



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

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

II КВАРТАЛ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ЗА РУБЕЖОМ	4
Еврокомиссия одобрила субсидирование перевозок повагонными отправками в Германии на сумму 1,7 млрд евро	4
Отрасль грузовых перевозок Великобритании стремится к большей поддержке в достижении целей роста и устойчивого развития.....	4
Компания Transport Multimodal Alliances нацелена на железнодорожные перевозки в регионе Пей-де-ла-Луаре (Франция)	6
РКР Cargo и COSCO Shipping Group расширят интермодальные перевозки по всей Европе	6
ÖBB Rail Cargo Group расширяет присутствие на европейском рынке	7
Rail Cargo Group расширяет возможности отслеживания грузов в реальном времени	8
Mercitalia Logistics и Amazon подписали соглашение о грузовых железнодорожных перевозках	9
TX Logistik открывает новый мультимодальный маршрут в Швеции	9
Интермодальный оператор MSC готовится к запуску железнодорожных терминалов в Испании	10
CargoBeamer привлекает государственные и частные средства на строительство двух терминалов	11
Cargotog приступил к расширению транспортного узла Малашевиче в Польше	12
DP World добилась значительного роста грузовых перевозок по железной дороге	13
Китай принимает меры по организации маршрутных поездов, направляющихся в Европу.....	13
Наращиваются перевозки в Европу через погранпереходы Хоргос и Алатау.....	14
Масштаб железнодорожных перевозок между Китаем и Европой за 2016-2023 годы вырос в 10 раз	15
Мультимодальный железнодорожно-водный маршрут открыт в Центральном Китае	16
В Китае успешно протестировали поезд-тяжеловес.....	16
По магистрали Лаос – Китай перевезено более 8 млн тонн грузов	17
Американский регулятор обязал железнодорожные компании США пускать на свои сети конкурентов	17
Важный коридор Development Road.....	18
Иранский порт Каспиан соединили с сетью железных дорог страны	20
Австралийский штат Виктория поощряет перевозки зерна по железным дорогам	20
Мозамбик поощряет передачу грузов с автомобильных на железные дороги	21
Укрепление железнодорожного сообщения между Юго-Восточной Азией и Северной и Центральной Азией.....	22
Железнодорожные перевозки между Казахстаном и Китаем выросли на 14%.....	23

РОССИЯ.....	25
Роль России и Китая в развитии транспортно-логистического потенциала Евразии	25
Мишустин призвал наращивать строительство агрохабов по проекту «Евразийский агроэкспресс».....	26
Давление в транспортных артериях	27
На ПМЭФ-2024 обсудили вопросы развития международного транспортного коридора «Север – Юг»	30
Представители Москвы, Тегерана и Баку договорились о создании рабочей группы по грузовым перевозкам в рамках МТК «Север – Юг».....	31
Первые два состава с углем из России в Индию прошли по МТК «Север – Юг».....	32
Грузооборот товаров из Узбекистана через Астрахань может вырасти в два раза в 2024 году	33
ОАО «РЖД» подписали на ПМЭФ-2024 соглашения о развитии грузовых перевозок.....	34
Внутрироссийские перевозки в направлении Восточного полигона существенно растут.....	36
Тяжеловесы выходят на путь	36
Танк-контейнеры пойдут к Амуру	37
Россия, Китай и Казахстан создают новый транспортный хаб в Подмосковье.....	39
«РЖД Логистика» расширяет номенклатуру грузов «Агроэкспресса»	39
«РЖД Логистика» отправила первый «Агроэкспресс» из Челябинской области в Индию через Иран.....	40
«РЖД Логистика» отправила первый прямой контейнерный поезд из Волгоградской области в Китай	41
Международную логистику охватят новым цифровым профилем.....	41
Итоги транспортно-логистического форума «Грузовая панорама».....	42

ЗА РУБЕЖОМ

Еврокомиссия одобрила субсидирование перевозок повагонными отправлениями в Германии на сумму 1,7 млрд евро

Европейская комиссия одобрила программу субсидирования, принятую правительством Германии, с целью поддержки деятельности грузовых операторов, которые выполняют перевозки повагонными отправлениями и маршрутными поездами малой составности.

Германское правительство намерено выделить 1,7 млрд евро в форме прямых грантов в рамках пятилетней программы, рассчитанной на период до 2029 г.

Схема финансирования нацелена, в первую очередь, на покрытие части эксплуатационных затрат на перевозки одиночными повагонными отправлениями, когда отдельные вагоны или группы вагонов разных клиентов собирают в один поезд. Кроме того, данная схема включает и маршрутные поезда малой составности (до 15 вагонов), которые следуют без переформирования из пункта отправления до конечной станции на максимальное расстояние до 300 км.

Европейская комиссия поддержала эту инициативу потому, что экономическая эффективность таких перевозок остается под большим вопросом из-за больших затрат.

Потребность в данной схеме актуальна и в контексте достижения цели по поддержке и обеспечению переключения грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт.

По оценке Еврокомиссии, размеры финансовой помощи германского правительства достаточны, чтобы нивелировать конкурентные преимущества автомобильного транспорта.

Источник: zdmira.com, 24.05.2024

Отрасль грузовых перевозок Великобритании стремится к большей поддержке в достижении целей роста и устойчивого развития

Грузовая и логистическая компания Freightliner призвала правительство Великобритании сделать больше для поддержки отрасли железнодорожных перевозок в стране после запуска своей первой программы роста железнодорожных перевозок.

Компания продвигает три ключевые стратегии, направленные на достижение поставленной отраслью цели по увеличению объемов

железнодорожных перевозок на 75% к 2050 г., включая снижение платы за доступ к железнодорожным путям на 50%.

Генеральный директор Тим Шовеллер (Tim Shoveller) отметил правительство за введение целевого показателя, но сказал, что это должно быть подкреплено политикой, способствующей переходу к более широкому использованию решений для железнодорожных перевозок.

«Политика, направленная на сокращение разрыва в затратах между автомобильным и железнодорожным транспортом и обеспечивающая достаточную пропускную способность сети для грузовых перевозок, необходима для обеспечения уверенности частного сектора в продолжении значительных инвестиций в отрасль железнодорожных грузовых перевозок, которые обеспечат рост», – отметил он.

Политические предложения Freightliner также включают удвоение субсидии на смену вида транспорта, предоставляемой предприятиям, если использование железнодорожного транспорта обойдется дороже, чем автомобильного, и призыв к продолжению инвестиций в железнодорожную сеть для обеспечения достаточной пропускной способности на оживленных коридорах.

Компания Freightliner заявила, что её предложения не только принесут пользу отрасли, но и поддержат стремление Великобритании к нулевому показателю выбросов. И указала на инвестиции Германии в электрификацию и ограничение тарифов на электроэнергию для железнодорожных перевозок в качестве примеров возможного успеха.

Желание компании получить дополнительную поддержку было поддержано британским представительством Rail Freight Group (RFG), которое заявило, что для достижения цели роста необходим «более благожелательный подход» к железнодорожным перевозкам.

Помощник руководителя по вопросам политики RFG Фил Смит, сказал, что у него особенно вызывает беспокойство то, что обещание премьер-министра Р.Сунака использовать средства, перераспределенные с отмененного этапа HS2 из Бирмингема в Манчестер, для улучшения пропускной способности британской сети, так и не было выполнено.

Ф.Смит отметил, что государственные инвестиции в растущий объем грузовых железнодорожных перевозок сопряжены с меньшим риском, чем в пассажирские железнодорожные перевозки, поскольку частные компании несут большую часть расходов, а отрасль лишь призывает правительство больше инвестировать в инфраструктуру и пропускную способность сети.

Компания Transport Multimodal Alliances нацелена на железнодорожные перевозки в регионе Пей-де-ла-Луаре (Франция)

Во Франции несколько транспортно-логистических компаний учредили операторскую компанию Transport Multimodal Alliances (ТМА), расположенную в регионе Пей-де-ла-Луар (Pays de la Loire). Перед оператором стоят задачи агрегировать транспортные потоки, выявлять и консолидировать грузы, которые можно перевозить по железной дороге.

Оператор ТМА создан при поддержке департамента Мен-и-Луара на западе страны и работает в контакте с оператором железнодорожной инфраструктуры Франции SNCF Réseau. Для достижения целей законодательной инициативы – удвоить к 2030 г. долю железных дорог в транспортном секторе Франции – правительство страны предусмотрело на ближайшие 10 лет инвестиции в объеме до 2,3 млрд евро.

Первый поезд с временной площадки в Анже намечено отправить в 2025 г. Грузовой терминал на площади 25 га будет создан в пригороде Анже к 2027 г. На первом этапе ТМА планирует пустить 5 пар поездов в неделю, что позволит сократить выбросы в сравнении с автомобильным транспортом на 83%. В дальнейшем сокращение выбросов углекислого газа может достичь 50 тыс. т в год при пропуске 20 пар поездов в неделю, что составляет около 3% общего объема грузовых перевозок между Пей-де-ла-Луар и другими регионами Франции.

Источник: zdmira.com, 15.04.2024

PKP Cargo и COSCO Shipping Group расширят интермодальные перевозки по всей Европе

Интермодальные перевозки и логистика станут основной целью развития партнерства между польским оператором грузовых перевозок PKP Cargo и COSCO Shipping Group, в рамках которого стороны готовы расширить свои интермодальные предложения в регионе Западной, Центральной и Восточной Европы, опираясь на опыт перевозок в девяти странах Европейского союза.

