыс. тонн (350 тонн отправлено в Афганистан из Краснодарского края, 814 тонн из Ставрополья).

Отмечается, что за последние 3 года объем перевоза грузов со станций СКЖД по МТК вырос более чем в 1,5 раза. Транзитный поток вырос на 94%. Наиболее активно идут перевозки со станций Ставрополья и республик Северного Кавказа. Основную долю погрузки составляют зерновые грузы.

Перевозки зерна в Иран со станций, расположенных на территории Республики Дагестан, возросли на 11%. Также почти на 5% выросли перевозки этого груза со станций Кабардино-Балкарской Республики в Азербайджан, в Грузию и в Иран. На 18% выросли перевозки промышленного сырья в Азербайджан со станций Северной Осетии.

Ранее сообщалось, что Краснодарский край в качестве экспортных направлений рассматривает Иран, Индию и страны Африки. Интерес также вызывали Пакистан и Афганистан. По словам министра экономики Краснодарского края Алексея Юртаева, приоритетными выступают государства с большой плотностью населения, высокими уровнем благосостояния жителей и спросом.

*Источник: interfax.ru, 08.11.2024*

### **Опыт Среднего коридора для МТК «Север – Юг»**

Объявлено о запуске координационной структуры, которая будет заниматься развитием Транскаспийского международного транспортного коридора. России и её партнёрам по МТК «Север – Юг» следовало бы поближе присмотреться к этому опыту.

Запуск Транскаспийской координационной платформы транспортных пересечений прошел в столице Туркменистана. В мероприятии приняли участие представители Евросоюза и Еврокомиссии, представители профильных министерств Казахстана, Туркменистана, Кыргызстана, Таджикистана, Узбекистана, Азербайджана, Турции, Армении и Грузии, а также финансовых институтов: Азиатского банка развития, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Европейского банка реконструкции и развития, Европейского инвестиционного банка, Исламского банка развития и Всемирного банка.

Ожидается, что новая платформа будет стимулировать инвестиции в инфраструктуру ТМТМ (Среднего коридора) и сократит время грузоперевозок



по коридору, который призван соединить Европу со странами Центральной Азии и Китаем.

Транскаспийский международный транспортный маршрут, также известный как Средний коридор, связывает Китай и страны Европы через Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и Турцию. ТМТМ позволяет доставлять грузы в 2 раза быстрее, чем морской транспорт, связывая Китай с Европой через Каспийское море.

«С точки зрения реального ежедневного процесса перевозок, это не играет роли. Но с точки зрения политического внимания и постоянной координации рабочих вопросов на межведомственном уровне разных стран, это тот формат, которого не хватает для продвижения международного транспортного коридора «Север – Юг», – комментирует это событие эксперт Каспийского института стратегических исследований (КИСИ) Александр Караваев.

Как рассказал аналитик «1520 International», сейчас в России работает Дирекция международных транспортных коридоров, проводится деятельность в рамках двух- и трёхсторонних межправительственных форматов, например, по линии Россия – Азербайджан – Иран. Но на многостороннем уровне явно не хватает структуры, которая для коридора «Север – Юг» могла бы стать межгосударственной координирующей и организационной площадкой.

«Эта идея понятна и лежит на поверхности», – говорит Александр Караваев. Своё представительство в подобной структуре должны получить как профильные органы власти, занятые развитием магистральной инфраструктуры в своих странах, так и компании-перевозчики – от небольших логистических фирм до крупных структур, являющихся для своих экономик структурно значимыми. Третья сторона, которую следует привлечь к этой работе – банки-инвесторы.

«Учитывая, что в нашем случае требуется достаточно много вложений и есть целый набор перспективных проектов, которые могли бы получить эти вложения для развития маршрутов по МТК «Север – Юг», очевидно, что такой орган будет востребован», – уверен Александр Караваев.

Кроме того, эксперт отмечает дефицит правовой базы для функционирования МТК «Север – Юг» по сравнению с маршрутами Восток – Запад. Нужно новое соглашение или меморандум по эксплуатации этого маршрута, где будет заложена стратегия его развития, говорит он.

## **Контейнерные перевозки по Среднему коридору в 2024 году выросли в 2,6 раза**

Казахстан для формирования сети терминалов планирует расширить присутствие в портах Румынии и Венгрии.

Контейнерные перевозки по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ, «Средний коридор») за январь-октябрь 2024 г. выросли в 2,6 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 46,3 тыс. TEU. В том числе из Китая было отправлено 27,6 тыс. TEU, что в 26 раз превысило прошлогодний показатель, сообщается в Telegram-канале Казахстанских железных дорог (НК «Казахстан темир жолы», КТЖ).

Такие данные озвучил заместитель генерального директора по коммерции АО «KTZ Express» (дочерняя организация КТЖ) Улугбек Оразов в Белграде на Казахстанско-Сербском бизнес-форуме. Он презентовал ключевые инициативы компании, направленные на развитие инфраструктуры вдоль ТМТМ. В частности, в связи с необходимостью формирования терминальной сети в европейской части маршрута компания планирует расширить присутствие в портах Алят (Азербайджан), Констанца (Румыния) и Будапешт (Венгрия).

Реализация этих проектов позволит укрепить транзитный потенциал грузоперевозок и обеспечит полный логистический цикл «от двери до двери» по всему маршруту.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ, международное название – «Средний коридор») связывает Китай и страны Центральной Азии с Европой через Каспий, страны Южного Кавказа и Турцию. Пропускную способность ТМТМ протяженностью около 11 тыс. км к 2025 г. планируется увеличить с 6 до 10 млн тонн грузов.

*Источник: casp-geo.ru, 18.11.2024*

## **ОАО «РЖД» оперативно согласовывают с Минвостокразвития грузы по программе «Северный завоз»**

Для оперативного планирования перевозок ОАО «РЖД» работает с заявками на северный завоз, которые поступают от Минвостокразвития. Ведомство берёт на себя ответственность по проверке соответствия номенклатур грузов перечню товаров, подлежащих отправке в районы Крайнего Севера.

### *Грузы высшей категории*

Согласно ФЗ «О северном завозе», на сети ОАО «РЖД» введены приоритетная перевозка и обслуживание грузов северного завоза, развивается опорная сеть логистической инфраструктуры. Так, с 1 января 2025 г. вступают в действие правила недискриминационного доступа (ПНД), где грузы для северного завоза отнесены к наивысшей категории, подчеркнул начальник управления планирования международных перевозок грузов Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «РЖД» Михаил Семенчин.

В настоящее время 21 регион РФ получает грузы по программе «Северный завоз». Список этих грузов ОАО «РЖД» сначала передаёт в Минвостокразвития России. Далее, исходя из информации, имеющейся по контрактам по планам завоза, нам маркируют, что является северным завозом, а что нет. То, что является северным завозом, мы согласовываем и отслеживаем в первоочередном порядке.

Грузы северного завоза можно разделить на две категории. К первой относятся топливно-энергетические (93-95% от всех грузов) и социально значимые продукты питания (СЗПТ), ко второй категории – строительные и прочие грузы (вместе с СЗПТ их объём составляет 5-7%). Все остальные, в том числе коммерческие, имеют меньший приоритет при принятии решения об их перевозке.

### *Пройти вне очереди*

В 2024 г. по федеральному плану потребность 21 региона определялась на уровне 4,05 млн тонн, а к перевозке с отметкой «Северный завоз» было заявлено 28-30 млн тонн. То есть заявленные к перевозке объёмы в 7 раз превышают потребности регионов, поделился заместитель директора АНО «Информационно-аналитический центр Государственной комиссии по вопросам развития Арктики» Сергей Будилин.

По его словам, наблюдается несоответствие номенклатуры заявленных товаров перечню грузов северного завоза.

Речь идёт о ситуации, когда отправители заявляют грузы как северный завоз, чтобы получить более высокий приоритет в перевозке. Михаил Семенчин поясняет, что кто-то из грузоотправителей из благих побуждений пытается поставить больше товаров в зоны Крайнего Севера и приравненные к ним территории, а кто-то руководствуется другими соображениями.

### *Выбор пути*

В настоящее время практически весь грузопоток с пометкой «Северный завоз» идёт через лимитирующее направление – Восточный полигон.

По мнению участников перевозочного процесса, частично снять нагрузку с Восточного полигона поможет переключение грузопотока на Северный

морской путь. «Поменяв направления маршрутов, мы загрузим СМП, что позволит решить сразу две задачи, поставленные высшим руководством РФ», – отметил Сергей Будилин.

Отмечается, что частичный разворот грузопотоков угля и массовых грузов на арктические порты Архангельска, Кандалакши, Мурманска позволит разгрузить Восточный полигон».

*Источник: simcargo.com, 17.12.2024*

### **Рост строительства в Индии повысит экспорт металлопродукции РФ по железной дороге в 2025-2030 годах – ЦСР**

Рост строительного сектора в Индии и странах Ближнего Востока приведет к увеличению поставок руды и металлопродукции из России по железной дороге в 2025-2030 гг., говорится в исследовании «Прогноз развития экспорта металлургической отрасли на железнодорожном транспорте» Центра стратегических разработок (ЦСР).

Ожидается, что экспорт руды, а также черных и цветных металлов и изделий из них по железной дороге суммарно в 2024 г. составит 44,1 млн тонн, к 2025 г. он увеличится на 10%, до 48,7 млн тонн. При этом за 5 лет до 2030 г. ожидается рост экспорта на 33%, до 64,9 млн тонн руды и металлургической продукции в сравнении с показателями 2025 г.

Дополнительными причинами для роста экспорта руды и продукции металлургии из РФ будет развитие транспортной инфраструктуры и быстрых темпов жилищного строительства в СНГ, восстановление спроса со стороны недружественных стран, а для цветных металлов – развитие технологичных секторов экономики Китая, говорится в прогнозе.

«Учитывая прогноз потенциального спроса металлургической продукции по железной дороге в период 2025-2030 гг. ожидается стабилизация структуры отправок в разрезе МТК для руды и черных металлов вблизи уровней 2023-2024 гг.», – уточняется в исследовании.

Отмечается, что основными точками входа на международный рынок для руды станут сухопутные пункты пропуска на Китай, порты Северо-Западного бассейна (СЗБ) и Азово-Черноморского бассейна (АЧБ), для продукции черной металлургии – морские порты (главным образом АЧБ) и пункты пропуска с Казахстаном. При этом для цветной металлургии увеличение экспорта ожидается через погранпереходы с Казахстаном.

*Источник: Iprime.ru, 19.11.2024*

## Забойный тренд

Энергостратегия России предполагает увеличение добычи и экспорта угля. Государство и холдинг «РЖД» подставляют плечо угольщикам, однако ныне основным тормозом экспортных отправок сырья является рыночная конъюнктура.

В конце прошлого года ОАО «РЖД» заключило с Кемеровской и Иркутской областями, республиками Хакасия, Тыва, Бурятия и Саха (Якутия) соглашения о гарантированном вывозе в 2024 г. угольной продукции на экспорт в восточном направлении в объёме 99,35 млн тонн.

Заместитель генерального директора – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Дмитрий Мурев в ходе выступления 8 ноября на транспортно-логистической конференции «PRO//Движение.Юг» отметил, что объёмы погрузки в восточном направлении выросли за 10 месяцев на 2%. Растёт и основная номенклатура перевозок – это экспортный каменный уголь, на 4,6%.

При этом каменный уголь остаётся безусловным лидером по объёмам среди грузов на сети ОАО «РЖД». Ближайшие конкуренты – нефть и нефтепродукты – по объёмам перевозки отстают на 60%, стройгрузы – в 2 раза, руда – в 4 раза, удобрения – примерно в 5 раз. По оценке ОАО «РЖД», перевозка угля с 2013 г. по всем направлениям растёт. В целом она увеличилась на 7%, а на экспорт – на 27%.

В сравнении с другими видами грузов, перевозимых на экспорт, уголь имеет более низкие показатели вклада в экономику (здесь главную роль играют цена продукции и добавленная стоимость). В среднем прямой эффект на ВВП непосредственно от добычи и реализации на экспорт 1 тонны российского угля по итогам 2023 г. составлял 3,8 тыс. руб., пояснил эксперт Центра экономики инфраструктурных отраслей Центра стратегических разработок Маджит Гусейнов. Для сравнения, удельный вклад железорудной продукции в ВВП страны составлял в 2023 г. около 4,1 тыс. руб. с тонны, притом что в среднем экспортные цены на отечественную железную руду были на 26% ниже стоимости угля. Для лесных грузов аналогичный показатель составлял 11,2 тыс. руб. с тонны, чёрных металлов – 19 тыс. руб. с тонны.

Эксперт подсчитал, что при объёме ВВП страны в прошлом году в денежном эквиваленте 171 трлн руб. совокупный вклад угольной отрасли в экономику составил 1,1 трлн руб. (около 0,6%), из которых 75% – эффект от экспорта топлива.

За последние годы в структуре экспорта РФ доля угольной продукции выросла в 1,5 раза: с 4% в 2021 г. в стоимостном выражении до 6% в 2022-2023 гг. При этом в тот же период в натуральной величине доля угля

занимала 20-22% от общего объёма всего экспорта страны. Такие различия в показателях связаны, в первую очередь с относительно низкой стоимостью угольной продукции в сравнении с другими экспортными товарами и её массовостью.

Государство оказывает угольной отрасли поддержку. В частности, помогает сократить расходы. Напомним, что с 1 декабря 2024 г. Правительство РФ отменило экспортную пошлину на коксующийся уголь, но продлило мораторий на действие экспортных пошлин для антрацита и энергетического угля. Решение направлено на поддержку предприятий угольной отрасли.

По оценкам экспертов отрасли, экспортная пошлина занимала около 5% в производственных затратах с тонны угля.

Но даже с учётом господдержки и всех усилий, прилагаемых холдингом «РЖД», на данном этапе рыночная конъюнктура не благоволит угольным компаниям. Говоря о причинах нерентабельности угля в экспортном направлении, в первую очередь обращается внимание на ценовую конъюнктуру, складывающуюся на мировых рынках.

Согласно данным NEFT Research, из-за снижения цен и спроса на основных рынках в странах Азиатско-Тихоокеанского региона доходность экспортных поставок угля с пика 2022 г. упала более чем на 8 тыс. руб. с тонны.

Из-за снижения цен падает доходность поставок, а доля расходов в них превышает прибыль. Так, около 50% составляют затраты на логистику с учётом аренды подвижного состава и перевалки. В частности, ставка аренды полувагонов достигла пикового значения в 2750 руб./сут. Ставка с высокой долей вероятности вслед за угольными котировками снизится до сбалансированной цены на уровне 2400 руб./сут., прогнозируют в NEFT Research.

Пока же экспорт угля из России сократился в январе - октябре на 9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 164 млн тонн, подсчитали эксперты Центра ценовых индексов (ЦЦИ) и NEFT Research.

Снижение мировых цен на уголь продолжится и в 2025-2026 гг., считают в NEFT Research. «Восстановление доходности отрасли во многом будет зависеть от снижения затрат и восстановления ценовой конъюнктуры», – подчеркнул представитель ЦЦИ.

С точки зрения поддержки угольной отрасли значимый эффект могут обеспечить только прямые экономические меры, а не точечные инициативы по квотированию, перераспределению поставок, полагает руководитель направления консалтинга NEFT Research Александр Котов. Отмена экспортной пошлины (376 руб.) и возврат к понижающим коэффициентам и скидкам ОАО «РЖД» (685 руб.) могли бы прибавить к доходам угольщиков 1061 руб.

с тонны. Но даже после этого доходность угольных компаний останется в красной зоне, отмечает Александр Котов.

Маджит Гусейнов полагает: с учётом снижения мировых цен на уголь, роста себестоимости его добычи и логистических затрат предоставление ОАО «РЖД» понижающих коэффициентов и скидок для угольной отрасли будет иметь только краткосрочный эффект, а её доля всё равно снизится в экономике страны.

*Источник: gudok.ru, 10.12.2024*

### **ФАС: Повышение приоритета железнодорожных перевозок топлива должно учитывать направления – на внутренний рынок или на экспорт**

Повышение приоритета железнодорожных перевозок нефтепродуктов должно учитывать направление отправки топлива – на внутренний рынок или на экспорт. Такое мнение высказал глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Максим Шаскольский.

По его словам, приоритет перевозок нефтепродуктов железнодорожным транспортом – вопрос важный. Должны быть решения руководства, чтобы нефтепродукты получили приоритет, как уголь. Сейчас нефтепродукты в 3-ей. Пока не действуют правила недискриминационного доступа, они отложены до 1 января. Чтобы их донастроить, нужно решение руководства, как это было по углю с Кузбассом.

Комментируя вопрос, какова позиция ФАС относительно возможности будущего повышения приоритетности железнодорожных перевозок нефтепродуктов, он сказал: «Надо посмотреть, в каких направлениях – если это внутренний рынок – это одна история, если экспорт – другая. Нужно всё правильно посчитать. Это же вопрос провозной способности».

Как сообщалось, временные правила перевозок по сети ОАО «Российские железные дороги», устанавливающие основные принципы очередности грузоперевозок на время приостановки действия правил недискриминационного доступа перевозчиков к железнодорожной инфраструктуре (ПНД), продолжают действовать до 31 декабря 2024 г. включительно.

В рамках этих временных правил приоритетность железнодорожной перевозки нефтепродуктов была повышена до 3-ей группы. Ранее топливо было в 6-й группе, но после того, как в России весной 2024 г. во второй раз был введен запрет на экспорт бензинов, железная дорога столкнулась с проблемой

их транспортировки внутри страны. В итоге топливо было временно переведено в 3-ю группу приоритета.

В настоящее время ведомства обсуждают вопрос постоянного сохранения приоритетности перевозки нефтепродуктов по железной дороге в 3-ей группе, финального решения пока нет.

*Источник: interfax.ru, 30.09.2024*

### **С терминала им. Дэн Сяопина в Татарстане отправился первый контейнерный поезд в Китай**

В Татарстане заработал контейнерный терминал им. Дэн Сяопина. 30 октября с территории терминала в Китай отправился первый поезд из 76 контейнеров, груженых продукцией агропромышленного комплекса.

Строительство терминала, примыкающего к станции Никашновка Куйбышевской железной дороги, стартовало в марте 2023 г. Сегодня он позволяет одновременно размещать до 8 тыс. контейнеров и ежегодно обрабатывать до 100 тыс. контейнеров или 2,4 млн тонн грузов. Суммарная площадь складских помещений терминала составляет 100 тыс. м<sup>2</sup>.

На территории терминала уложено 8 станционных путей протяженностью по 1 км каждый. Подрядчиком проекта по строительству внутренних путей терминала выступила «РЖД Логистика» (РЖДЛ). В компании сообщили о передаче путей заказчику в эксплуатацию и уточнили, что в дальнейшем РЖДЛ будет предоставлять дополнительные услуги по обеспечению локомотивной тяги и маневровых работ на терминале.

*Источник: infranews.ru, 01.11.2024*

### **ОАО «РЖД» запустили дополнительный маршрут по доставке свинины из РФ в Китай через Казахстан**

ОАО «РЖД» запустили дополнительный ускоренный маршрут по доставке российской свинины в рефконтейнерах в Китай. Маршрут проходит через Казахстан. Отправки мяса в Чэнду осуществляются с подмосковной станции Селятино через погранпереход «Достык – Алашанькоу».

Перевозчик уточнил, что новый маршрут дополнит действующий сервис «РЖД Логистики» – первые железнодорожные поставки российской свинины компании «Мираторг» в Сиань (провинцию Шэньси) и Чэнду (провинцию Сычуань), которые осуществляются с августа этого года. Эта доставка в центральную часть Китая осуществляется с подмосковной станции Белый Раст



на регулярной основе в рамках расширения прямого сервиса по отправке сборных грузов.

Расширение географии железнодорожного сервиса стало возможным благодаря отмене с 5 ноября комитетом ветеринарного контроля и надзора минсельхоза Казахстана введенных ранее ограничений на ввоз и транзит свинины и продукции из нее, заключили в компании.

*Источник: Iprime.ru, 21.11.2024*

### **Первый состав с нефтяным коксом ушёл в Китай**

Горьковская дорога впервые отправила на Дальний Восток контейнерный поезд с нефтяным коксом. Груз ушёл со станции Тихорецкая Казанского региона дороги по расписанию.

Общий вес груза более 2 тыс. тонн, всего же в составе – 76 контейнеров.

Как отметил заместитель начальника Горьковской железной дороги по Казанскому территориальному управлению Александр Черемнов, нефтяной кокс стал новым видом груза, перевозимым железнодорожным транспортом из Казани. Для формирования и отправки этого поезда была разработана специальная логистика.

Груз был доставлен из Нижнекамска автотранспортом и отправлен во Владивосток железной дорогой. Далее он проследует уже морским транспортом в Китай.

Нефтяной кокс – твёрдый углеродистый материал, образующийся в процессе переработки тяжёлых остатков нефти, таких как гудрон и мазут. В отличие от других видов кокса, который получают из угля, нефтяной обладает уникальными свойствами. В нём более низкое содержание примесей, серы, что делает его особенно ценным в металлургической и химической промышленности. Плотная структура и высокая теплотворная способность делают нефтяной кокс незаменимым компонентом в производстве алюминия и других металлов, а также в энергетике.

Терминал станции Тихорецкая принимает активное участие в работе с грузами в Республике Татарстан. В январе-ноябре здесь было обработано 931 тыс. тонн. Особое внимание уделяется развитию сервиса по ускоренной доставке грузов. Этому способствуют развитая железнодорожная инфраструктура, выгодное географическое расположение, цифровизация процессов и партнёрские отношения с ведущими транспортными компаниями региона.

*Источник: prokazan.ru, 07.12.2024*

## **Поезд-экспресс доставил в Новороссийск зерно для экспорта в Африку**

18 ноября в Новороссийск прибыл первый зерновой экспресс со станции Кукмор (Республика Татарстан, ГЖД). Далее груз будет отправлен морем в Египет.

Поезд доставил в морской порт Новороссийска пшеницу. Для «хлебного» Казанского региона Горьковской дороги это очередная отправка зерна на экспорт. Однако для маленькой станции Кукмор это первый состав с пшеницей. Перевозка осуществилась благодаря технологии формирования поезда по услуге «грузовой экспресс», что позволило сократить время на доставку груза в морской порт с девяти до 5 дней.

В перспективе сервис со станции Кукмор планируется сделать регулярным, в том числе с отправкой через порты Северо-Запада России.

Для организации грузовых перевозок по железной дороге на территории Кукморского элеватора был проведён ремонт инфраструктуры. В частности, здесь заменили шпалы, восстановили стрелочные переводы.

Кроме того, непосредственно на подъездных путях элеватора установили вагонные весы, что позволит избежать дополнительной маневровой работы.

Зерно – один из основных грузов Казанского региона дороги. Традиционно здесь его отправляют больше, чем где-либо на Горьковской магистрали. С января по октябрь этого года ГЖД погрузила свыше 529 тыс. тонн зерна, что на 45 тыс. тонн больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Более половины погрузки зерна приходится на Казанское территориальное управление.

В текущем году зерно впервые стало отправляться со станции Свияжск, которая ранее была больше связана с туристическим пригородным движением. Недавно здесь был открыт элеваторный комплекс, откуда в сентябре в морской порт Новороссийска впервые был отправлен состав из 43 вагонов с пшеницей.

Благодаря слаженной работе Агентства фирменного транспортного обслуживания Казанского региона география отправок зерна с каждым годом расширяется. В настоящее время составы с пшеницей, рожью и ячменём со станций Республики Татарстан отправляются на Дальний Восток, в Китай, Казахстан, Турцию, а также в страны Африки и Аравийского полуострова.

*Источник: news.ati.su, 21.11.2024*

## **Регулярный контейнерный поезд Ульяновск – Астара будет запущен в 2025 году**

Первый регулярный контейнерный поезд по маршруту Ульяновск – Астара (Азербайджан) будет отправлен в 2025 г. Об этом сообщил руководитель регионального центра «Мой бизнес» Руслан Гайнетдинов.

«Сейчас подготовили и создали совместно с ОАО «РЖД» и АЖД (Азербайджанские железные дороги) маршрут по расписанию Ульяновск-3 – Астара экспортная. Понятно, маршрутов может быть несколько, исходя из объемов грузов, это первый опытный шаг. Мы рассчитываем, что по полноценным, регулярным маршрутам запустим (контейнерный поезд) в 2025 г. совместно с коллегами», – сказал собеседник агентства.

Подчеркивается, что повагонные отправки из Ульяновска в Азербайджан уже идут. «Формирование единого состава на одной станции Ульяновск-3 не является самоцелью. Мы можем ядро состава сформировать здесь и присоединить к нему вагоны по пути следования», – пояснил он.