COSCO Shipping уже является для PKP Cargo надежным и проверенным партнером. В настоящее время PKP Cargo владеет миноритарной долей (20% акций) в польском дочернем предприятии группы – COSCO Shipping Lines (Poland). Как подчеркнул исполняющий обязанности президента правления PKP Cargo Марцин Воеводка (Marcin Wojewódka), что существующее и зарекомендовавшее себя партнерство между двумя компаниями будет укрепляться еще больше.

При этом PKP Cargo переживает тяжелые времена, как и многие государственные железнодорожные грузовые операторы по всей Европе. У польской компании ситуация хуже, чем ожидалось, поскольку объемы продаж и стоимость акций значительно упали, а «бюджетная дыра» – 1,17 млрд евро (5 млрд польских злотых).

В недавнем интервью журналу RailFreight.com PKP Cargo указала, что надеется на оживление рынка во второй половине 2024 г. Что касается конкретного плана действий, то PKP Cargo планирует «приостановить» работу примерно 30% своих сотрудников на год, пока ситуация не станет относительно более стабильной. Еще одним важным фактором улучшения финансового положения компании является интермодальная экспансия. PKP Cargo хочет расширить свою деятельность на рынке железнодорожных перевозок полуприцепов, который она считает «неиспользованным».

«Мы видим большие возможности в перевозке полуприцепов и пытаемся заинтересовать Министерство инфраструктуры в создании национальной системы автоперевозок прицепами. В конечном счете, все перевозчики могли бы использовать ее», – подчеркнул директор по стратегии PKP Cargo Томаш Мостовски (Tomasz Mostowski).

Акцент на перевозках полуприцепами соответствовал бы долгосрочной стратегии PKP Cargo, которая предполагает развитие интермодальных перевозок. С другой стороны, такой партнер, как COSCO Shipping, который известен своей способностью формировать внутриевропейские железнодорожные потоки через обслуживаемые им порты, кажется идеальным для содействия этому расширению, которое, возможно, спасет PKP от банкротства.

В первом квартале 2024 г. поездами PKP Cargo на мультимодальных маршрутах перевезено 1,6 млн т грузов, что почти на 29 % больше по сравнению с аналогичным периодом 2023 г.

Источник: railfreight.com, 11.06.2024 (англ. яз.)

ÖBB Rail Cargo Group расширяет присутствие на европейском рынке

Грузовое подразделение Федеральных железных дорог Австрии (ÖBB) Rail Cargo Group (RCG) закрыло сделку по поглощению оператора Captrain Nederland – нидерландского подразделения холдинга Captrain. Сумма сделки не раскрывается.

Основанный в 2007 г. железнодорожный оператор Captrain Nederland обслуживает терминалы Гелен и Мурдейк, а также крупнейший в Европе

морской порт Роттердам. Оборот компании в 2022 г. при грузообороте 765 млн ткм и штате 61 чел. составил 12,2 млн евро. В парке Captrain Nederland семь локомотивов, выполняющих маневровые операции и перевозки на последней миле.

RCG, один из ведущих европейских грузовых операторов, работает в 18 странах мира, в которых 14 филиалов владеют собственным парком и осуществляют перевозки на маршрутах, связывающих с Китаем. Покупка Captrain Nederland имеет для RCG стратегическое значение благодаря выходу на порты Антверпен, Роттердам, Амстердам и логистические центры Гелен и Мурдейк. Также сделка будет способствовать развитию сети маршрутов TransFER, обслуживаемых курсирующими по расписанию поездами оператора RCG, в том числе в сообщении Линц – Дуйсбург – Роттердам, Вольфурт – Роттердам и Линц – Антверпен.

Кроме того, в мае 2024 г. RCG и сербская транспортная компания Transfera создали совместное предприятие, в задачи которого входит расширение спектра инновационных логистических услуг на Западных Балканах, а также укрепление транспортных связей Сербии с Турцией, Грецией и портами Балтийского и Северного морей. С общим объемом вложений около 3,6 млрд евро Австрия является одним из крупнейших инвесторов в Сербии.

Источник: zdmira.com, 03.06.2024

Rail Cargo Group расширяет возможности отслеживания грузов в реальном времени

Грузовой оператор Rail Cargo Group (RCG), входящий в состав Федеральных железных дорог Австрии (ÖBB), увеличил число мультимодальных маршрутов, где клиенты могут в режиме реального времени отслеживать продвижение своих грузов на цифровой платформе Transporeon, разработанной одноименной компанией (входит в состав американской Trimble).

На этой платформе пользователи могут подсчитывать уровень выбросов углекислого газа во время перевозки грузов с использованием технологии, тиражируемой в рамках инициативы Евросоюза CountEmissionsEU.

RCG внедряет платформу Transporeon с марта 2023 г., а функция отслеживания грузов была успешно протестирована на пилотных маршрутах, связывающих Германию, Австрию и Италию.

Клиенты RCG с помощью платформы Transporeon теперь могут контролировать продвижение своих грузов в трех коридорах. Это, во-первых,

Евразийский коридор, который включает три маршрута, соединяющие Бельгию, германскую землю Северный Рейн-Вестфалия и Центральную Венгрию с Западной Турцией.

Во втором коридоре – Центральноевропейском три маршрута связывают земли Северный Рейн-Вестфалия и Нижняя Саксония (обе – Германия), а также Восточную Австрию и Венгрию с Венецией на северо-востоке Италии.

И наконец, еще в одном коридоре – Восток – Запад один маршрут соединяет Центральную Сербию с землей Северный Рейн-Вестфалия, второй – Западную Румынию с Бельгией.

Источник: zdmira.com, 24.06.2024

Mercitalia Logistics и Amazon подписали соглашение о грузовых железнодорожных перевозках

Оператор Mercitalia Logistics (входит в состав железных дорог Италии, FS Group) заключил с компанией Amazon очередное соглашение на перевозку товаров между ее распределительными центрами, расположенными в Германии и Италии. Первое соглашение между этими компаниями было подписано в 2021 г.

Новое соглашение нацелено на сокращение объемов грузового движения на автомобильных дорогах и тем самым на снижение выбросов углекислого газа в атмосферу. Контракт также позволит Amazon оптимизировать перемещение товарно-материальных запасов, сократить время доставки товаров, а также улучшить обслуживание клиентов.

Планируется ввести еженедельно в обращение три поезда оператора Mercitalia Intermodal из немецкого Дуйсбурга до итальянской коммуны Помеция (область Лацио) и шесть пар поездов оператора TX Logistik между городом Херне (Германия) и Вероной. Оба оператора входят в Mercitalia Logistics. По данным FS Group, ввод в обращение этих поездов позволит избежать на автомобильных дорогах до 9000 т выбросов углекислого газа в год.

Источник: zdmira.com, 09.04.2024

TX Logistik открывает новый мультимодальный маршрут в Швеции

Оператор грузовых перевозок TX Logistik (входит в группу Mercitalia железных дорог Италии, FS Group) продолжает наращивать свое присутствие в Швеции. По новому мультимодальному маршруту, связавшему города

Гётеборг, Эскильстуна и Умео, будет организовано движение двух пар поездов в неделю, груженых 32 контейнерами, обменными кузовами и полуприцепами.

Погрузку полуприцепов обеспечит система вертикальной погрузки NiKRASA. Движение по новому маршруту будет организовано на условиях открытого доступа к инфраструктуре. Путь от терминала Аркен в порту Гётеборг на западном побережье Швеции до терминала Эскильстуна к западу от Стокгольма занимает около 6 ч. После перегрузки здесь дополнительных контейнеров и полуприцепов с автомобильного транспорта поезд следует далее до терминала в Умео. Время в пути на этом плече составляет около 24 ч.

На данный момент TX Logistik является единственным оператором, который выполняет грузовые перевозки по железной дороге Botnia, проходящей вдоль восточного побережья Швеции. Здесь грузовые поезда могут курсировать со скоростью до 120 км/ч, поскольку локомотивы оснащены бортовыми устройствами европейской системы управления движением поездов ETCS.

TX Logistik становится одним из ключевых игроков сектора мультимодальных перевозок в Швеции. Так, семь пар поездов в неделю на условиях открытого доступа сейчас курсируют между городами Треллеборг, Мальмё и Эскильстуна.

TX Logistik перевозит бакалейные товары для сети розничной торговли Coop – 10 пар поездов курсируют еженедельно между Кьюлой к востоку от Эскильстуны и Мальмё. Кроме того, TX Logistik организует перевозки тремя парами маршрутных поездов в неделю для компании LKW WALTER между Треллеборгом и Эскильстуной.

Источник: zdmira.com, 30.05.2024

Интермодальный оператор MSC готовится к запуску железнодорожных терминалов в Испании

Интермодальный оператор MSC компания Medway готовится к запуску трех железнодорожных терминалов на западе Испании, сообщает El Mercantil.

Medway в партнерстве с контролируемой региональными властями компанией Extremadura Avante строит три железнодорожных терминала. Первый, расположенный в Бадахосе на границе с Португалией, заработает в октябре 2024 г. Также до конца текущего года должен заработать терминал Навальмораль-де-ла-Мата примерно в 200 км к западу от Мадрида. Третий терминал, расположенный в Мерида, откроется в первом квартале 2025 г.

Каждый терминал сможет обрабатывать до трех пар поездов в сутки. Medway сообщает, что терминалы будут специализироваться на контейнерных грузах, прибывающих в регион или отправляемых из него через порты Валенсия и Барселона.

Medway – железнодорожный оператор интермодальных перевозок, дочка MSC. Компания работает в Португалии (бывшая CP Carga, которую MSC приобрел в процессе приватизации госактивов), Испании и Италии.

Сообщается, что компания уже приняла поставку 10 из 16 заказанных в конце 2021 г. у Stadler локомотивов Euro 6000. Поставки остальных машин запланированы на период до конца первого полугодия.

El Mercantil также отмечает, что переговоры о вхождении MSC/Medway в капитал Renfe Mercancías, грузового оператора испанской национальной железнодорожной корпорации Renfe, продолжаются. Тендерные процедуры по приватизации контрольного пакета Renfe Mercancías начались в 2022 г. На первом этапе было подано около 30 заявок, на втором – список претендентов был сокращен до трех, которыми стали три крупнейшие глобальные контейнерные корпорации MSC, CMA CGM и Maersk.

Источник: infranews.ru, 28.05.2024

CargoBeamer привлекает государственные и частные средства на строительство двух терминалов

CargoBeamer – крупный европейский частный оператор железнодорожных перевозок мультимодальных транспортных единиц привлек инвестиции в объеме 140 млн евро на строительство двух терминалов, обеспечивающих перевозку автомобильных полуприцепов по железным дорогам. Компания планирует в течение 10 лет развить сеть из 18 терминалов, обслуживаемых 50 маршрутами, опираясь на уже существующие площадки в Германии, Франции, Италии и Великобритании.

Разработанная компанией технология горизонтальной погрузки позволяет перемещать 38 полуприцепов на платформы за 20 мин., что в 9 раз меньше того времени, необходимого при использовании кранового оборудования. Кроме того, перевозки полуприцепов по железным дорогам обеспечивают сокращение выбросов углекислого газа почти на 85% по сравнению с транспортировкой по автомобильным дорогам.

Федеральное бюро железнодорожного транспорта Германии (EBA) и Федеральное транспортное ведомство Швейцарии предоставили финансирование в размере 90 млн евро на строительство терминалов в

Кальденкирхене (земля Северный Рейн-Вестфалия) и Домодоссоле (на севере Италии). Терминал в Домодоссоле – центральном узле трансальпийских грузовых перевозок позволит убрать с автомобильных дорог до 185 тыс. полуприцепов в год. Еще 50 млн евро выделяет частная венчурная компания Nordwind Ventures (Германия).

Способность привлекать финансирование из частных и государственных источников является важным свидетельством значимости реализуемой CargoBeamer программы.

Источник: zdmira.com, 28.05.2024

Cargotor приступил к расширению транспортного узла Малашевиче в Польше

Масштабный проект расширения мощности приграничного перегрузочного узла Малашевиче – ключевого хаба на маршруте железнодорожного транспортного коридора Китай – Европа на границе с Белоруссией – стартовал в начале июня, сообщает польская газета Biala Sie Dzieje.

Согласно публикации, компания Cargotor – дочерняя компания польского государственного оператора железнодорожной инфраструктуры PKP PLK – инициировала проект строительства логистического парка Малашевиче, зарегистрировав в правительстве Люблинского воеводства журнал строительных работ.

Как сообщила Cargotor, в настоящее время проводится тендер по выбору подрядчика строительства. Первый этап подачи заявки на участие в тендере завершается 10 января 2025 г.

Проект, на финансирование которого правительство выделило 3,2 млрд злотых (744 млн евро), призван удвоить мощность перегрузочного узла на границе Польши и Беларуси, через который до эскалации украинского кризиса проходила бóльшая часть интермодального трафика в сухопутной торговле между Азией и Европой. После завершения реконструкции, которое запланировано на 2028 г., пропускная способность приграничного хаба увеличится более чем вдвое: с 16 до 35 пар поездов. При этом максимальная длина составов будет увеличена с 750 до 1000 метров.

Отмечается, что вся документация по проекту реконструкции была одобрена в 2021 г., однако решение ЕС о прекращении финансирования проекта развития Малашевиче и перенаправление этих средств на помощь Украине потребовало дополнительного финансирования со стороны

национального правительства. Несмотря на то, что средства были выделены в августе прошлого года, запуск проекта тормозился. Между тем, в октябре истекает срок действия полученных разрешений, и если не начать реализацию проекта до этого времени, все процедуры согласования придется проходить снова.

Источник: infranews.ru, 24.06.2024

DP World добилась значительного роста грузовых перевозок по железной дороге

Портовый оператор Dubai Port World (DP World) на терминале в Саутгемптоне (Великобритания) добился заметных успехов в рамках начатой в сентябре 2023 г. программы Modal Shift, предусматривающей финансовое стимулирование клиентов за выбор железнодорожного транспорта для перевозок контейнеров с импортными грузами из логистической базы порта Саутгемптона на расстояние в пределах 225 км. В охватываемую инициативой территорию входят такие крупные экономические центры, как Бирмингем, Бристоль, Кардифф и Лондон.

Эта инициатива поддержана пуском четырех новых маршрутов из Саутгемптона в Кардифф, логистический парк East Midlands Gateway (обслуживает Дерби/Ноттингем), парк Hams Hall (Бирмингем) и Донкастер. В результате за 6 месяцев доля контейнеров с импортом, отправленных из порта Саутгемптона по железным дорогам, выросла с 21 до 35%. Это позволило избежать выбросов углекислого газа в объеме 4500 т за счет отказа от 13,5 тыс. рейсов автомобилей.

Источник: zdmira.com, 08.04.2024

Китай принимает меры по организации маршрутных поездов, направляющихся в Европу

Компания China Railway Container Transport (CRCT) пытается создать маршрутные поезда, которые будут курсировать по расписанию, поскольку южнокорейский экспорт в Восточную Европу и Центральную Азию приходится перевозить через китайский порт Ляньюньган, а не через российский дальневосточный контейнерный терминал в санкционном порту Восточный.

В прошлом году на 17 тыс. маршрутных поездах между Китаем и Европой было перевезено 1.8 млн ДФЭ, а на 5800 маршрутных поездах между Китаем и Центральной Азией – 600 тыс. ДФЭ.

На форуме по обновлению логистики китайских железных дорог в Сеуле президент CRCT Чэнь Мин сказал, что готовят систему для предоставления информации о бронировании и расписании в Интернете.

Отмечается, что председатель КНР Си Цзиньпин подчеркнул необходимость повышения надежности грузовых поездов в рамках инициативы «Один пояс, один путь», особенно тех, которые следуют в Европу.

Ляньюньган является крупнейшим интермодальным узлом между Южной Кореей и Китаем, его маршруты проходят во внутренние районы Китая, Кыргызстан, Узбекистан, Монголию, Россию, Европу и Турцию. В 2023 г. в Ляньюньгане было организовано 806 международных маршрутных поездов.

Президент порта Ляньюньган Ян Жун сообщил, что предоставят различные маршруты южнокорейским клиентам, обеспечив субсидии или дополнительные маршруты, соединяющие Шанхай и крупные порты в Цзянси.

На форуме были подписаны меморандумы о взаимопонимании между CRCT, Казахстанской судоходной компанией ADM, Астана, и портом Ляньюньган.

Источник: index1520.com, 19.04.2024

Нарастают перевозки в Европу через погранпереходы Хоргос и Алатау

Через две основные пограничные станции Хоргос и Алашанькоу на перевале Алатау в Синьцзян-Уйгурском автономном районе на северо-западе Китая, где действуют сухие порты, с января по начало апреля 2024 г. через границу с Казахстаном проследовало более 4000 грузовых поездов в сообщении Китай – Европа. Хоргос пропустил 2031 поезд, Алашанькоу – 2014 поезда. Это более 40% от общего количества грузовых поездов Китай – Европа

По данным таможи городского округа Урумчи, к 12 апреля 2024 г. количество поездов, прошедших через эти два сухих порта с момента их открытия, превысило 72 тыс. Ускорению оформления таможенных процедур способствовал переход на территории Синьцзян-Уйгурского автономного района на безбумажные технологии при информационном обмене между таможнями и железнодорожными компаниями.

На погранпереходе Алатау для грузовых поездов сообщением Китай – Европа установлен специальный режим, упрощающий прохождение таможенного контроля.

По мере роста объемов перевозок в сообщении Китай – Европа более разнообразной становится и номенклатура перевозимых товаров, которая прежде ограничивалась в основном предметами одежды, а сейчас включает крупногабаритное оборудование, автомобили, литиевые аккумуляторные батареи и др.

Согласно данным Урумчийского филиала корпорации «Китайские железные дороги», в настоящее время проходящие через Алатау грузовые поезда направляются по 118 маршрутам в сообщении с 21 страной, через Хоргос – по 80 маршрутам, география которых охватывает 45 городов в 18 странах.

Источник: seanews.ru, 18.04.2024

Масштаб железнодорожных перевозок между Китаем и Европой за 2016-2023 годы вырос в 10 раз

Масштаб ежегодных грузовых железнодорожных перевозок между КНР и странами Европы за 2016-2023 гг. увеличился в 10 раз, превысив 17 тыс. составов. Об этом сообщила корпорация Китайские железные дороги.

Как уточняется на странице компании, количество поездов, обеспечивающих транспортировку товаров из Китая в европейские страны и в обратном направлении, за указанный промежуток времени в среднем увеличивалось почти на 40% в год. За все время указанный показатель составил 90 тыс. составов, которые доставили к месту назначения более 8,7 млн стандартных контейнеров с грузом стоимостью 380 млрд. долл.