Руководитель центра добавил, что для развития маршрута необходимо сформировать сеть хабов совместно с ОАО «РЖД логистики» и из других логистических компаний, которая позволила бы нам централизовать грузы и иметь формирующуюся постоянную базу к маршрутным поездам.

ОАО «РЖД» утвердили прямой грузовой состав Ульяновск – Баку – Астара в августе в согласовании с Азербайджанскими железными дорогами при содействии посольства, торгпредства РФ в Азербайджане и Минпромторга РФ.

*Источник: tass.ru, 07.12.2024*

## **Сарех терминала ОАО «РЖД» в Забайкалье вырос до 12 млрд руб**

АО «РЖД Бизнес Актив – Забайкальск» стало резидентом ТОР «Забайкалье» с проектом железнодорожного контейнерного терминала на погранпереходе Забайкальск – Маньчжурия, сообщает Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ).

Ранее (в марте текущего года) сообщалось об оценке инвестиций в 8-9 млрд рублей. Теперь говорится, что совокупный объем инвестиций в проект составит 12 млрд рублей.

«Расширение транспортно-логистической инфраструктуры на границе с Китаем – задача государственного масштаба. Новый терминал на погранпереходе Забайкальск – Маньчжурия будет способствовать увеличению грузопотоков международного транспортного коридора «Восток – Запад», –

приведены слова генерального директора «РЖД Бизнес Актив – Забайкальск» Дмитрия Ботанина.

Мощность терминала составит 250 тыс. TEU. Причем ранее сообщалось о планах вводить терминал поэтапно: первый этап предполагает строительство терминала мощностью 80 тыс. TEU с вводом в первом квартале 2025 г., затем постепенно мощность вырастет до 280 тыс. TEU с вводом последнего, четвертого этапа в начале 2027 г.

Строительство терминала началось в сентябре 2023 г.

Железнодорожный погранпереход Забайкальск – Маньчжурия – крупнейший пункт пропуска на российско-китайской границе. На станции Забайкальск работают несколько приемоотправочных парков, что позволяет производить работу с грузовыми, пассажирскими поездами, а также перестановку вагонов с колеи 1435 мм на колею 1520 мм и обратно. Проект развития станции реализуется с 2009 г. Завершить комплексное развитие пункта пропуска планируется к 2027 г.

*Источник: interfax.ru, 08.11.2024*

### **FESCO сохранила статус единственного логистического оператора турецкого терминала «Восточный» при АЭС «Аккую»**

Транспортная группа FESCO выиграла тендер госкорпорации «Росатом» и еще на 3 года сохранила за собой статус единственного логистического оператора терминала «Восточный», расположенного на площадке строительства АЭС «Аккую» в Турции. Уже подписан новый договор с предприятием, отвечающим за проектирование, сооружение и последующую эксплуатацию АЭС «Аккую» – компанией «АККУЮ НУКЛЕАР» (входит «Росатом»).

В течение трех лет FESCO продолжит выполнять комплекс погрузо-разгрузочных и транспортных услуг, формировать необходимую логистическую инфраструктуру, а также обеспечивать обработку судов и грузов на терминале «Восточный». Впервые компания стала единственным логистическим оператором терминала «Восточный» в 2021 г. За этот период FESCO обработала 45 судозаходов и перевалила около 200 тыс. фрахтовых тонн грузов для строящейся АЭС «Аккую», в том числе обеспечивала выгрузку свежего ядерного топлива.

*Источник: infranews.ru, 03.10.2024*

## **FESCO запустила регулярный железнодорожный сервис из китайского Чэнду в Москву через Монголию**

Транспортная группа FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП) в рамках развития сервиса FESCO Asia Land Border Shuttle (FALB) запустила регулярный контейнерный поезд из китайского города Чэнду в Москву через Монголию.

Транзитный срок доставки составляет 28 дней. Основная номенклатура грузов – товары народного потребления. В перспективе планируется регулярность поездов – раз в неделю.

Транспортная группа FESCO (находится в контуре управления госкорпорации «Росатом») владеет активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. FESCO принадлежит «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP), интермодальный оператор «Феско интегрированный транспорт», оператор рефрижераторных контейнеров «Дальрефтранс», а также компании «Трансгарант» и «Феско Транс».

Группа управляет терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске, Томске и Владивостоке. В управлении находится парк контейнеров более 180 тыс. TEU, почти 15 тыс. фитинговых платформ. Флот группы включает более 30 судов, эксплуатируемых преимущественно на собственных морских линиях. В ноябре 2023 г. контрольный пакет акций ДВМП (92,5%) указом президента РФ передан госкорпорации «Росатом».

*Источник: interfax.ru, 10.10.2024*

## **FESCO запустила прямую морскую контейнерную линию Владивосток – Шанхай**

FESCO запустила регулярную морскую линию FESCO China Direct Line-5 (FCDL-5), которая напрямую свяжет Шанхай и Владивостокский морской торговый порт (ВМТП, входит в FESCO).

Сообщается, что первая отправка судна в рамках FCDL-5 состоялась из ВМТП 7 декабря, дата прибытия в Китай – 10 декабря. Линию будут обслуживать два контейнеровоза из состава флота FESCO суммарной вместимостью около 3,2 тыс. TEU. Транзитное время в пути – 3 дня, частота отправок – один раз в неделю.

Ранее судозаходы из Владивостока в Шанхай FESCO осуществляла линией FESCO China Express-3, маршрут которой также охватывает другие порты КНР: Наньша, Яньтянь, Шаньтоу, Сямынь, Вэньчжоу и Нинбо.

Однако из-за повышенного спроса со стороны клиентов группа приняла решение связать ВМТП и Шанхай напрямую и тем самым увеличить количество регулярных рейсов в крупнейший контейнерный порт Китая.

С запуском FCDL-5 еженедельная вместимость флота FESCO между портами Китая и Владивостоком составит 6 тыс. TEU, что на 39% больше, чем в начале 2024 г.

Кроме того, в ближайшее время группа переименует сервис FESCO China Express и все связанные с ним морские линии в FESCO China Direct Line.

*Источник: interfax.ru, 09.12.2024*

### **FESCO и Владивостокский морской торговый порт ускорили отправки контейнеров на запад России**

FESCO и её Владивостокский морской торговый порт заметно ускорили отправки контейнеров на запад России.

Совместно с ДВЖД удалось увеличить вместимость сдвоенных контейнерных поездов, а также нарастить среднее количество отправленных контейнеров в одном составе. В августе установили рекорд: за неделю отправили почти 7 тыс. ДФЭ в 45 поездах.

Кроме того, до 90% освободившихся полувагонов стали использовать для отправки контейнеров. Именно благодаря слаженной работе ДВЖД и FESCO ВМТП уже не первый год остаётся крупнейшим портом России по контейнерному грузообороту.

*Источник: gudok.ru, 07.12.2024*

### **Почта России запустила железнодорожный сервис для доставки крупногабаритных отправок из Уссурийска**

Почта России в партнёрстве с ОАО «РЖД» запустили новый сервис по доставке крупногабаритных отправок почтовыми вагонами из Уссурийска в Москву для предпринимателей Дальнего Востока. Срок доставки 9 дней вместо 12, как это было раньше. Решение значительно ускоряет обработку крупногабаритных отправок на «первой» и «последней миле». Средняя скорость движения поезда – 1040 км/сут., а разгрузка и погрузка в

крупных городах по пути следования происходит в течение нескольких часов, благодаря чему отправления доставляют в максимально короткие сроки.

Сейчас отправки идут через день, а к концу года партнёры планируют выйти на ежедневный график и расширить географию сервиса.

Ранее отправления клиентов из Уссурийска сначала следовали автомобилями во Владивосток, где их загружали в почтовый поезд. Это усложняло логистику и увеличивало сроки доставки. Слаженная работа сотрудников Почты России и Дальневосточной железной дороги обеспечила возможность погрузки крупногабаритных отправок на площадке ОАО «РЖД» в Уссурийске и позволила полностью использовать свободный грузовой объём вагона, а также увеличить количество отправляемых грузов.

Сервис «Почтовый экспресс» сокращает время доставки крупногабаритных отправок на 25%. Для Почты России одна из приоритетных задач – это обеспечить высокое качество обслуживания и максимально расширить географию доставок, чтобы каждый клиент мог рассчитывать на определённый стандарт сервиса, скорость и набор услуг.

Напомним, что в этом году на площадке ПМЭФ-2024 Почта России и ОАО «РЖД» подписали соглашение о сотрудничестве в вопросах развития сети внутренних и международных почтовых железнодорожных маршрутов. Работа идёт на базе проектного офиса Почты и ОАО «РЖД» при взаимодействии профильных структурных подразделений.

*Источник: pochta.ru, 29.10.2024*

### **«Рускон» запустил регулярный контейнерный сервис из Израиля в Россию**

Мультимодальный транспортный оператор «Рускон» (входит в ГК Дело») сообщил о запуске регулярного контейнерного сервиса по доставке сборных грузов из Израиля в Россию. Первая отправка из израильского порта Хайфа – 1 ноября.

На первом этапе маршрута компания консолидирует малые партии груза на складе, расположенном в израильском порту Хайфа. Далее товары перегружаются в контейнеры и морем отправляются на терминал ГК «Дело» в Новороссийске «НУТЭП». Расконсолидация грузов производится на собственном сухом терминале «Рускона» в Новороссийске, после чего товары доставляют в регионы России сервисами компаний группы.

Расчетное время доставки грузов из Израиля в Россию – 10 суток. Планируемая частота отправок – 2 раза в месяц.

*Источник: infranews.ru, 31.10.2024*

## **Компания «Транзит» запустит новый контейнерный сервис из Китая в Московскую область**

Транспортная компания «Транзит» объявила о запуске собственного контейнерного сервиса по доставке грузов из Китая в Московскую область. Первый поезд по новому маршруту отправился с китайской станции Пинхунань провинции Гуандун 30 октября.

В Россию состав прибыл через китайско-российский железнодорожный погранпереход Маньчжурия – Забайкальск, маршрут сервиса завершен на подмосковной станции Селятино. Расчетное время в пути 25-30 дней.

Как уточнили в «Транзите», на первом этапе компания будет отправлять поезда по новому маршруту 2 раза в месяц.

*Источник: infranews.ru, 17.10.2024*

## **Компания «Транзит» отправила первый контейнерный поезд через реку Амур**

«Транзит» отправила первый контейнерный поезд по железнодорожному мосту в Еврейской автономной области, который связывает Россию и Китай через реку Амур.

Поезд, состоящий из контейнеров, груженых фанерой производства ООО «Галичский фанерный комбинат» (принадлежит ПАО «Сегежа Групп»), отправился со станции Галич (Костромская область) в Китай. Транзитное время до пограничного перехода Михайло-Семеновская (Ленинск II) – Тунцзян составляет 12 дней. На обратном пути контейнеры будут загружены импортными товарами из Китая.

Мостовой переход Нижнеленинское – Тунцзян через реку Амур, строительство которого велось с 2008 по 2022 гг., стал первым железнодорожным мостом между Россией и Китаем. Протяженность моста превышает 2,2 км. Вместе с этим, в 2022 г. была реконструирована станция Ленинск и построена станция Михайло-Семеновская (Ленинск II). Однопутный мост рассчитан на поочередный пропуск поездов по железнодорожному пути с колеей двух стандартов: шириной 1520 мм для российского подвижного состава и 1435 мм для китайского. Отправка первого контейнерного поезда через погранпереход, который ранее рассматривался для экспортных перевозок руды и угля, состоялась в середине прошлого года.

*Источник: infranews.ru, 05.12.2024*



## **«Специальные контейнерные линии» вышли на рынок контейнерных перевозок**

На рынке контейнерных перевозок появился новый крупный игрок – компания «Специальные контейнерные линии». На «первом этапе» новый оператор намерен сосредоточить у себя в управлении 3,5 тыс. фитинговых платформ, часть из которых уже получил от компаний «ТрансФин-М», «СмартЛог», «РЖД Бизнес Актив» и «Иртыш Капитал», а также ведет переговоры с другими операторами.

Компания «Специальные контейнерные линии» (СКЛ, принадлежит «Центру развития портовой инфраструктуры», ЦРПИ) в последние месяцы начала консолидировать в своих руках значительный парк фитинговых платформ. На рынке, речь идет о вагонах, ранее находившихся в управлении компаний «РЖД Бизнес Актив» (входит в ОАО «РЖД») и «СмартЛог». Все эти вагоны на данный момент находятся в лизинге «ФинансБизнесГрупп» (структура «ВТБ Лизинг»), «ТрансФин-М» и самого «ВТБ Лизинг» напрямую. В управление СКЛ могут также перейти фитинговые платформы компании «Профит Рейл», ранее находившиеся в оперировании «Первой грузовой компании» (ПГК).

Генеральный директор СКЛ Роман Гамзалов подтвердил, что его компания действительно вышла на рынок оперирования контейнерными перевозками и сейчас наращивает парк подвижного состава. СКЛ создана почти 5 лет назад, но специализировалась исключительно на покупке и сдаче вагонов в аренду. В апреле этого года получили полный контроль над компанией «Иртыш Капитал» и решили забрать себе в управление весь парк, который сдавался в аренду «РЖД Бизнес Актив. Речь идет о 2 тыс. платформ, которые «Иртыш Капитал» приобрел через «ВТБ Лизинг».

На первом этапе СКЛ намерена довести парк в управлении до 3,5 тыс. единиц, однако, по словам Романа Гамзалова, этот процесс еще не завершен. Сейчас компания ведет переговоры с другими участниками рынка, в том числе с «ТрансФин-М», о приобретении и аренде вагонов по конкурентной цене, сообщил глава СКЛ. На вопрос о том, почему доли в СКЛ и «Иртыш-Капитал» находятся в залоге у «ТрансФин-М» он пояснил, что это является одним из условий лизингового договора на вагоны.

В «ТрансФин-М» сообщили, что сделка с СКЛ – «стандартный лизинговый договор» на предоставление фитинговых платформ, не уточнив деталей. В ПГК, «РЖД Бизнес Активе» и «СмартЛоге» от комментариев отказались.

О возможном создании объединенного контейнерного оператора за счет консолидации активов указанных компаний сообщалось в ноябре прошлого

года, когда ПГК сменила собственника. Тогда, кроме фитинговых платформ «ТрансФин-М», ПГК и «РЖД Бизнес-актива» в состав будущего оператора предполагалось включить активы компании «Транс Синергия» Сергея Смыслова, доли в которой были в залоге у ПГК. Однако в июле 2024 г. стало известно, что доли в «Транс Синергии» освобождены от залоговых обременений.

ООО «Специальные контейнерные линии» – один из активов АО «Центр развития портовой инфраструктуры» (ЦРПИ), который 8 октября возглавил бывший генеральный директор «ТрансФин-М» Максим Анищенков. Согласно сайту компании, основные проекты ЦРПИ – строящийся «Морской порт «Суходол» в Приморском крае и угольный перегрузочный комплекс «Лавна» в одноименном порту в Мурманске. В числе активов компании также вагоностроительный завод «Алтайвагон» в Алтайском крае и железнодорожный оператор «КТЛР». Собственники АО «ЦРПИ» не раскрываются.

*Источник: infranews.ru, 18.10.2024*

### **ОАО «РЖД» на Дальнем Востоке будут использовать контейнеры для перевозок угля в КНР**

ОАО «РЖД» планирует использовать контейнеры open top для перевозок каменного угля в Китай через погранпереходы на Дальнем Востоке.

Применение такой технологии позволяет при смене подвижного состава с российской колеи (1520 мм) на китайскую (1435 мм) избежать перевалки. Это способствует увеличению перевозок угля и минимизирует вредное влияние на экологию.

В свою очередь, железнодорожники КНР рассмотрят варианты погрузки экспортной продукции в высвободившиеся порожние вагоны.

Кроме того, на китайской станции Суйфэньхэ в настоящее время ведется реконструкция приемоотправочных путей, что позволит увеличить составность поездов до 7 условного вагона.

*Источник: interfax.ru, 05.12.2024*

### **ВНИИЖТ закончил испытания ускоренного контейнерного поезда**

Специалисты АО «ВНИИЖТ» завершили испытания ускоренного контейнерного поезда (УКП) по оценке аэродинамического воздействия на

объекты инфраструктуры и встречные высокоскоростные поезда «Сапсан». Испытания подтвердили безопасность УКП для пассажиров и инфраструктуры.

Испытания проходили на маршруте Москва – Санкт-Петербург Октябрьской железной дороге. Специалистами оценивалась безопасность аэродинамического воздействия ускоренных контейнерных поездов на объекты инфраструктуры, пешеходные и автомобильные настилы, релейные шкафы, карликовые и мачтовые светофоры, мосты и путепроводы. Также на перегоне Боровенка – Торбино с помощью специальных датчиков исследовали и воздействие на встречный «Сапсан», который двигался со скоростью до 250 км/ч. Скорость движения УКП при этом составляла до 140 км/ч.

На обоих этапах фиксировалось избыточное воздушное давление и разряжение от головной воздушной волны УКП при движении с установленной скоростью. При этом специалисты подтвердили, что предварительные результаты испытаний свидетельствуют о безопасности аэродинамического воздействия ускоренного контейнерного поезда на пассажирский «Сапсан» и инфраструктуру.

Сам УКП состоял из пяти скоростных фитинговых платформ модели 13-6704 «Заря», разработанных по заказу АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) и предназначенных для перевозки контейнеров с эксплуатационной скоростью до 140 км/ч. Сейчас в парке компании 46 таких платформ.

В конструкции скоростной фитинговой платформы используется инновационная трёхосная тележка. Благодаря конструкционным преимуществам платформа имеет повышенную грузоподъемность при меньшей нагрузке на инфраструктуру – 20 тонн на ось. В ней 18 вариаций размещения различных контейнеров, грузоподъемность составляет 75 тонн, и она предназначена для скоростных перевозок деликатных грузов с высокой добавленной стоимостью.

*Источники: techzd.ru, 25.11.2024; 1prime.ru, 18.11.2024*

### **АО «ВНИИЖТ» и ПАО «Сбербанк» разработали проект по внедрению модульных грузовых электропоездов**

Совместный проект по внедрению модульных грузовых электропоездов представили АО «ВНИИЖТ» и ПАО «Сбербанк».

Инновационный проект выделения контейнерных перевозок с использованием модульного грузового электропоезда в качестве отдельного приоритетного направления обсудили представители ОАО «РЖД», АО «ПГК», АО «ОТЛК ЕРА» и другие участники перевозочного процесса.

Предполагается создание экономической модели проекта при поддержке государственных и частных инвесторов.

Как подчеркнули разработчики проекта, необходима интеграция модульных грузовых электропоездов с терминалами и взаимодействием с автотранспортом для обеспечения доставки «от двери до двери». В настоящее время проект требует комплексного подхода и совместной работы всех заинтересованных сторон.

Планируется, что модульные грузовые электропоезда будут востребованы на маршруте Москва – Санкт-Петербург.

*Источник: vniizht.ru, 28.10.2024*

## ЗА РУБЕЖОМ

### **Господдержка грузового оператора DB Cargo была правомерна**

Европейская комиссия сочла допустимой поддержку в размере 1,9 млрд евро, оказанную в последние годы грузовому оператору DB Cargo со стороны его материнской госкомпании – железных дорог Германии (DB). При этом Еврокомиссия учла принятие пакета мероприятий по оздоровлению DB Cargo, который предусматривает выход на долгосрочную прибыльность оператора до конца 2026 г. По правилам Евросоюза господдержка бизнес-структуры допустима только при наличии плана реструктуризации, позволяющего восстановить ее рентабельность.

Еврокомиссия расследовала деятельность оператора DB Cargo в связи с жалобой одного из его конкурентов, которая была подана в январе 2022 г. Расследование охватывало:

- договор между DB Cargo и DB, в соответствии с которым концерн DB забирает прибыль и покрывает убытки грузового оператора;
- предоставление оператору услуг внутри концерна по минимально возможным ценам;
- предоставление заемных средств на выгодных для концерна условиях;
- выплату части зарплат сотрудникам DB Cargo, которые ранее были госслужащими в штате железных дорог Западной Германии, из специального федерального фонда, образованного в 1993 г. при проведении железнодорожной реформы в стране.

Еврокомиссия посчитала, что все пункты, кроме первого, не относятся к вопросам государственной поддержки. По ее мнению, договор о покрытии убытков DB Cargo оказал минимальное влияние на условия конкуренции в грузовых железнодорожных перевозках в Германии. Кроме того, этот договор перестает действовать 1 января 2025 г. При принятии решения Еврокомиссия также учитывала значимость грузовых железнодорожных перевозок в декарбонизации транспорта.

*Источник: zdmira.com, 03.12.2024*

### **Сортировочную станцию в порту Бремерхафена модернизируют (Германия)**

Власти федеральной земли Бремен приняли решение о дальнейшем развитии железнодорожной инфраструктуры портового узла Бремерхафен.

В настоящее время более половины обрабатываемых здесь контейнеров перевозится по железной дороге.

Основное внимание будет уделено развитию сортировочной станции Шпекенбюттель, численность путей которой увеличат с 16 до 23. Стоимость проекта составляет примерно 56,1 млн евро.

Новая группа сортировочных путей, на которых могут формироваться поезда длиной по 740 м, будет отвечать современным требованиям к железнодорожным грузовым перевозкам. Стрелочные переводы на станции оборудуют устройствами обогрева, модернизируют систему освещения, внедряют систему автоматического опробования тормозов.

Реализацию проекта согласуют с программой реконструкции коридора Бремен – Бремерхафен в составе сети железных дорог Германии (DB), что позволит избежать появления возможных узких мест на этапе строительства.

Параллельно с расширением сортировочного парка будет осуществляться подключение напольных устройств на станции Шпекенбюттель к новой системе микропроцессорной централизации (ESTW). Этот проект является частью программы цифровизации, реализуемой DB InfraGO, оператором инфраструктуры железных дорог Германии (DB), в коридоре Бремен – Бремерхафен. До конца 2024 г. также планируется перевод железной дороги портовой группы Бремен/Бремерхафен на цифровую информационно-управляющую систему PRINOS.

*Источник: zdmira.com, 02.12.2024*

### **Испанские частные грузовые операторы усиливают позиции на национальном рынке**

Во втором квартале 2024 г. на рынке грузовых железнодорожных перевозок Испании продолжился рост основных показателей работы частных операторов – Captrain España и MEDWAY, дочернего предприятия компании Mediterranean Shipping Company (MSC). В то же время наблюдается ослабление позиций государственного грузового оператора Renfe Mercancías.

Такие выводы сделаны в докладе Национальной комиссии по рынкам и конкуренции (CNMC). Во втором квартале 2024 г. по сравнению с аналогичным периодом 2023 г. Captrain увеличил грузооборот на 13,7%, объем перевозок – на 8,5%, пробег поездов – на 10,8%, причем в контейнерных перевозках рост этих показателей оказался еще более существенным – соответственно на 40,8%, 29,7 и 38,8%.

В период с апреля по июнь 2024 г. прослеживается положительная динамика по этим показателям и у MEDWAY, в том числе по грузообороту – прирост 20,6%, по объему перевозок – 16% и по пробегу поездов – 23,4%. Впечатляющий рост этих же показателей отмечен у данного оператора и в перевозках маршрутными поездами – соответственно 71,4%, 53,6 и 121,6%.

У государственного оператора Renfe Mercancías, напротив, во втором квартале 2024 г. отмечается снижение грузооборота на 7,3%, объема перевозок – на 7,8% и пробега поездов – на 8,2%. Основное падение зафиксировано по этим же показателям в перевозках контейнеров и полуприцепов – соответственно на 25,7%, 20,1 и 22,4%.

Министерство транспорта и устойчивой мобильности Испании обнародовало предварительное решение по второму этапу выделения грантов на общую сумму 21,8 млн евро семи частным операторам грузовых перевозок. Оказываемая операторам финансовая поддержка означает признание железнодорожных перевозок как экологически более щадящих и направлена на поощрение перераспределения грузов в пользу этого вида транспорта. В число операторов, отобранных для получения грантов, входят Captrain España, Continental Rail, MEDWAY, CSP Logitren, CEFSА, Low Cost Rail и Go Transport Servicios. Размер каждого гранта будет определен по результатам работы 2023 г., когда эти компании выполнили грузооборот 4053 млн ткм нетто.

Данная инициатива реализуется по программе грантов, охватывающей три этапа. В рамках первого этапа 26,1 млн евро получили восемь операторов по результатам перевозочной деятельности с 30 апреля по 31 декабря 2022 г. Предложения по третьему этапу – по распределению 23,5 млн евро по итогам 2024 г. появятся в ближайшее время. Гранты выделяются из фонда Евросоюза NextGenerationEU в рамках национального плана восстановления и устойчивости (National Recovery and Resilience Plan).