По оценке корпорации, перевозки на евразийском пространстве осуществляются «безопасно, стабильно и бесперебойно». «Их масштаб постоянно увеличивается, пропускная способность маршрутов неизменно растет, а качество работы – повышается», – говорится в сообщении.

В нем отмечается, что каналы китайско-европейских железнодорожных поставок становятся все более разветвленными. Это облегчило доступ произведенным в КНР товарам на рынок Евросоюза.

«В дальнейшем, по мере восстановления китайской экономики и увеличения товарооборота между Китаем и Европой, спрос на железнодорожные перевозки по данному направлению продолжит оставаться высоким», – прокомментировала корпорация.

Согласно статистике Главного таможенного управления КНР, в 2023 г. объем торговли между Китаем и странами Европейского региона (включая Россию и государства, не входящие в Евросоюз) составил 1,21 трлн долл, сократившись на 1%. За январь – апрель 2024 г. показатель составил 395 млрд долл., понизившись на 0,2%.

Источник: tass.ru, 25.05.2024

Мультимодальный железнодорожно-водный маршрут открыт в Центральном Китае

С железнодорожной станции Синьян в китайской провинции Хэнань отправился поезд с контейнерами, загруженными кварцевым песком, в адрес порта Лаем-Чабанг в Таиланде. Маршрут груза проходит через речной порт Янлюо в Ухане, по реке Янцзы в порт Яншань в Шанхае, откуда груз отправят по морю до Лаем-Чабанга.

Этот мультимодальный маршрут открывает новый торговый путь с началом в крупном городе Синьян в районе горного массива Даби. Открытие нового торгового пути должно придать мощный импульс для экономического развития региона.

Город Синьян расположен на пересечении двух железнодорожных магистралей – Пекин – Гуанчжоу и Нанкин – Сиань, что делает его ключевым транспортно-логистическим хабом в Центральном Китае. Кроме того, в окрестностях Синьяна расположено множество производственных кластеров.

Источник: zdmira.com, 22.04.2024

В Китае успешно протестировали поезд-тяжеловес

Поезд, управляемый четырьмя локомотивами, состоящий из 324 вагонов длиной в 4,08 тыс. метров и грузоподъемностью 32,4 тыс. тонн, успешно проехал путь из Шаньси в портовый Хуанхуа. Для промышленности страны это рекорд.

Источник: rollingstockworld.ru, 25.04.2024

По магистрали Лаос – Китай перевезено более 8 млн тонн грузов

По железной дороге протяженностью свыше 1000 км, соединяющей столицу Лаоса Вьентьян с административным центром китайской провинции Юньнань – городом Куньмин, перевезено более 8 млн т грузов с момента ее ввода в эксплуатацию в декабре 2021 г.

В основном по трансграничной магистрали перевозят фрукты, зерно, замороженные морепродукты, электронные компоненты и механические детали, а также минеральное сырье и электромобили.

Осуществляемые по магистрали перевозки имеют важное значение, прежде всего, для развития экономики Лаоса. Это единственная страна, входящая в Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), которая не имеет выхода к морю. Почти 80% ее территории находится в горной местности, что предопределяет сложную логистику поставок.

Для Китая данный маршрут также очень важен, особенно с точки зрения обеспечения железнодорожного сообщения со странами Юго-Восточной Азии.

Совместный проект осуществлен в рамках инициативы «Один пояс – один путь» (Belt and Road, BRI). Общая стоимость его реализации оценивается в 5,9 млрд долл. США, большая часть которой, до 70%, была профинансирована Китаем. Оставшуюся часть средств покрыл Лаос, но за счет кредита китайского Эксимбанка. Страны создали совместное предприятие, взявшее на себя как строительство, так и эксплуатацию железнодорожной магистрали.

Источник: zdmira.com, 26.04.2024

Американский регулятор обязал железнодорожные компании США пускать на свои сети конкурентов

Регулятор индустрии грузовых железнодорожных перевозок в США вводит правило, согласно которому при определенных условиях частные железнодорожные компании будут обязаны пускать на свои сети конкурентов.

Инициатива, получившая название «Взаимное переключение грузопотоков», обсуждалась с осени прошлого года. Суть ее заключается в том, что грузовладелец или оператор терминала, находящийся в зоне обслуживания только одной железнодорожной компании, может подать заявку на получение услуги железнодорожной перевозки от альтернативного перевозчика в случае, если оператор сети не в состоянии предложить сервис должного уровня.

Когда эта мера была предложена в 2023 г., глава Surface Transportation Board (STB) Мартин Оберман объяснял, что она была разработана в контексте

участившихся в последние годы претензий грузовладельцев за задержки, сбои и отказы в доставке их грузов по ключевым железнодорожным сетям. Тогда дефицит персонала обусловил резкое ухудшение надежности сервиса железнодорожных компаний. Новые правила призваны создавать стимулы для железнодорожных компаний улучшать надежность сервиса через усиление конкуренции.

Инициатива STB вызвала резкую оппозицию со стороны железнодорожных компаний. Участники рынка высказывали опасения, что новые правила могут привести к возникновению заторов и снижению эффективности работы их сетей. Тем не менее, правило было принято: члены STB проголосовали за предложение единогласно.

Источник: infranews.ru, 03.05.2024

Важный коридор Development Road

Сделан первый шаг к реализации масштабного проекта транспортного коридора Development Road («Путь развития»), который через Турцию, Ирак и порты Персидского залива соединит Европу со странами Юго-Восточной Азии. Новый коридор призван стать альтернативой маршрутам, проходящим через Суэцкий канал (рис. 1).



Рис. 1. Проекта транспортного коридора Development Road

В Багдаде 22 апреля 2024 г. министры транспорта Ирака, Турции, Объединённых Арабских Эмиратов и Катара подписали меморандум о взаимопонимании по проекту коридора Development Road. Подписание состоялось в рамках визита президента Турции Реджепа Тайипа Эрдогана в Ирак.

Общая стоимость проекта оценивается в 17 млрд долл. США. Первый этап строительства должен быть завершён до 2028 г., второй – до 2033 г. и третий – до 2050 г.

Основную инфраструктуру транспортного коридора предстоит построить на территории Ирака. Предусматривает строительство автомобильной магистрали и двухпутной железной дороги протяженностью около 1200 км от турецко-иракской границы до строящегося в акватории Персидского залива (южнее города Басра) порта Гранд-Фау мощностью около 12 млн т в год. Для дальнейшей доставки грузов в Европу будет использоваться транспортная система Турции.

В декабре 2023 г. иракской стороной подписан контракт на сумму 2,63 млрд долл. США с южнокорейской компанией Daewoo Engineering & Construction на строительство первой очереди порта, который будет иметь 90 причалов. Для сравнения, в самом крупном в регионе действующем порту Джабаль-Али (ОАЭ) работают 60 причалов.

По завершении первого этапа проекта Development Road годовая провозная способность линии должна составить 3,5 млн TEU и 22 млн т массовых грузов, через 10 лет эти показатели намечено увеличить до 7,5 млн TEU и 33 млн т. Кроме того, скоростными поездами по коридору рассчитывают ежегодно перевозить до 13,8 млн пассажиров.

Development Road станет кратчайшим путём для товаров, перемещающихся между Индо-Тихоокеанским регионом и Европой. По предварительным расчётам, экономия времени составит 15 дней по сравнению с Суэцким каналом. Он почти вдвое быстрее доставит товары по сравнению с маршрутом в обход Африки через мыс Доброй Надежды, которым сегодня из-за политики хуситов всё чаще вынуждены пользоваться логистические компании.

«Несмотря на тенденции к деглобализации и рост протекционизма, объёмы международной торговли продолжают увеличиваться. Поэтому транспортные коридоры имеют критическое значение для развития экономики», – отмечает аналитик издания Caliber.az Михаил Шерешевский. Не менее важно, что главными спонсорами проекта являются ОАЭ и Катар. Обе страны – ключевые инвесторы для Турции, и Анкаре важно укреплять сотрудничество с ними, напоминает эксперт.

В перспективе не исключена интеграция Development Road с международным транспортным коридором «Север – Юг», об этом заявлял в 2023 г. на Российской энергетической неделе в Москве премьер-министр Ирака Мухаммед Шиа ас-Судани.

Продолжается строительство железнодорожной линии между городами Шаламче (Иран) и Басра (Ирак), что может дать возможность сопряжения международного транспортного коридора «Север – Юг» с коридором Development Road и выхода на порт Гранд-Фау.

Источники: gudok.ru, 15.05.2024; zdmira.com, 02.05.2024

Иранский порт Каспиан соединили с сетью железных дорог страны

В Иране в торжественной обстановке состоялся ввод в эксплуатацию линии длиной 37 км, которая соединила станцию Решт железных дорог Ирана с портом Каспиан, расположенным в свободной экономической зоне Энзели на побережье Каспийского моря. В церемонии приняли участие официальные лица во главе с исполняющим обязанности президента Ирана Мохаммадом Мохбером, а также представители стран Каспийского региона.

Линия является завершающим звеном транскаспийской ветви МТК «Север - Юг» и обеспечит прямое железнодорожное сообщение между портами Каспийского моря и Персидского залива, что будет способствовать укреплению торгово-экономических связей Ирана со странами Каспийского региона.

На линии построены промежуточная станция Хаммаме, 18 больших и 243 малых мостов. На всем ее протяжении проложен оптоволоконный кабель. Путевая инфраструктура рассчитана на движение пассажирских поездов со скоростью до 120 км/ч, грузовых – до 80 км/ч. Планируется, что в первый год эксплуатации по линии будет перевезено 3 млн т грузов и 300 тыс. пассажиров, а в перспективе ее провозная способность достигнет 7 млн т грузов и 600 тыс. пассажиров в год. Стоимость проекта составила около 30 трлн иранских риалов (715 млн долл. США).

Источник: zdmira.com, 21.06.2024

Австралийский штат Виктория поощряет перевозки зерна по железным дорогам

Объем перевозок зерна на сети региональных железных дорог австралийского штата Виктория с июля по декабрь 2023 г. вырос на 95% относительно аналогичного периода предыдущего года и на 57% с июля 2023 г.

по март 2024 г. по сравнению с предыдущим годом. Этот рост обеспечен перевозками дополнительно 500 тыс. т зерна – обычный поезд транспортирует 3000 т стоимостью около 1,2 млн австрал. долл. (около 782,8 тыс. долл. США), убирая с дорог штата 70 автопоездов.

Власти штата поддерживают передачу перевозок этого рода грузов на железные дороги для доставки на внутренние рынки и в порты для отправки на экспорт. Инвестиции в объеме 181 млн австрал. долл. направляются на софинансирование проектов по развитию инфраструктуры как региональных железных дорог, так и терминалов торговых компаний и порта Джелонг, включая удлинение подъездных путей для приема и разгрузки поездов большей массы.

Источник: zdmira.com, 15.04.2024

Мозамбик поощряет передачу грузов с автомобильных на железные дороги

Администрация портов и железных дорог Мозамбика (Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, CFM) и компания Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC) подписали соглашение, устанавливающее показатели качества предоставляемых услуг по грузовым перевозкам в логистическом коридоре порт Мапуту – граница с ЮАР, что должно способствовать переключению грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Стороны направят усилия на обеспечение конкурентоспособности и прибыльности перевозок по коридору – магистральной железной дороге длиной 88 км от порта Мапуту до границы с Южно-Африканской Республикой (ЮАР). Данный коридор используется в основном для доставки в порт массовых грузов, в том числе рудных материалов и угля из шахт на северо-востоке ЮАР.

В подписанном соглашении согласованы нормативы времени на транзит, погрузку и выгрузку вагонов, а также простои на станциях и в порту. Конечной целью является повышение эффективности логистических услуг для клиентов.

CFM и MPDC также продолжат инвестировать в развитие цифровых технологий и совершенствование организации перевозочного процесса, тем самым планомерно сокращая влияние человеческого фактора.

В CFM отметили, что инвестиции в портовую инфраструктуру, которые запланированы в предстоящие 25 лет, должны соответствовать тем финансовым вложениям, которые направляются на развитие железной дороги.

Источник: zdmira.com, 24.06.2024

Укрепление железнодорожного сообщения между Юго-Восточной Азией и Северной и Центральной Азией

Укрепление железнодорожной взаимосвязанности двух субрегионов становится все более актуальным вопросом.

Коридоры Северной и Центральной Азии:

1) Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС. Этот маршрут является ключевым для сообщения между ЕС и Китаем, в рамках которого функционирует механизм «одного окна». В качестве вызовов выступают геополитические торговые ограничения и санкции;

2) Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ, Средний Коридор). Второй наилучший вариант для сообщения Китай – ЕС – Китай. Маршрут полностью функционирует, но требует расширения пропускной способности.

3) Китай – Казахстан – Узбекистан – Иран – Турция – ЕС (Южный коридор). Маршрут соединяет ЕС и Китай через страны с наибольшей численностью населения, включая Международный Иран и Турцию. В качестве вызовов выступают многочисленные узкие места на всем маршруте.

4) Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Коридор, соединяющий ЕС и Китай, находится в стадии строительства.

Основные вызовы для транспортной связанности ЮВА и СЦА:

1) В настоящее время сопряжение ЮВА и СЦА не рассматривается в рамках специальной комплексной программы, направленной на развитие экономического сотрудничества коридоров;

2) Усовершенствования внутреннего транспорта не направлены на снижение торговых издержек для конкретных товаров;

3) Отсутствует долгосрочное экономическое и транспортное планирование проектов и система определения приоритетов для коридоров;

4) Для каждого существующего маршрута и строящихся коридоров существует ряд физических и нефизических барьеров, требующих международных решений.

Рекомендации при создании механизма укрепления коридора ЮВА и СЦА:

1) Определение текущих и будущих экономических и транспортных характеристик межрегиональной связи:

– анализ оптимальных параметров транспортировки для каждого товара, на который распространяется торговля, для понимания оптимальных транспортных характеристик для каждого маршрута;

– моделирование достаточности существующих планов, верхних и нижних требований;

– согласование будущих магистральных линий связи.

2) Система расстановки приоритетов:

– разработка трансазиатских проектов подключения с расстановкой приоритетов по методологии, основанной на национальном, субрегиональном и азиатском экономическом эффекте от проектов подключения в целом;

– соглашение о сертификации проектов и соответствующих сертификационных центрах – в партнерстве с международными институтами развития;

3) Гармонизация:

– разработка многосторонних соглашений о функционировании системы товарных потоков и инфраструктурных проектов для обеспечения связи между субрегионами;

– продолжение совершенствования процедур пересечения границ, также основанных на рекомендациях предыдущих исследований по вопросам эвакуации, включая улучшение бесперебойного обмена данными и электронного взаимодействия.

Источник: unescap.org, 31.05.2024 (англ. яз.)

Железнодорожные перевозки между Казахстаном и Китаем выросли на 14%

По итогам января-апреля 2024 г. объем перевозок железнодорожным транспортом между Казахстаном и Китаем достиг 10,1 млн т, что на 14% больше по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. В Китай отправлено 4,5 млн т экспортных грузов, рост составил 21%.

Перевозка через погранпереход Алтынколь – Хоргос увеличилась на 8% к уровню 2023 г. – до 4,2 млн т. Экспорт – на 42%, до 1,5 млн т. Через переход Достык – Алашанькоу – 5,9 млн т, в том числе экспорта – 3 млн т, увеличение к прошлому году составило 18 и 13% соответственно.

За рассматриваемый период по железным дорогам Казахстана (КТЖ) всего перевезено 81,5 млн т грузов (в том числе 27 млн т на экспорт), из них каменного угля – 33,6 млн т (8,1 млн т на экспорт), зерна – 3 млн т (2,3 млн т на экспорт). Нефтяных грузов перевезено 6,2 млн т, в том числе 1,9 млн т на экспорт (+1,6% и 15% к аналогичному периоду прошлого года соответственно), черных металлов – 1,4 млн т, включая 1 млн т на экспорт (рост 6,4% и 4% соответственно), железной руды и марганца – 6,8 млн т, из них 3,7 млн т на экспорт (+11% и +10,9%), цветной руды и сырья для производства серной

кислоты – 7,8 млн т (+15,7%). Кроме того, на экспорт отправлено 460 тыс. т химических удобрений (+59%) и 119 тыс. т строительных грузов (+22,8%).

Источник: inform.kz, 22.05.2024

РОССИЯ

Роль России и Китая в развитии транспортно-логистического потенциала Евразии

Евразия сегодня переживает настоящий бум проектов в транспортной сфере. Повышенный интерес к сектору со стороны таких крупных игроков на континенте, как Россия и Китай обусловлен кризисом морских перевозок и спросом на альтернативные транспортные маршруты.

Эти глобальные причины обусловили рост значения Центральной Азии как логистического хаба по причине выигрышного географического положения. В свою очередь, для Центральной Азии открывается прекрасный «коридор возможностей», чтобы эффективно использовать выгоды своего положения, для развития экономик.

Россия – это традиционно основной торговый партнер стран Центральной Азии, санкционные войны расставили свои приоритеты.

По трем основным маршрутам (МТК «Север – Юг», Азово-Черноморское и Восточное направления) за 2023 г. было перевезено 500 млн. тонн грузов, что стало абсолютным рекордом, превысив объемы 2021 г. на 10%. Коридор «Север – Юг» также может стать перспективным маршрутом для развития транспортных коридоров в зоне ЕАЭС.

Россия в рамках своего «Поворота на Восток» в настоящее время много работает над расширением своих транспортных коридоров. Российские транспортные коридоры в Евразии:

– коридор «Север – Юг» имеет три маршрута: транскаспийский (через порты Астрахани и Махачкалы); западный (по Азербайджану до пограничной станции Астара на границе с Ираном); восточный (из России через Центральную Азию с выходом на железнодорожную сеть Ирана);

– коридор «Восток – Запад» предназначен для выхода грузов из российских портов на границы Китая, Монголии, КНДР, Казахстана и служит стимулом для развития торговли стран ЕС и Азии.

Китайские транспортные коридоры:

– коридор «Евразийский сухопутный мост» проходит по территории России, Беларуси и Казахстана;

– коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия» пересекает пять стран Центральной Азии и 17 стран и регионов Западной Азии;

– коридор «Китай – Монголия – Россия».

Евразийский сухопутный мост: оценка перспектив развития

После начала санкционного противостояния России и стран Запада объемы перевозок сначала упали, но затем очень быстро пошли в рост. За весь

2022 г. по этому железнодорожному коридору было перевезено более 400 тыс. ДФЭ. В 2023 г. ситуация продемонстрировала рост, к октябрю удалось транспортировать почти 500 тыс. ДФЭ. Однако, все еще сохраняется множество рисков и проблем в процессе его развития, основные связаны с рисками от санкций и вероятных торговых войн.