Программа грантов направлена на увеличение доли железнодорожного транспорта в грузовых перевозках как альтернативы автомобильному, в том числе благодаря снижению тарифов и повышению качества оказываемых услуг. Поощряется также использование электрической тяги.

*Источник: zdmira.com, 04.10.2024, 17.10.2024*

### **Испания запускает два технико-экономических обоснования для увеличения железнодорожных перевозок в порту Ла-Корунья**

Министерство транспорта Испании приступило к проведению двух технико-экономических обоснований в порту Ла-Корунья на северо-западе

страны. Одно из ТЭО будет касаться создания южного железнодорожного въезда, в то время как во втором ТЭО будет рассмотрена возможность создания нового терминала в Юксе, в 14 км к югу от порта.

Задумка о новом въезде в порт состоит в том, чтобы использовать планировку и туннели старой традиционной линии, которая не используется в настоящее время. Кроме того, в ходе ТЭО, посвященного возможному строительству нового терминала в Юксе, будет изучена возможность изменения направления движения с терминала Ла-Корунья-Сан-Диего, расположенного недалеко от внутреннего порта города и важного железнодорожного грузового узла.

Исследования общей стоимостью почти в 700 тыс. евро будут проведены инженерной фирмой Inесо.

Порт Ла-Корунья, являющийся ключевым узлом испанского участка Атлантического коридора TEN-T, за последние пару десятилетий претерпел значительные изменения в связи со строительством так называемого Внешнего порта, расположенного дальше от центра города. В рамках этого проекта испанский распорядитель железнодорожной инфраструктурой Adif, инвестирует 123,6 млн евро в то, чтобы сделать железную дорогу центром нового объекта. «Создание этих объектов инфраструктуры отвечает цели министерства по развитию железнодорожных грузовых перевозок и интермодальных перевозок морским транспортом», – заявили в испанском министерстве транспорта.

*Источник: railfreight.com, 28.10.2024 (англ. яз.)*

### **Плату за пропуск грузовых поездов через тоннель Пертус снизят на 90%**

Компания LFP Perthus (Línea Figueras Perpignan), осуществляющая коммерческую эксплуатацию и техническое обслуживание трансграничной линии Фигерас (Испания) – Перпиньян (Франция), включающей тоннель Пертус под Восточными Пиренеями, снизит на 90% плату за пропуск грузовых поездов по этому тоннелю. Установленные в 2023 г. LFP Perthus размеры платы за каждый проходящий по тоннелю Пертус грузовой поезд составляют от 300 до 700 евро.

Скидка начнет действовать с вводом нового расписания движения поездов на 2025 г., которое вступает в силу с 15 декабря 2024 г.

Такая мера является результатом договоренностей между испанским и французским правительствами, которые достигнуты в связи с необходимостью перераспределения перевозок в пользу менее загрязняющих окружающую



среди видов транспорта. Снижение платы стало возможным благодаря принятому властями обеих стран решению о предоставлении соответствующих государственных субсидий.

В LFP Perthus отметили, что эта мера станет постоянной и будет действовать в средне- и долгосрочной перспективе, а механизмы стимулирования грузовых операторов, включая дополнительные скидки на пропуск поездов и открытие тоннеля для ночного движения дважды в неделю, останутся неизменными.

Двухтрубный тоннель Пертус длиной 8,3 км был открыт в декабре 2010 г. Спроектированный для прохождения как грузовых, так и высокоскоростных пассажирских поездов, находящихся в обращении на сети железных дорог Испании и Франции, он отвечает всем требованиям к эксплуатационной совместимости. По данным LFP Perthus, за первые 6 месяцев 2024 г. через тоннель было пропущено 727 грузовых поездов, а за весь 2023 г. – 1404 ед.

*Источник: zdmira.com, 03.10.2024*

### **Надвигается кризис в секторе железнодорожных грузовых перевозок в Италии**

Ассоциации железнодорожных грузовых перевозок Fermercì и FerCargo обратились к правительству страны с требованием срочного вмешательства, чтобы избежать «катастрофического кризиса с непредсказуемыми последствиями». Грузовые операторы уже несколько месяцев работают в неприемлемых условиях без какой-либо поддержки, в результате ситуация является неустойчивой и грозит серьезным сбоем в экономике. Проблемы вызваны снижением в этом году более чем на 50% пропускной способности сети, вызванным инфраструктурными работами по реализации проектов в рамках Национального плана восстановления и устойчивости Италии (PNRR), действующим до 2026 г.

Также негативно повлияло полное закрытие ключевого трансальпийского перехода во Францию через тоннель Фрежюс из-за оползня в августе 2023 г. и частичное закрытие Готардского базисного тоннеля, соединяющего Италию со Швейцарией.

Эти проблемы с инфраструктурой в сочетании с наводнениями в регионах Эмилия-Романья и Тоскана, а также кризисом безопасности, нарушающим контейнерные перевозки через Красное море, приводят к коллапсу железнодорожных грузовых перевозок. Объем перевозок сократился на 3,2% в 2023 г. и, по прогнозам, снизится еще на 6,7% в этом году.

Экономический ущерб в 2024 г. оценивается в 90 млн евро, и аналогичные потери прогнозируются на следующие два года.

*Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 9. – P. 14 (англ. яз.)*

### **Одобрено финансирование строительства нового терминала в порту Триеста (Италия)**

Итальянским правительством одобрено финансирование в объеме 206,8 млн евро первого этапа проекта создания контейнерного терминала мощностью до 1,6 млн TEU в порту Триест на побережье Адриатического моря. Всего на реализацию проекта потребуется около 315 млн евро, остальные средства предоставят инвесторы в рамках государственно-частного партнерства.

Новые перевалочные мощности будут созданы на базе многофункционального терминала Piattaforma Logistica Trieste (PLT), частично принадлежащего с января 2021 г. немецкой транспортно-логистической компании Hamburger Hafen und Logistik (HHLA).

Первый этап будет включать строительство контейнерного причала длиной 400 м мощностью до 500 тыс. TEU с тремя железнодорожными путями длиной по 750 м. В дальнейшем число путей планируется увеличить до девяти, чтобы перерабатывать до 40 поездов/сутки. Начать строительные работы намечено в 2024 г., а завершить – в 2029 г.

Проект вписывается в стратегию HHLA по укреплению позиций на транспортном рынке Юго-Восточной Европы и в Адриатическом грузовом коридоре. В феврале 2024 г. оператор METRANS – дочернее предприятие HHLA – завершил сделку по поглощению хорватской железнодорожной компании Adria Rail, а в мае 2023 г. запустил регулярный маршрут, соединивший адриатический порт Риека с грузовыми терминалами Будапешт-Чепель в Венгрии и Инджия в Сербии.

*Источник: zdmira.com, 08.11.2024*

### **Lineas и Hupac Intermodal организуют мультимодальный маршрут Зебрюгге – Милан**

Европейские операторы Lineas и Hupac Intermodal договорились начиная с 1 января 2025 г. обеспечивать мультимодальные перевозки в сообщении

Зебрюгге – Милан. Необходимость в таком сотрудничестве назрела в связи с растущим спросом на трансграничные перевозки между Бельгией и Италией.

В частности, Lineas возьмет на себя предоставление услуг локомотивной тяги, обеспечивая бесшовную перевозку на железнодорожном плече по обоим берегам Рейна (на территории Германии и Франции). Hupac Intermodal будет оказывать логистические услуги в мультимодальном сообщении на маршруте Зебрюгге – Милан.

Это уже не первый опыт сотрудничества Lineas и Hupac Intermodal. С 16 сентября 2024 г. операторы совместно организуют мультимодальные перевозки по маршруту Антверпен – Каталония.

В последние годы Lineas реализует масштабный план по повышению качества и надежности предоставляемых клиентам транспортных услуг, что уже приносит свои плоды. Так, показатель удовлетворенности клиентов вырос с 2,9 (из возможных 5) в 2022 г. до 3,5 в 2023 г., а в течение 2024 г. он несколько раз достигал величины 4.

*Источник: zdmira.com, 19.11.2024*

### **Первый трансграничный поезд частного оператора отправлен из Стамбула в Будапешт**

Турецкий частный грузовой оператор Pasifik Eurasia 18 октября 2024 г. отправил первый трансграничный поезд по маршруту длиной 1549 км из Стамбула в столицу Венгрии. По расчетам, он должен был преодолеть это расстояние за четверо суток. На территорию Турции приходится 278 км маршрута, Болгарии – 406 км, Румынии – 634 км и Венгрии – 231 км. Pasifik Eurasia – первый частный оператор грузовых перевозок Турции планирует организовать обращение до 600 поездов в год, перевозить до 750 тыс. экспортных грузов, заменив 22 тыс. рейсов большегрузных автомобилей.

По заявлению присутствовавшего при отправлении поезда министра транспорта и инфраструктуры Турции Абдулкадира Уралоглу (Abdulkadir Uraloğlu), либерализация национального рынка грузовых железнодорожных перевозок важна для углубления конкуренции, роста инвестиций в развитие инфраструктуры и усиления роли страны в транзитных коридорах. Министр отметил, что в 2023 г. между Китаем и Европой перевезено всего 1,9 млн TEU в 9340 грузовых поездах из Китая и в 8180 поездах – в обратном направлении. На доставку контейнеров из Китая в Турцию по мультимодальному Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ)

требуется 12 сут, а из Китая в Европу по проходящей под Босфором магистрали Marmaray – 18 сут.

Министр также отметил актуальность задачи по обеспечению пропуска по ТМТМ через железную дорогу Баку – Тбилиси – Карс 200 маршрутных контейнерных поездов на регулярной основе ежегодно в ближайшее время и доведению их числа до 1500 – в долгосрочной перспективе.

В Турции планируется увеличить протяженность железных дорог с 13920 км в настоящее время до 28590 км к 2053 г. Такой рост необходим для повышения доли железнодорожного транспорта в грузовых перевозках с 5% до 22% и их объема – с 32 млн до 448 млн т.

*Источник: zdmira.com, 23.10.2024*

### **LTG Cargo организовал перевозку автомобилей Škoda в Каунас по линиям европейской колеи**

Литовский государственный грузовой оператор LTG Cargo, расширяя географию маршрутов перевозок в международных сообщениях, организовал пропуск поезда колеи 1435 мм из Чехии в Каунас. Поезд из 22 двухъярусных платформ доставил 220 легковых автомобилей производства компании Škoda. Проект реализован при участии партнеров: продвижение поезда на территории Чехии обеспечил национальный оператор ČD Cargo, от границы с Польшей до литовской станции Моцкава – LTG Cargo Polska (дочернее предприятие LTG Cargo). Литовская компания AV Terminal занималась распределением автомобилей с каунасского терминала в Палемонасе до конечных точек продаж в странах Балтии. Один поезд, по заявлению LTG Cargo, позволяет отказаться от использования 25-30 автопоездов для доставки такого же числа легковых автомобилей.

LTG Cargo, следуя стратегии расширения присутствия на западноевропейском рынке, предоставляет услуги по перевозке грузов, логистике и экспедированию, ремонту локомотивов и вагонов, а также услуги по аренде вагонов в Литве и за рубежом. В 2023 г. компания перевезла 27,2 млн т грузов.

*Источник: zdmira.com, 08.11.2024*

## **В Китае успешно испытали беспилотный тяжеловесный поезд**

Двадцать шестого сентября 2024 г. на севере Китая были успешно завершены испытания беспилотного тяжеловесного углевозного поезда, который за 2 ч 30 мин. проехал участок протяженностью примерно 200 км между станциями Хуанхуа-Южная (провинция Хэбэй) и Дуньин-Западный вдоль побережья Желтого моря на востоке страны. В составе поезда длиной 1300 метров было 108 вагонов, его масса составила 10800 т. Поездка выполнена в рамках реализации программы перехода от автоматизированного к беспилотному управлению грузовыми поездами.

Участок следования беспилотного поезда является частью электрифицированной двухпутной магистрали, по которой из Шочжоу (провинция Шаньси) осуществляются перевозки угля в восточном направлении. Во время движения поезда все станции по маршруту его движения работали в необслуживаемом режиме под управлением из диспетчерского центра.

Компания China Shenhua Energy, управляющая тяжеловесной линией сообщила, что поезд «двигался плавно на протяжении всего пути и остановился точно в указанном месте».

Как ожидается, переход к беспилотным поездам на этой магистрали позволит увеличить среднюю скорость движения на 1,7 км/ч при сокращении расхода электроэнергии на их тягу на 2,9%, что приведет к значительному повышению эффективности перевозок угля в направлении запад – восток. Ожидается также сокращение потребностей в персонале на 30 человек, что сократит ежегодные затраты на оплату труда на 12 млн юаней (1,71 млн долл. США).