«Средний коридор» как вероятной альтернативы китайским или российским проектам, в текущей системе координат.

«Средний коридор» или Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) идет через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы. Показатели 2023 г. говорят о том, что именно к этому направлению сегодня приковано пристальное внимание транспортных компаний, как КНР, так и ЕС. ТМТМ в прошлом году показал серьезный прирост грузооборота: 2,75 млн тонн груза, что на 64% больше, чем годом ранее.

Транспортная инфраструктура Евразии, здесь подразумевается Россия и страны с ней граничащие, формировали свои маршруты по принципу параллелей. В текущих условиях она перестает отвечать глобальным тенденциям, поскольку сейчас ключевую роль начинают играть меридиональные маршруты. И здесь актуальным становится именно маршрут «Север – Юг», который в определенных условиях может стать реальным конкурентом Суэцкому каналу. Возрастающая роль коридора «Север – Юг» сейчас обусловлена не только санкциями в адрес России, но и смещением центров экономической активности в Китай, страны Юго-Восточной Азии и Персидского залива.

Источник: index1520.com, 31.05.2024

Мишустин призвал наращивать строительство агрохабов по проекту «Евразийский агроэкспресс»

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин считает, что нужно развивать проект «Евразийский агроэкспресс», увеличивая количество агрохабов и логистических центров по маршруту его следования. Такое мнение он высказал, выступая на пленарной сессии «Продовольственная безопасность Евразийского экономического союза».

«Для обеспечения продовольственной безопасности союза нужна также эффективная логистика и современные транспортные коридоры. Это важно для снижения издержек грузооператоров, быстрой доставки продуктов в первую очередь за счет бесшовной цифровизации всего процесса трансграничного

перемещения грузов. На это же нацелен и совместный проект «Евразийский агроэкспресс», – сказал он, напомнив, что проект ускорил перевозку сельскохозяйственных товаров и помогает нарастить экспорт ЕАЭС в другие страны, включая Узбекистан, Китай, Индию.

«В прошлом году подписано 14 соглашений с российскими регионами о присоединении к «агроэкспрессу». И нужно продолжить проектирование и строительство агрохабов и торгово-логистических центров по маршруту следования, чтобы еще больше людей могли получать свежие высококачественные овощи, фрукты, продукты питания», – предложил Мишустин.

Источник: tass.ru, 03.06.2024

Давление в транспортных артериях

Усилия по созданию международных транспортных коридоров (МТК), пролегающих по территории РФ, сейчас сосредоточены на МТК «Север – Юг», на направлениях Азово-Черноморского бассейна и Востока, рассказала начальник отдела международного взаимодействия и логистики АНО «Дирекция международных транспортных коридоров» Наталья Задонская. К МТК можно отнести и северный морской путь.

«Север – Юг» в приоритете

Первостепенное значение в последнее время придаётся развитию коридора «Север – Юг», тем более что в межправительственных соглашениях статус МТК закреплён только за ним. Эта транспортная артерия протяжённостью около 7,2 тыс. км соединяет Северо-Запад России с индийским портом Мумбаи. Правда, сейчас основной грузопоток по коридору идёт между Россией и Ираном. Развитию перевозок препятствуют высокие тарифы и сложная логистика с неоднократной перевалкой грузов, отмечают участники рынка и эксперты.

К факторам риска, влияющим на раскрытие потенциала МТК «Север – Юг», относятся сильная зависимость от политических и торговых отношений с транзитными странами, таможенные и регуляторные сложности при прохождении большого количества границ, говорит директор Центра экономики инфраструктурных отраслей фонда «Центр стратегических разработок» Бегляр Новрузов. Для минимизации рисков и раскрытия потенциала маршрута, который превышает 40 млн тонн в год, необходимы повышение качества инфраструктуры, развитие транспортно-логистического бизнеса ОАО «РЖД» (в том числе сквозного логистического сервиса), развитие

торговых отношений с государствами Ближнего Востока и сохранение политических и торговых отношений с транзитными странами, в том числе реализация совместных инфраструктурных проектов.

Политэкономия партнёрства

По словам эксперта Каспийского института стратегических исследований Александра Караваева, МТК «Север – Юг» организует пространство сразу для нескольких групп партнёрств и интеграционных объединений с участием России и Союзного государства России и Беларуси.

Первое из них: ось Россия – Иран. Сюда входят зона свободной торговли между Ираном и Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС), соглашение о которой было подписано в декабре 2023 г. Сейчас оно ожидает ратификации странами союза. Также идёт взаимодействие по линии оборонно-промышленного комплекса, рассматриваются перспективы вывода основного экспорта из России на порты Персидского залива и создания нефтегазового хаба.

Второе: Россия – Азербайджан. Через территорию Азербайджана проходит западный сегмент МТК «Север – Юг». Страна выступает как транспортный узел сухопутной связи с Турцией и другими странами региона, выполняющими роль шлюза параллельного импорта, она может предоставить ресурсы для обеспечения продовольственной безопасности России и резервы для развития нефтегазохимии.

Третья группа: Россия – Казахстан. Флагманская экономика региона, где сосредоточена значительная часть агропромышленного потенциала ЕАЭС, также важна как ключевой партнёр в нефтегазовой кооперации на Каспии и Центральной Азии. Интерес может представлять и совместный проект по производству полипропилена.

Четвёртое: партнёрство с Туркменистаном, основным транспортным узлом Восточного Каспия для МТК «Север – Юг» и к тому же дополнительным маршрутом коммуникаций с Узбекистаном и Афганистаном.

Пятое: Россия – Узбекистан. Эта страна Центральной Азии – наиболее масштабная потребительская экономика региона с мощным потенциалом развития. Узбекистан стал третьей после Китая и Беларуси страной, которую Владимир Путин посетил после президентских выборов 2024 г. В ходе визита российский лидер выразил мнение, что присоединение Узбекистана к ЕАЭС принесёт пользу обеим сторонам.

Также возможно развитие ряда партнёрств между Россией и странами Персидского залива в части выхода на порты Индийского залива и Африки. Здесь для России открываются возможности инвестиций в международную инфраструктуру – хранение грузов на территории стран-партнёров, использование портовых мощностей.

Ещё одна экономическая ось, по мнению Александра Караваева, пролегает между Беларусью, Южным Кавказом и Ираном. Здесь возможны союз по линии агропрома и расширение проектов по экспорту калийных и производству азотных удобрений. По словам Натальи Задонской, белорусские товары активно переваливаются через порт Каспиан. Причём делается это по достаточно привлекательным тарифам, которые установлены межправительственным соглашением.

Сюда же можно присоединить планы по развитию мультимодального маршрута Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан, который будет сопряжён с МТК «Север – Юг». Инициатива его создания появилась в 2023 г. и была подтверждена в ходе визита Владимира Путина в Узбекистан.

Азово-Черноморская безальтернативность

Значимость направления на Азово-Черноморский бассейн (АЧБ) диктуется несколькими факторами. Во-первых, это один из самых дешёвых путей доставки грузов из России в страны Африки и Азии. Для сравнения: доставка контейнеров из Новороссийска в частный индийский порт Мундра стоит 1810-2110 долл. за ДФЭ. Перевезти в Мундру тот же контейнер по восточной ветке МТК «Север – Юг» (через Казахстан, Туркменистан и Иран) из Москвы будет стоить уже 3,6 тыс. долл. за ДФЭ, а по западной (через Азербайджан и Иран) из Челябинска – 4 тыс. долл. за ДФЭ.

Заметим, что порты АЧБ – основной путь российского агропромышленного экспорта. Через них проходит более 60% общего объёма грузов АПК и более 80% зерновых грузов. Так, в 2023 г. на азово-черноморском направлении по морю было доставлено 207,8 млн тонн грузов. При этом провозная способность железнодорожной инфраструктуры АЧБ сейчас составляет 125,1 млн тонн. Для оживления поставок к 2025 г. планируется увеличить её до 131 млн тонн, а к 2030 г. – до 152 млн тонн. Финансирование соответствующих работ в период 2023-2030 гг., как ожидается, составит 667,8 млрд руб.

Восточный экспресс

На востоке по территории России проходят маршруты перевозок Китай – Европа. По заявлению заместителя гендиректора ОАО «РЖД» – начальника Центра фирменного транспортного обслуживания Алексея Шило, объём контейнерных перевозок из Китая в ЕС транзитом через Россию в I квартале 2024 г. вырос на 44% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 90 тыс. ДФЭ.

Доставка грузов от границ Китая до границ Евросоюза занимает 5-7 дней – в среднем это в 3-5 раз быстрее, чем морем. По итогам II квартала в компании ожидают роста грузопотока на маршруте Китай – ЕС на 35-40%.

Ещё одна тенденция – увеличение транзита контейнеров из Беларуси в Китай. На этом маршруте прирост составил 68% относительно I квартала 2023 г. Суммарно перевезено более 135 тыс. ДФЭ. «Если раньше мы достаточно много возили из ЕС в Китай, то теперь доставляем товары дружественных стран, пользуясь хорошим сервисом, который создали совместно с соседними железнодорожными администрациями – Беларусью и Казахстаном», – рассказал Алексей Шило.

Он также отметил, что в целом объём перевозок по транзитному коридору существенно не изменился, но изменилась их структура. Выпавший объём чисто транзитных перевозок заместился товарами из Беларуси и России, которые доставляются в Китай.