В основу проекта положена новая технология китайской разработки, которая позволяет осуществлять дистанционный мониторинг состояния поездов в режиме реального времени, построение наиболее оптимального маршрута следования, интеллектуальное распознавание объектов инфраструктуры, активную и точную идентификацию маршрута и дистанционное управление задней частью поезда. Кроме того, платформа цифрового моделирования, используемая для обеспечения «многомерного» обмена данными между поездом и путями, впервые была успешно продемонстрирована на китайской высокоскоростной железной дороге. Тест также ознаменовал успешную модернизацию наземной сети для автоматического вождения, интеллектуального управления и технического обслуживания, а также централизованной диспетчеризации и контроля.

В августе этого года поезд с системой автономного вождения весом более 10000 тонн отправился из города Юйлинь (провинция Шэньси) к портовой станции Хуанхуа (провинция Хэбэй). Железная дорога Шэньму – Шочжоу

стала первым маршрутом страны, на котором регулярно применяются комплексные интеллектуальные технологии вождения для грузовых поездов.

*Источники: railjournal.com, 30.09.2024 (англ. яз.); techzd.ru, 02.10.2024*

### **Стабильный рост мультимодальных контейнерных перевозок в Китае**

На прошедшей в Тяньцзине (Северный Китай) промышленной конференции отмечено, что в течение последних 9 лет рост объемов контейнерных перевозок в железнодорожно-водном сообщении составляет в среднем 24,5% в год. В 2023 г. в таком сообщении через порты Китая перевезено 11,7 млн TEU, что на 11,7% больше, чем годом ранее, а железнодорожным транспортом – 33,23 млн TEU (рост 5,1%).

Для сокращения расходов на логистику, оптимизации транспортной структуры и достижения углеродной нейтральности Китай активно расширяет спектр предлагаемых мультимодальных транспортных услуг. Появляются новые маршруты перевозок и развиваются существующие транспортные коридоры.

Оператор грузовых перевозок China Railway Express (CRE) наращивает объемы перевозок грузов в страны Европы из сухого порта Сиань, пропустив за истекший период 2024 г. более 3000 поездов, в том числе по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ). В настоящее время оператор формирует на евразийском пространстве 18 международных мультимодальных маршрутов, охватывающих основные места зарождения грузопотока.

*Источник: zdmira.com, 16.10.2024*

### **По магистрали Китай – Лаос перевезено более 10 млн тонн грузов**

По данным компании China Railway Kunming Group, по железной дороге Китай – Лаос с момента ее ввода в эксплуатацию в декабре 2021 г. перевезено более 10 млн т импортных и экспортных грузов. Услугами железной дороги пользуются в частности компании из Таиланда, Вьетнама и Мьянмы.

Общая стоимость перевезенных товаров составила около 40,77 млрд юаней (5,74 млрд долл. США). Их ассортимент расширился с первоначальных 500 наименований до более чем 3000, включая натуральный каучук, удобрения, железную и цинковую руду, сельскохозяйственную

продукцию, тропические фрукты, а также электрооборудование, запасные части и товары для дома.

За первые 8 месяцев 2024 г. по железной дороге перевезено более 3,58 млн т грузов, что на 22,8% превышает показатель за аналогичный период 2023 г. Первоначально по трансграничной магистрали ежедневно курсировали две пары грузовых поездов, к сентябрю 2024 г. их число увеличилось до 17 пар.

Железная дорога Китай – Лаос общей протяженностью порядка 1035 км соединяет Куньмин, столицу провинции Юньнань на юго-западе Китая, со столицей Лаоса Вьентьяном. Линия была построена в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь» (Belt and Road, BRI). Также она является частью стратегии Лаоса, направленной на преобразование страны, не имеющей выхода к морю, в государство с развитой транспортной сетью.

*Источник: zdmira.com, 01.10.2024*

### **Северный Китай с Европой связал еще один грузовой маршрут**

Новый регулярный маршрут Китай – Европа сформирован в международном логистическом центре в Уланчабе (автономный район Внутренняя Монголия на севере Китая) – одном из 23 городов, призванных образовать логистическую систему, ориентированную на доставку грузов в страны Европы.

С момента отправки первого поезда в 2016 г. этот логистический центр расширил географию поставок до 22 маршрутов в города восьми стран, в том числе в Екатеринбург (Россия) и Алматы (Казахстан). Из Уланчаба отправлены 806 поездов с грузами на общую сумму 1,53 млрд долл. США. Основными статьями экспорта из региона являются масличные, лесные, зерновые грузы, нефтепродукты и автомобили.

Внутренняя Монголия интенсивно развивает свою транспортную систему, в которой Уланчаб является центральным узлом. В 2024 г. правительство района выделило 800 млн юаней (112,2 млн долл. США) на поддержку транспортной и логистической инфраструктуры.

За первые 9 месяцев 2024 г. между Китаем и Европой прошли 14689 грузовых поездов с 1,57 млн TEU, что соответственно на 13 и 11% больше, чем годом ранее, а в сентябре эти показатели составили соответственно 1633 поезда и 171 тыс. TEU (рост 15 и 12%).

*Источник: zdmira.com, 24.10.2024*

## **Китай развивает складскую логистику в зарубежных странах**

По данным Министерства торговли Китая, в стране насчитывается свыше 120 тыс. компаний, занимающихся трансграничной электронной торговлей. За пределами Китая из более чем 2500 складов общей площадью 30 млн м<sup>2</sup>, обрабатывающих поток китайских товаров, около 1800 складов (22 млн м<sup>2</sup>) ориентированы на электронную торговлю.

Электронная торговля стала одним из драйверов развития складской логистики, в том числе расширения сети площадок для перевалки, хранения и сортировки грузов. Постоянно совершенствуются и внедряются новые технологии и методы работы. Например, оператор морских перевозок COSCO SHIPPING создал около Гамбурга бондовый склад площадью 10 тыс. м<sup>2</sup> для хранения опасных грузов. Такое решение позволяет исключить оплату налогов и пошлин за нереализованный товар и вернуть его отправителю без дополнительных затрат. Поставщик товаров для дома – компания SONGMICS HOME в дополнение к основной площадке в Дуйсбурге (Германия) открыла в первом полугодии 2024 г. три новых европейских склада и довела суммарную площадь до 350 тыс. м<sup>2</sup>, что позволило увеличить выручку к соответствующему периоду 2023 г. на 41%.

В последнее время повысился спрос европейских потребителей на китайские продукты питания, напитки и блюда быстрого приготовления, чему способствовало развитие трансграничной электронной торговли и складской логистики.

*Источник: zdmira.com, 11.10.2024*

## **Genesee & Wyoming начала перевозки на железной дороге в Западной Канаде**

Компания Genesee & Wyoming (G&W, США) 2 декабря 2024 г. открыла движение на малой железной дороге Red Deer (RDR) длиной около 70 км между станциями Джэксон и Хомглен в Западной Канаде (провинция Альберта).

Станция RDR в Джексоне – узловая с железной дорогой Canadian Pacific Kansas City (CPKC). Это дает возможность RDR использовать право выполнять перевозки в коридоре от города Ред-Дир до станций Чигуэлл и Прентисс и обеспечивает выход на североамериканскую сеть грузовых железных дорог. Кроме того, железная дорога Red Deer имеет возможность предоставлять логистические услуги, в том числе по хранению вагонов, перевалке груза на



автомобильный транспорт, а также выполнять отдельные маневровые операции.

G&W приобрела активы и права, необходимые для функционирования RDR, в рамках прежде объявленной сделки между G&W и СРКС.

В дополнение к другим 10 железным дорогам на территории Канады в ведении G&W в этой стране находятся депо по ремонту и обслуживанию вагонов в Гамильтоне (провинция Онтарио), а также компания по обслуживанию и ремонту локомотивов BMS Locomotive Service Group в Эдмонтоне (провинция Альберта).

Всего G&W имеет в собственности или арендует более 100 малых грузовых железных дорог со штатом 4000 работников. Эти железные дороги обслуживают 2000 клиентов в Северной Америке на сети общей протяженностью примерно 21 тыс. км.

*Источник: railway-news.com, 04.12.2024 (англ. яз.)*

### **Мексика строит новую межокеанскую железную дорогу, которая составит конкуренцию Панамскому каналу**

Мексика строит железную дорогу «Межокеанский коридор», которая составит конкуренцию Панамскому каналу и облегчит международную торговлю.

Новая железная дорога призвана облегчить нагрузку на Панамский канал, который испытывает трудности с приемом грузов из-за засухи. Плата за проход по Панамскому каналу выросла почти в 8 раз, а рекордно низкий уровень воды затрудняет проход судов по каналу.

Межокеанский коридор Мексики – проект стоимостью 7,5 млрд долл. США протянется на 303 км через перешеек Теуантепек. Железная дорога будет перегружать контейнеры с судов на поезда и доставлять их на другое побережье страны для дальнейшей погрузки на суда. Этот проект фактически является возрождением старой железной дороги, открытой в 1907 г., и заброшенной после ввода в эксплуатацию Панамского канала.

Межокеанский коридор также послужит борьбе с бедностью в Мексике. Железная дорога пройдет через мексиканские штаты Веракрус и Оахака, которые страдают от одного из самого высокого уровня бедности в стране. Коридор поможет создать новые рабочие места для населения штатов.

Пассажиры смогут садиться на поезда Межокеанского коридора вместе с транспортными контейнерами. Поезд будет делать 10 остановок между портами на Атлантическом и Тихоокеанском побережье страны. Есть надежда,

что межокеанский коридор соединится с линиями Трен Майя и в конечном итоге сможет достичь Канкуна.

Правительство Мексики инвестировало в проект 6 млрд долл., а около 2 млрд долл. пришло от внешних инвесторов.

В последние годы Панама страдает от засухи, в результате чего уровень воды в озере Гатум стал рекордно низким. Озеро Гатум имеет жизненно важное значение для Панамского канала, поскольку функционирование шлюзовых систем канала зависит от воды из озера.

Благодаря Межокеанскому коридору компаниям потенциально не придется сталкиваться с ухудшающимися условиями, связанными с Панамским каналом. Однако неясно, будет ли Межокеанский коридор быстрее, чем Панамский канал, поскольку требуется время на перевалку грузов с судов на поезда и обратно. Кроме того, поезда не могут перевозить столько же грузов, сколько морские суда, что сокращает объем грузов, которые можно перевозить по железной дороге.

Независимо от конкуренции, Межокеанский коридор мог бы облегчить нагрузку на Панамский канал, забирая примерно 5% того, что обычно проходит через канал.

*Источник: greekreporter.com, 29.09.2024 (англ. яз.)*

## **Семь стран сформируют ассоциацию по маршруту Среднего Коридора – Middle Corridor**

Главы железнодорожных администраций Азербайджана, Турции, Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана, Китая и Австрии подписали протокол о создании Международной ассоциации «Евразийский транспортный маршрут».

Соглашение, оформленное в ходе консультативной встречи, знаменует собой важный шаг на пути к укреплению сотрудничества в растущей евразийской логистической сети.

На встрече были обозначены ключевые аспекты структуры ассоциации, включая формирование рабочих групп и обсуждения по цифровизации, коммерческим стратегиям, логистическим услугам и развитию инфраструктуры. Представители также обменялись мнениями о нормативно-правовой базе и роли маркетинга и коммуникаций в продвижении транспортного маршрута. Эта инициатива появилась в период быстрых изменений в глобальной логистике, вызванных ростом грузопотоков из Китая в Европу, которые, как ожидается, еще больше возрастут в ближайшие годы.

Председатель ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (ADY) Ровшан Рустамов отметил устойчивый ежегодный рост железнодорожных грузоперевозок, заявив, что в мире они растут примерно на 5%. Он предположил, что эта тенденция продолжится, отметив, что мировой рынок железнодорожных грузоперевозок приближается к годовому объему в 300 млрд долл.. По прогнозам исследовательской группы, к 2025 г. мировой грузооборот железнодорожных грузоперевозок может достичь 12 трлн ткм, а к 2050 г. – 28 трлн ткм.