Источник: gudok.ru, 06.06.2024

На ПМЭФ-2024 обсудили вопросы развития международного транспортного коридора «Север – Юг»

На Петербургском международном экономическом форуме в рамках встречи Министров транспорта стран БРИКС состоялся круглый стол на тему развития международного транспортного коридора «Север – Юг». Участие в дискуссии приняли представители бизнеса и государственного сектора стран БРИКС. Эксперты подробно обсудили роль межрегиональных и глобальных транспортно-логистических коридоров в развитии отрасли.

В своем выступлении Министр транспорта Российской Федерации Роман Старовойт отметил, что с учетом широкой географии нахождения стран БРИКС, а также значительных размеров их территорий и населения, обеспечение транспортной связуемости является важнейшей задачей для углубления экономического взаимодействия стран. «Наличие налаженных механизмов бесшовных перевозок предполагает использование международных транспортных коридоров. Россия совместно со многими из стран БРИКС последовательно выступает за развитие и повышение эффективности использования действующих и новых международных транспортных коридоров на площадках международных организаций, интеграционных образований и двустороннего сотрудничества», – сказал Министр.

Глава Минтранса подчеркнул, что Россия продолжает планомерную работу по развитию и эффективному использованию транзитных маршрутов, в том числе в направлении стран Азии и Ближнего Востока. Среди приоритетных целей развития Российской Федерации на период до 2030 г. и на перспективу

до 2036 г. Президент Российской Федерации Владимир Путин обозначил и увеличение объема перевозок по международным транспортным коридорам.

Также отмечен значительный рост грузопотока по МТК «Север – Юг» в 2023 г. Перевалка экспортных и импортных грузов в морских портах выросла на 55%, перевозки железной дорогой – более чем на 13%, грузопоток в пунктах пропуска на границе с Азербайджаном вырос на четверть.

Роман Старовойт напомнил о реализованных в прошлом году мероприятиях по реконструкции пунктов пропуска Верхний Ларс и Яраг-Казмалар, а также завершении дноуглубительных работ в морском порту Махачкала и на Волго-Каспийском судоходном канале – эти работы позволят судам выполнять рейсы с максимальной загрузкой.

Продолжается работа по реконструкции пунктов пропуска на российско-казахстанской границе.

Важнейшим направлением работы является достижение договорённостей с заинтересованными странами. В период с 2022 по 2024 гг. подписан ряд меморандумов о взаимопонимании в области транспорта и транзита с Туркменистаном, Ираном, Казахстаном и Бахрейном. С целью увеличения грузопотока с использованием железнодорожного транспорта продолжается совместная работа с Ираном по реализации подписанного межправительственного соглашения о строительстве железнодорожной линии «Решт – Астара».

Кроме того, подписан ряд «дорожных карт» с Казахстаном о совместном развитии пунктов пропуска, автомобильных дорог и железнодорожной инфраструктуры. Ведется подготовка соглашения о развитии перевозок по западному маршруту МТК «Север – Юг» с азербайджанской стороной.

Как подчеркнул Роман Старовойт, помимо использования накопленного положительного опыта крайне важно расширять географию перевозок и синхронизировать наши действия с иностранными коллегами, обеспечивать транспортную связуемость государств.

Источник: mintrans.gov.ru, 06.06.2024

Представители Москвы, Тегерана и Баку договорились о создании рабочей группы по грузовым перевозкам в рамках МТК «Север – Юг»

Представители Москвы, Тегерана и Баку договорились о создании рабочей группы по грузовым перевозкам в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг» и провели осмотр пограничных и

таможенных терминалов на российско-азербайджанской и азербайджано-иранской границах.

Об этом сообщил представитель правительства Дагестана при торгпредстве РФ в Иране Андрей Танаев, который в составе российской делегации принял участие во встрече экспертов, посвященной формированию рабочей группы.

«Мы провели в Дербенте трехстороннее заседание на экспертном уровне между российской, азербайджанской и иранской делегациями и осмотрели таможенные и пограничные пункты, которые включают в себя пункты «Астара Иранская», «Астара Азербайджанская», «Астара Азербайджанская Южная», «Тагиркент-Казмаляр», «Яраг-Казмаляр», – сказал собеседник агентства. – На пункте пропуска «Яраг-Казмаляр» все происходит по принципу одного окна – подали документы, в течение 30-40 минут их подготовили, выдали водителю и он уехал».

Танаев подчеркнул, что заседание трехсторонней экспертной группы по решению вопросов грузоперевозок «прошло практически впервые за 10 лет.

Власти РФ рассчитывают, что коридор «Север – Юг» может стать альтернативой Суэцкому каналу, позволяя обеспечить сквозной маршрут реализации поставок как транзитом в Европу, так и из России в Персидский залив. Важнейший сухопутный участок коридора проходит между РФ, Азербайджаном и Ираном. В настоящее время основная часть перевозок по нему осуществляется с помощью грузовых автомобилей.

Источник: tass.ru, 17.06.2024

Первые два состава с углем из России в Индию прошли по МТК «Север – Юг»

По сообщению Министерства дорог и городского развития Ирана, первые два поезда с углем из России для индийских потребителей прошли транзитом по железным дорогам Ирана. Уголь был отправлен по восточной ветви МТК «Север-Юг» через Казахстан и Туркменистан. На ирано-туркменском погранпереходе Сарахс его перегрузили в вагоны колеи 1435 мм железных дорог Ирана, из которых были сформированы два состава по 59 вагонов для следования на расстояние около 1600 км в порт Бендер-Аббас и дальнейшей отправки морем в Индию.

Этому событию предшествовала встреча министров транспорта стран БРИКС в июне 2024 г. на полях 27-го Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ), в ходе которой обсуждалась возможность

транспортировки угля на экспорт в Индию по МТК «Север – Юг». По итогам 2023/2024 финансового года импорт Индией металлургического угля из России достиг 15,1 млн т, что соответствует 21% общего объема импорта Индией такого угля.

Объем транзитных перевозок по территории Ирана с 20 марта 2023 г. по 19 марта 2024 г. (год по персидскому календарю) составил 17,79 млн т грузов, в том числе 1,57 млн т по железным дорогам, что соответственно на 36,5 и 9,6% больше, чем за предыдущий год.

Источник: rzd-partner.ru, 17.06.2024

Грузооборот товаров из Узбекистана через Астрахань может вырасти в два раза в 2024 году

Власти Астраханской области рассчитывают, что грузооборот товаров из Узбекистана через астраханский транспортный хаб вырастет в этом году в два раза, до 30 тыс. тонн. Об этом сообщил губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин на заседании Совета регионов РФ и Узбекистана.

«Астраханский транспортный хаб обеспечивает мультимодальные перевозки. Товары сюда доставляются по железной дороге, автомобильным, водным транспортом, и в прошлом году мы перевалили 15 тыс. тонн грузов из Узбекистана; в нынешнем году планируется двукратное увеличение этого показателя», – сказал Бабушкин.

Он заметил, что Астраханская область закупает в Узбекистане текстиль и плодоовощную продукцию, экспортирует – сельскохозяйственные и промышленные товары. Причем, по итогам прошлого года рост экспорта составил 10%. Для расширения сотрудничества Бабушкин предложил рассмотреть открытие в Астрахани торгового дома Узбекистана.

«По поручению нашего президента у нас сформирован мощный логистический узел международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». Российским правительством активно развиваются возможности для оборота грузов с использованием морских портов Астрахани, Ирана, Туркменистана с выходом на Узбекистан и Киргизию. Сегодня мы вышли на перевалку грузов в объеме 4,5 млн тонн – это десятилетний рекорд, а уже имеющийся потенциал астраханских портов составляет 16 млн тонн в год, и он неизменно будет расти», – добавил Бабушкин.

Источник: tass.ru, 27.05.2024

ОАО «РЖД» подписали на ПМЭФ-2024 соглашения о развитии грузовых перевозок

В рамках ПМЭФ-2024, который прошел с 5 по 8 июня в Санкт-Петербурге, ОАО «РЖД» заключило три соглашения о сотрудничестве в сфере перевозок грузов: с оператором почтовой связи АО «Почта России», российским химическим холдингом ПАО «ФосАгро», а также меморандум с Портом Цзиньчжоу и АО «ПФКО Экспресс».

Вместе с «Почтой России» компания планирует расширить применение контейнерных технологий в сфере перевозок почтовых отправлений, товаров народного потребления и сборных грузов, а также доставки грузов предприятий малого и среднего бизнеса. Кроме того, будут совместно проработаны запуск и развитие почтовых контейнерных поездов на новых маршрутах, а также вопрос увеличения частоты курсирования поездов.

На данный момент ОАО «РЖД» провозит более 30% всех отправок, которыми занимается «Почта России». Теперь генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров и гендиректор «Почты России» Михаил Волков наметили планы дальнейшего развития в этом направлении. «Мы ценим, что наши партнеры доверяют нам такой ценный груз, как почтовые отправления для всей страны, – отметил Белозёров. – Совместно с «Почтой России» мы разработали не одно инновационное решение в логистике, и я уверен, это только начало».

В свою очередь, соглашение с «ФосАгро» направлено на установление долгосрочного взаимовыгодного сотрудничества между компаниями в сфере организации и обеспечения железнодорожных перевозок продукции, производимой предприятиями холдинга.