Ключевой частью этого роста является железная дорога Баку – Тбилиси – Карс (БТК), которая уже была выбрана для перевозки грузов из Китая. Рустамов рассказал о планируемой к концу года отправке 300 контейнерных маршрутных поездов из Китая по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (Средний коридор). В марте первый контейнерный поезд из порта Сиань прибыл в Баку всего за 11 дней. В среднем эти маршрутные поезда добираются до Азербайджана за 8-10 дней и до грузинских портов за 12 дней. Ожидаемый объем груза составляет около 420 тыс. тонн.

Несмотря на отсутствие прямого доступа к открытому морю, Азербайджан позиционирует себя как критически важный узел международных перевозок, играя ключевую роль в соединении Азии и Европы посредством инвестиций в транспортную инфраструктуру. Азербайджан не только расширяет Средний коридор, но и продвигает планы по железной дороге Баку – Нахчыван – Карс через Иран, что может значительно повысить транзитный потенциал страны. Отмечается, что развитие коридора «Север - Юг» еще больше усилит логистическое влияние Азербайджана.

Другим ключевым проектом является железнодорожная линия Китай – Кыргызстан – Узбекистан, которая обещает открыть новые логистические пути для Центральной Азии и за ее пределами, связывая такие страны, как Таджикистан, Туркменистан, Афганистан и Пакистан, с мировыми рынками. Также указывается на будущие возможности интеграции Среднего коридора с формирующимся Трансафганским маршрутом, создавая еще более надежную связь между Азией и Европой.

Рустамов подчеркнул, что президент Ильхам Алиев последовательно поддерживает роль Азербайджана в инициативе Китая «Один пояс – один путь».

Среди задач недавно созданной ассоциации будет разработка тарифной политики вдоль Middle Corridor, соединяющего Китай с Европой через Центральную Азию.

Новость появилась после того, как железнодорожная национальная компания «Казахстан Темир Жолы», заявила, что транзит по Middle Corridor увеличился в 20 раз за первые восемь месяцев 2024 г. по сравнению

с аналогичным периодом прошлого года. Это увеличение привело к 200 поездкам, пересекающим маршрут за этот период.

Одной из главных причин такого роста является повторное открытие в мае железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК), простирающейся из Азербайджана в Турцию через Грузию.

В скором времени у стран-участниц новой транспортной артерии, соединяющей Китай со странами Европы, Среднего коридора, появится Ассоциация со штаб-квартирой в столице Азербайджана городе Баку.

Участниками нового объединения будут Китай, Турция, Австрия, Азербайджан, Узбекистан, Кыргызстан и Таджикистан. Организация называется «Международная ассоциация «Евразийский транспортный путь».

Напомним, Средний коридор (Транскаспийский маршрут, ТМТМ) проходит от Китая до стран Европы. Основная его часть – железнодорожная, также перевозки ведутся по Каспийскому морю. В этом году по коридору будет перевезено 2 млн т грузов, ожидается, что до 2025 г. его мощность вырастет, как минимум в 5 раз – до 10 млн т.

*Источник: casp-geo.ru, 02.10.2024*

### **Евразийский транспортный каркас**

Обзор основных проектов и инициатив, направленных на повышение транспортной связанности в Евразийском регионе.

Евразийский транспортный каркас – это сеть сопрягающихся широтных и меридиональных международных транспортных коридоров и маршрутов, обеспечивающих внутреннюю и трансконтинентальную связанность стран Евразии. Основу Евразийского транспортного каркаса составляют международные транспортные коридоры на направлениях восток – запад и север – юг, соединяющие Азию, Европу и Ближний Восток.

В состав Евразийского транспортного каркаса входят пять главных международных транспортных коридоров – Северный, Центральный и Южный евразийские коридоры, МТК ТРАСЕКА и МТК «Север - Юг», дополненные ответвлениями и региональными маршрутами общей протяженностью более 50 тыс. км.

В течение последних нескольких лет своей деятельности в качестве ключевого регионального института развития и реализации различных инфраструктурных проектов ЕАБР концептуально обосновал понятие Евразийского транспортного каркаса и вынес его для обсуждения в публичное пространство. В основу понятия Евразийского транспортного каркаса заложена

идея о важности стыковки и взаимодополнения евразийских транспортных коридоров, благодаря которой повышается транспортная связанность, снижаются торговые издержки и упрощается доступ на международные рынки – особенно для внутриконтинентальных государств, не имеющих выхода к морю.

Суммарный объем международных перевозок грузов по пяти коридорам в 2023 г. превысил 260 млн тонн, в том числе 3,6 млн контейнеров. По сравнению с 2013 г. объем международных перевозок контейнеров возрос более чем в 3 раза. Столь значительных успехов удалось достичь благодаря реализации масштабных инфраструктурных проектов, вводу новых железных и автомобильных дорог, совершенствованию транспортно-логистической инфраструктуры и созданию эффективных контейнерных сервисов, которые смогли переключить часть грузопотока с морских глубоководных маршрутов на наземные транспортные коммуникации Евразии.

Северный Евразийский коридор сохраняет лидирующую роль в обеспечении евразийских наземных транспортных связей. В 2023 г. на его долю приходилось свыше 62% от общего объема наземных международных перевозок, выполненных по пяти коридорам, в том числе 72% от общего числа всех перевезенных контейнеров (2,6 млн ДФЭ). Объем транзитных контейнерных перевозок в 2022-2023 гг. сократился. Из общего объема только 0,3 млн ДФЭ в 2023 г. были перевезены транзитом.

Северный Евразийский коридор является преимущественно железнодорожным, на автомобильный транспорт приходится лишь 3% от общего объема международных перевозок. Вместе с тем автомобильный транспорт играет важную роль в обеспечении торговых связей между Россией и Китаем, объем этих перевозок в 2023 г. составил 3,8 млн тонн, причем удельный вес перевозок на дальние расстояния в сообщении с Китаем продолжает расти.

Центральный евразийский коридор лидирует по развитию контейнерных перевозок, он обслуживает транспортные связи между Китаем, странами ЕАЭС и Западной Европой по кратчайшему расстоянию. На долю этого коридора в 2023 г. приходилось 5,7% от общего объема международных перевозок в тоннах, но при этом 25,3% по числу доставленных контейнеров. В 2023 г. через два погранперехода – Достык и Алтынколь – было перевезено 892 тыс. ДФЭ, из которых 211,1 тыс. ДФЭ в сообщении Китай – ЕС – Китай, 462,9 тыс. – в сообщении Китай – ЕАЭС – Китай. С 2018 г. объем китайского контейнерного транзита вырос в 4,2 раза.

## **Новый транспортный коридор соединит Кыргызстан с Европой через Каспий**

Кыргызстан стремится развивать альтернативные маршруты для международных грузоперевозок. Основным проектом становится новый транспортный коридор через Каспийское море, который свяжет республику с Россией и европейскими странами.

По информации заместителя председателя Ассоциации международных грузоперевозчиков Кыргызстана Игоря Голубева, проект предусматривает создание паромного сообщения между портами Туркменбаши и Астрахани.

Министерства экономики и транспорта Кыргызстана уже приступили к практической реализации проекта. Ведется поиск подходящих паромов на Средиземном и Черном морях для их последующей переброски на Каспий.

Новый маршрут призван стать важным связующим звеном между международными транспортными коридорами «Север – Юг» и «Запад – Восток». Ожидается, что он существенно сократит время доставки грузов для южных, северокавказских, центральных и северо-западных регионов России. При этом традиционный транзит через Казахстан сохранит свою актуальность для перевозок из регионов Поволжья, Сибири, Урала и Дальнего Востока.

Важным этапом в развитии проекта стали недавние переговоры между заместителем председателя Кабинета Министров Кыргызстана Бакытом Торобаевым и его туркменским коллегой Мамметханом Чакыевым.

Стороны обсудили возможности организации мультимодальных перевозок по маршруту Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан с выходом либо в Россию, либо через азербайджанский порт Алят в Европу.

Особое внимание уделяется экономической привлекательности нового маршрута. Туркменская сторона рассматривает возможность предоставления льготных тарифов на транспортные и портовые услуги для кыргызских перевозчиков в международном порту Туркменбаши.

Проект получил дополнительный импульс после того, как заместитель министра транспорта Кыргызстана Бекжан Рысмендеев заявил о заинтересованности республики в развитии Транскаспийского транспортного коридора на октябрьском форуме по запуску Координационной платформы Транскаспийского транспортного коридора в Ашхабаде.

Реализация проекта потребует значительных инвестиций в инфраструктуру и координации усилий всех стран-участниц. Однако эксперты сходятся во мнении, что диверсификация транспортных маршрутов является стратегически важной задачей для развития экономики региона и укрепления международного сотрудничества.

## **Туркменистан и ЕС усиливают взаимодействие в развитии Транскаспийского коридора**

20 ноября состоялся онлайн-семинар, объединивший ключевых игроков транспортной отрасли Туркменистана и Европейского Союза. Мероприятие стало логическим продолжением октябрьской встречи в Ашхабаде, где была запущена Координационная платформа Транскаспийского транспортного коридора.

Особое внимание участники уделили модернизации железнодорожного маршрута Туркменабад – Туркменбаши. Проект предусматривает не только обновление существующей инфраструктуры, но и внедрение современных цифровых решений для оптимизации грузоперевозок.

Важным аспектом обсуждения стала цифровизация транспортного сектора. Планируется создание единого логистического портала, который позволит существенно упростить и ускорить таможенные процедуры. Данное решение призвано сократить время прохождения грузов и повысить привлекательность маршрута для международных перевозчиков.

Финансовую поддержку проектам готовы оказать крупнейшие международные институты – Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития и Европейский инвестиционный банк. Их участие не только обеспечит необходимыми ресурсами, но и станет гарантом прозрачности и эффективности реализации намеченных планов.

Европейский Союз подтвердил свое намерение оказывать всестороннюю поддержку, включая техническую помощь и консультации по разработке дорожных карт развития.

В Туркменистане уверены, что реализация намеченных планов позволит существенно укрепить позиции страны как важного транзитного хаба на пути между Европой и Азией, создаст новые рабочие места и придаст дополнительный импульс развитию региональной экономики.

*Источник: [casp-geo.ru](http://casp-geo.ru), 22.11.2024*

## **Новая железная дорога отражает региональную динамику в Центральной Азии**

Кыргызстан и Узбекистан укрепляют свои экономические связи с Китаем благодаря амбициозному проекту строительства железной дороги, соединяющей три страны вдоль исторического Шелкового пути

Подготовка к строительству железной дороги, соединяющей Китай, Узбекистан и Кыргызстан, идет быстрыми темпами. Железнодорожная линия

общей протяженностью более 450 км соединит Кашгар в китайской провинции Синьцзян с кыргызским пограничным пунктом Торугарт и пройдет по территории Кыргызстана в северном направлении до золотого рудника Макмал. Затем она пройдет до города Джалал-Абад на юге Кыргызстана и соединится с существующей железной дорогой до Андижана в Узбекистане.

Общая стоимость 280-километрового участка, проходящего по территории Кыргызстана, оценивается в 4,7 млрд долл. Ожидается, что половина финансирования будет обеспечена за счет собственного капитала, пропорционально долям, принадлежащим каждой из сторон в трехстороннем предприятии, в то время как другая половина, вероятно, будет финансироваться за счет долга, предоставленного китайскими государственными банками.

Железная дорога будет иметь общую пропускную способность 15 млн тонн в год и послужит воротами в прибрежные порты Китая для стран Центральной Азии. В настоящее время доступ к китайскому рынку осуществляется в основном по суше через Казахстан, который связан с Китаем двумя железнодорожными переходами, и через Транссибирскую магистраль России.

На пути реализации проекта было множество препятствий, но самым значительным из них был выбор маршрута. Китайская и узбекская стороны выступали за южный маршрут, который должен был пройти от Иркештама, пограничного пункта с Китаем на юге Кыргызстана, до Оша, города вблизи кыргызско-узбекской границы. Хотя этот маршрут был более экономичным, он проходил в обход северной части Кыргызстана.

Альтернативным вариантом был северный маршрут из Торугарта. Этот путь был более дорогостоящим из-за большей протяженности и необходимости строительства дополнительных тоннелей и мостов, однако он дает значительные преимущества для Кыргызстана, а именно возможность соединения железной дороги ККУ с более густонаселенными северными регионами и даже со столицей Бишкеком.

Еще одной технической проблемой была разница в ширине железнодорожной колеи: Кыргызстан и Узбекистан используют российскую широкую колею 1520 мм, в то время как Китай использует стандартную колею 1435 мм.

Ранее идея использования узкоколейки из Китая внутри Кыргызстана, с изменением пути внутри страны, а не на границе, была почти запретной. Любой, кто поддерживал проект, был клеймен как прокитайский. Однако решение о смене путей в Макмале свидетельствует о сдвиге в общественном восприятии.

Что касается финансирования, то Кыргызстан должен предоставить 700 млн долл. в качестве акционерного капитала для трехстороннего



совместного предприятия (из которых ему будет принадлежать 24,5%). Если остальные 4,7 млрд долл. будут предоставлены Китаем и Узбекистаном в качестве собственных и заемных средств, то проект станет серьезным толчком для увеличения иностранных инвестиций в Кыргызстан.

Финансовый риск ограничен, поскольку проект структурирован как государственно-частное партнерство, а частные инвестиции осуществляются совместным предприятием, в котором 75,5% контролируется иностранными государственными компаниями из Китая и Узбекистана.

*Источник: gisreportsonline.com, 18.10.2024 (англ. яз.)*

### **В Будапеште построят терминал при участии железных дорог Казахстана**

Железные дороги Казахстана (ҚТЖ), компании L.A.C. Holding (Венгрия) и Xi'an Free Trade Port Construction and Operation (Китай) подписали меморандум о сотрудничестве в области транспорта и логистики в рамках государственного визита президента Казахстана Касым-Жомарта Токаева в Венгрию.

Стороны договорились совместно создать мультимодальный грузовой терминал в Будапеште. Терминал с перерабатывающей способностью 230 тыс. TEU в год позволит увеличить количество контейнерных поездов в коридоре Китай – Европа, включая транзит по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), развитию которого Казахстан активно способствует. Реализация проекта приведет к сокращению сроков доставки, снижению себестоимости перевозок и затрат времени на логистические операции.

В настоящее время через Казахстан осуществляется 85% объема сухопутных транзитных перевозок между Азией и Европой. В ближайшем будущем объем поставок по этому маршруту достигнет 10 млн т.

По данным ҚТЖ, формирование сети терминалов вдоль ключевых транспортных коридоров способствует усилению позиций Казахстана в качестве транзитного хаба в Евразии.

*Источник: railfreight.com, 21.11.2024 (англ. яз.)*

### **Казахстан и Китай начали строительство контейнерного хаба на каспийском побережье**

Китайская компания «Порт Ляньюньган» и Актауский морской торговый порт приступили к строительству контейнерного хаба на территории

специальной экономической зоны (СЭЗ) «Морпорт Актау», который станет центром для обеспечения контейнерного сервиса и парка для стран Каспийского региона и Центральной Азии.

В последние годы наряду с диверсификацией грузопотоков и многовекторным развитием маршрутов перевозок портом Актау уделяется большое внимание развитию транзита, преимущественно из Китая в Европу и в двустороннем сообщении на маршруте уральские регионы России – страны Персидского залива.

Портовики работают над диверсификацией грузовой базы, увеличением контейнеропотока и переориентацией части экспортных грузов на транскаспийские маршруты. В частности, один из основных трансконтинентальных транспортных маршрутов, в котором порт является важным морским звеном мультимодальных перевозок – Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ).

Для развития логистического климата в регионе на базе порта Актау дан старт созданию контейнерного хаба. Данный проект получил поддержку правительств Казахстана и Китая и реализуется в рамках глобальной инициативы «Один пояс – один путь». Кроме того, создание хаба включено в Национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны».

Ожидается, что новый контейнерный хаб в Актау существенно оптимизирует логистические процессы. Благодаря географическому положению, контейнерный хаб в Актау призван стать ключевым центром приема грузов, обеспечить их распределение по различным транспортным направлениям, включая коридоры «Север – Юг» и Транскаспийский международный транспортный маршрут.

Ключевую роль в этом будет играть казахстанско-китайский терминал в Сиане, открытый в начале 2024 г. Уже сейчас через него проходит 30% всех контейнерных поездов, следующих из Китая в Европу. Кроме этого, реализация данного инфраструктурного логистического проекта усилит позиции Казахстана в международной логистической системе и откроет новые перспективы для развития транспортно-логистической сферы.

В качестве инвестора привлечена одна из крупнейших портовых компаний Китая – ООО «Группа компаний Порт Ляньюньган».

Напомним, что 20 сентября 2024 г. АО «KTZ Express», администрации порта Ляньюньган и Актауского морского торгового порта подписали учредительные документы совместного предприятия для реализации проекта строительства контейнерного хаба в порту Актау.

В настоящее время ведутся работы по землеустройству. На объекте задействовано более 20 единиц спецтехники. Контейнерный хаб появится на

территории площадью 19 га, находящейся в непосредственной близости с портом.

Потребность в предоставлении сервиса на выделенной территории для хаба обуславливается ограниченностью площадей действующего порта, а также крайне низким уровнем контейнеризации казахстанского экспорта, и, следовательно, сохраняющейся на ближайшую перспективу потребностью в стаффинговых операциях с грузами.

На территории контейнерного хаба будут предоставляться все сервисы по обслуживанию, обработке контейнеров, проводиться ремонтные работы, услуги по затарке, перетарке контейнеров как из автомобильного, так и железнодорожного транспорта. Здесь также планируется строительство крытых складов, холодильных складов для рефрижераторных контейнеров.

Организация хаба позволит создать площадки для работ по перемещению грузов из традиционных вагонов в контейнеры. Данная мера будет способствовать планированию контейнерных перевозок и создаст выгодные условия для доставки грузов до порта как авто-, так и железнодорожным транспортом. По мнению портовиков, контейнеризация грузов позволяет выполнять их бесперегрузочную доставку, что значительно сокращает объемы промежуточных работ.

На территории хаба предполагается оказывать такие дополнительные сервисы, как: хранение, ремонт, сертификация и взвешивание (в том числе определение массы брутто) контейнеров.

Создание хаба позволит обновить контейнерный парк. В частности, будут приобретены порталные и мобильные краны (уже приобретен порталный кран грузоподъемностью 64 тонны), погрузчики, терминальные тягачи с прицепом, вилочный автопогрузчик, терминальные тягачи, полуприцепы, перегрузочное оборудование. Кроме этого, предусмотрена модернизация системы электроснабжения объекта.

Эффект от реализации проекта строительства контейнерного хаба позволит оказывать полный спектр услуг по перевалке контейнеров и перетариванию грузов, с увеличением их объемов до 300 тыс. ДФЭ (условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств) в год.

В 2025 г. уровень ДФЭ будет доведен до 92-х тысяч, к 2034 г. – до 300 тыс. ДФЭ. Сегодня пропускная способность порта Актау по обработке контейнеров составляет 70 тыс. ДФЭ.

Транскаспийский международный транспортный маршрут имеет большой потенциал для прямой доставки грузов из Азии в Европу.

Сегодня в этом направлении экспортируются нефть, нефтепродукты, металлы, зерно, химикаты, сода и другие товары. В импорте преобладают потребительские товары, продукты питания, железная руда, черные металлы,

химикаты, руды цветных металлов и нефтепродукты. В транзитном направлении преобладают товары народного потребления, продукты питания, зерно, строительные материалы, черные металлы, химикаты и сода.

Строительство хаба позволит увеличить транспортировку контейнеров в Транскаспийском направлении через Азербайджан, Грузию, Турцию и переориентировать часть транзитных грузов, следующих из Китая в Европу.

Завершение первого пускового комплекса контейнерного хаба в порту Актау планируется в середине 2025 г.

Сегодня работа по формированию Казахстана в качестве транзитного хаба является приоритетной. В условиях текущей геополитической ситуации это приобретает особую актуальность. Интеграция транспортной системы Казахстана с международными коридорами позволит стране сохранить позиции в регионе как основного транзитного государства.

*Источник: casp-geo.ru, 25.11.2024*

### **KTZ Express опробовал перевозку контейнеров, погруженных в два яруса**

Оператор грузовых перевозок KTZ Express (дочерняя структура железных дорог Казахстана, ҚТЖ) выполнил опытную перевозку крупнотоннажных контейнеров, погруженных в два яруса на новую платформу производства казахстанского вагоностроительного завода «ЗИКСТО». Платформа с контейнерами проследовала от станции Алтынколь на границе с Китаем до станции Жетыген в Алматинском узле и в обратном направлении, преодолев около 600 км.

Технология двухъярусной погрузки крупнотоннажных контейнеров позволяет повысить эффективность перевозок за счет увеличения провозной способности, ускорения доставки и снижения затрат. Подобные перевозки практикуются в ряде стран мира, в первую очередь в США, но могут выполняться только на железных дорогах с допустимым габаритом приближения строений.

*Источник: zdmira.com, 17.10.2024*

### **Азербайджан отправил первый контейнерный блок-поезд из Баку в Китай**

24 ноября Азербайджан впервые отправил грузы из Баку в Китай по Транскаспийскому международному транспортному маршруту.

Перевозка организована ADY Express (дочерним предприятием железных дорог Азербайджана) совместно с логистической компанией Absheron Logistics (Азербайджан), оператором KTZ Express (дочерняя структура железных дорог Казахстана, ҚТЖ) и китайским сухим портом Сиань (X'ian Free Trade Port).

Первый экспортный блок-поезд на маршруте Баку – Сиань с 62 загруженными нефтяным коксом 40-футовыми контейнерами пройдет путь протяженностью около 7000 км за 12 сут. Груз будет доставлен мультимодальным способом через Казахстан в порт Сиань.

Отправка поезда приурочена к встрече руководства порта Сиань и железных дорог Азербайджана. Запуск перевозок по ТМТМ в направлении с запада на восток ознаменовал новый этап в развитии маршрута.

В рамках проекта до конца 2024 г. по ТМТМ планируется отправить из Баку в Китай около 15 тыс. тонн (или 600 контейнеров) экспортных грузов, а принять из Китая около 300 контейнерных поездов. На 2025 г. намечено трехкратное увеличение объемов перевозок.

Азербайджан, Казахстан и Китай прилагают значительные усилия к развитию ТМТМ (Среднего коридора). Нарастает пропускная способность пограничных переходов Китай – Казахстан, каспийских портов Актау и Курык, усиливается взаимодействие с европейскими коллегами. Азербайджан в сотрудничестве с грузинскими железнодорожниками наращивает провозную способность линии Баку – Тбилиси – Карс (БТК), обеспечивающей выход в порты Черного и Средиземного морей. Результатом стало увеличение в 20 раз объемов транзитных перевозок по ТМТМ за 8 месяцев 2024 г. по сравнению с аналогичным периодом 2023 г.

*Источник: interfax.ru, 24.11.2024*

### **Возможности роста транзитного потенциала Ирана**

Для дальнейшего роста транзитного потенциала международного транспортного коридора «Север – Юг» Министерство дорог и городского развития (MRUD) Ирана в числе первоочередных задач видит развитие мультимодальных перевозок с увеличением доли железнодорожного транспорта.

Использование возможностей железнодорожного транспорта постсоветских республик сдерживается необходимостью перевалки грузов на погранпереходах с Ираном в подвижной состав колеи 1435 мм или смены вагонных тележек. Одной из мер освоения растущих объемов грузов, в том числе в контейнерах, может стать создание на основных железнодорожных

погранпереходах логистических центров. Например, на иранских станциях Сарахс и Инче-Бурун на границе с Туркменистаном, относящихся к восточной ветви МТК, транзитная нагрузка суммарно составляет до 7 млн т/год, а в ближайшие 3 года может вырасти до 16 млн т/год. Повышению эффективности работы транспортных коридоров также будут способствовать электронный документооборот со странами Центральной Азии и внедрение в Иране электронных накладных ЦИМ/СМГС.

Необходимость усиления роли железнодорожного транспорта продиктовано доминирующим положением автомобильного транспорта на рынке грузоперевозок Ирана, где из более чем 700 млн т/год свыше 90% грузов доставляется автомобилями. MRUD ожидает рост транзитной нагрузки на погранпереходы с Азербайджаном: Астара – до 1000 автомобилей в сутки, Биле-Савар – до 800, Джульфа – 700 и Полдашт – до 600 ед.

Наряду с решением административных вопросов, для усиления транзитного потенциала Ирану необходимы масштабное обновление подвижного состава и модернизация железнодорожной инфраструктуры. За последние 3 года реализован ряд проектов в области рельсового транспорта. В июне 2024 г. введена в эксплуатацию линия, соединившая каспийский порт Каспиан (свободная экономическая зона Энзели) со станции Решт железных дорог Ирана. В мае 2024 г. был представлен грузовой тепловоз MAP30 с дизельным двигателем мощностью 4000 л. с., разработанный иранской компанией MAPNA.

*Источник: zdmira.com, 04.12.2024*