В рамках соглашения «Фосагро» будет предъявлять сырье и готовую продукцию к перевозке железнодорожным транспортом в соответствии с долгосрочными планами, а ОАО «РЖД» займется перевозкой грузов в согласованных объемах.

Как отметил гендиректор «ФосАгро» Михаил Рыбников, объемы услуг ОАО «РЖД» для предприятий увеличиваются ежегодно. Только за последние 5 лет объемы перевозок сырья и готовой продукции предприятий «Фосагро» по железным дорогам выросли на 15% и в прошлом году составили почти 30 млн тонн.

«В частности, в прошлом году сеть дистрибуции «Фосагро-регион» увеличила поставки минеральных удобрений российским аграриям сразу на 12%, ее услугами пользуются около 15 тыс. аграриев в 74 регионах. Поэтому от качества и эффективности взаимодействия между «Фосагро» и ОАО «РЖД»

в конечном счете зависит урожай, а значит, и национальная продовольственная безопасность», – заявил Рыбников.

Со своей стороны, Олег Белозёров заверил, что ОАО «РЖД» с готовностью поддержит дальнейший рост «ФосАгро» своими комплексными транспортно-логистическими услугами.

Кроме того, на ПМЭФ-2024 представители ОАО «РЖД», порта Цзиньчжоу (КНР) и АО «ПФКО Экспресс» подписали меморандум о сотрудничестве. Акцент в документе сделан на развитии контрейлерных перевозок.

Напомним, что первый полносоставный контрейлерный поезд по территории России был отправлен ОАО «РЖД» и АО «ПФКО Экспресс» летом 2022 г. со станции Силикатная Московской дороги на станцию Иня-Восточная Западно-Сибирской. Тогда поезд с 30 гружёными полуприцепами с металлургической продукцией преодолел по сети ОАО «РЖД» около 3300 км за 3,5 суток.

«Стороны планируют развитие регулярных контрейлерных перевозок поездными формированиями автомобильных полуприцепов на закольцованном маршруте Москва – Новосибирск – Москва с инвестированием китайской стороной в развитие терминальных комплексов, а также закупку специализированных платформ», – сообщил и.о. заместителя начальника Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) по транспортному обслуживанию Дмитрий Гвоздев.

По словам исполнительного директора АО «ПФКО Экспресс» Романа Вдовина, пока речь идёт о внутрироссийских перевозках. Отмечается, что в настоящее время международные железнодорожные контрейлерные перевозки, в том числе и с КНР, не осуществляются. Для их развития необходимо упрощение таможенных процедур.

Кроме того, стороны намерены разработать оптимальные логистические решения по доставке магистральных седельных тягачей с использованием специализированных платформ. Компании намерены организовать перевозки тягачей из Китая в Россию. Первоначальные планируемые маршруты по территории РФ – со станции Краснокаменск Забайкальской дороги на станции Горьковской и Московской магистралей. При этом стоит отметить, что в соответствии с Правилами перевозок железнодорожным транспортом доставка магистральных седельных тягачей не относится к контрейлерным перевозкам, а расчёт тарифа производится по третьему классу.

Источники: rbc.ru, 07.06.2024; lprime.ru, 06.06.2024; tass.ru, 06.06.2024

Внутрироссийские перевозки в направлении Восточного полигона существенно растут

Наблюдается существенное увеличение внутрироссийских перевозок в направлении Восточного полигона – почти на 17% в январе-апреле. В этом направлении перевозятся продукты второго передела, дающие наибольший прирост внутреннего валового продукта (ВВП) страны, сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Михаил Глазков.

«Если рассматривать общую тенденцию по сети, вы видите цифры, что идет незначительное снижение погрузки, то в восточном направлении мы прирастаем, и с начала года, за 4 месяца, в восточном направлении погрузка приросла на 3% к уровню 2023 г. Идет незначительное снижение погрузки в порты Дальнего Востока, но при этом на 22% идет увеличение перевозок в направлении погранпереходов», – сообщил Глазков на транспортно-логистической конференции «PRO//Движение. Восток» в Хабаровске.

Однако, по его словам, есть и проблемы, на которые стоит обратить внимание. Это и скорость движения, это и встречные вагонопотоки, которые сегодня как в груженом, так и в порожнем направлении движутся и занимают пропускные способности на лимитирующих направлениях. Именно этими проблемами надо заниматься. Также требует развития направление маршрутизации контейнерных перевозок.

Источник: Iprime.ru, 23.05.2024

Тяжеловесы выходят на путь

В условиях инфраструктурных ограничений ОАО «РЖД» в направлении портов крайне актуален поиск резервов провозной и пропускной способностей. Важным инструментом в этой связи остается эффективная практика управления парком инновационных вагонов с организацией тяжеловесного движения поездов.

Наибольшая доля вагонов с увеличенной нагрузкой на ось наблюдается в перевозках в направлении терминалов Дальнего Востока. На сегодня она составляет 63%.

Одновременно на Восточном полигоне получает развитие практика вождения поездов повышенной массы, которые состояются из подвижного состава с улучшенными характеристиками.

По словам начальника Дальневосточной магистрали Евгения Вейде, организацию тяжеловесного движения на Транссибе обеспечивает поступление мощных электровозов серии ЭС5К «Ермак», в том числе в 4-секционном

исполнении. В свою очередь, новые тепловозы 3ТЭ28, наряду с локомотивами 3ТЭ25К2М, заняты в вождении поездов повышенного веса на участках БАМа.

Тяжеловесное движение на сегодня – одна из ключевых возможностей дороги провести за счет технических решений наибольшее количество грузов, говорит Е. Вейде. К прошлому году прирост по пропуску составов повышенного веса составил 20%. Среднесуточно на дороге обеспечивается движение 22,5 поездов весом 7100 т. Это позволяет дополнительно доставить получателям на 6 млн т грузов больше в годовом выражении. Помимо поездов весом 7100 т, осуществляется пропуск маршрутов массой 8200-8300 т на тех участках пути, где позволяет инфраструктура.

Увеличение массы и длины поездов, работа с инновационным парком наряду с эффективным управлением порожняком и неиспользованным подвижным составом дает наилучший результат в организации продвижения грузов по Восточному полигону, отмечает заместитель гендиректора ОАО «РЖД» – начальник Центральной дирекции управления движением Михаил Глазков.

Стоит сказать, что с начала 2024 г. в России растет производство вагонного парка с увеличенной нагрузкой на ось. По данным Объединения вагоностроителей, за 4 месяца выпущено 5,4 тыс. инновационных вагонов. Это на 15% превышает прошлогодний результат.

Основная доля выпуска инновации приходится на полувагоны. Их производство (3,3 тыс. ед.) возросло к соответствующему уровню 2023 г. на 46%.

Источник: prim.rbc.ru, 12.06.2024

Танк-контейнеры пойдут к Амуру

В целях расширения экспорта сжиженного углеводородного газа в районе железнодорожного моста Нижнеленинское – Тунцзян планируется построить специализированный терминал.

В стадии заключения с Корпорацией развития Дальнего Востока (КРДВ) находится соглашение с ООО «Объединенная нефтегазохимическая компания» (ОНГК) по созданию в районе железнодорожного пункта пропуска Нижнеленинское комплекса по перевалке СУГ, нефтехимического сырья для последующих переделов. Объем инвестиций оценивается в 8,1 млрд руб.

Мощность перегрузочного комплекса у моста через Амур составит 1,2 млн т ежегодно, в том числе: по СУГ – 450 тыс. т, пентан-гексановой фракции (предназначена в качестве сырья нефтехимических производств) –

200 тыс. т, газовому конденсату и сырой нефти – 50 тыс. т, прямогонному мазуту (используется, в частности, как компонент при производстве товарных мазутов) – 500 тыс. т.

На терминале, среди прочих объектов, предусмотрена площадка для обслуживания танк-контейнеров.

Ориентировочный срок ввода объекта, согласно данным КРДВ, – 2027 г.

Реализовать этот проект ОНГК планирует с китайским партнером. В прошлом году на Восточном экономическом форуме компания подписала соглашение о совместном финансировании приграничного перевалочного комплекса с Xuan Yuan Industrial Development.

Организовать движение танк-контейнеров предполагается через другой погранпереход, который свяжет территории России и Китая, расположенные у Амура, – Джалинда – Мохэ. Правда, этот подвижной состав планируется задействовать для поставок в КНР сжиженного природного газа. Источником грузовой базы выступят малотоннажные производства СПГ в Якутии.

Как проинформировал заместитель гендиректора АО «АК «Железные дороги Якутии» по стратегическому развитию Алексей Местников, на начальном этапе реализации проекта предполагается открытие смешанного пункта пропуска с устройством понтонного моста через Амур. Грузы из Республики Саха, руда и уголь в контейнерах типа open top, а также СПГ в танк-контейнерах будут следовать по железной дороге до ст. Сковородино, затем перегружаться на автотранспорт назначением в Китай. С восстановлением железнодорожного участка Сковородино – Рейново поезда с грузами смогут идти до самого пункта пропуска.

Выход к морю

В мае Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) сообщил о том, что договорился с китайским производителем нефтехимической продукции Hebei Naíwei о совместном инвестировании в строительство первого на Дальнем Востоке морского терминала для перевалки СУГ. Перегрузка будет осуществляться по схеме вагон – склад – судно.

Объем перевалки на первом этапе может составить 1 млн т ежегодно. Как предполагается, целевыми рынками сбыта будет не только Китай, но и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Мощности по перевалке СУГ должны заработать в Советской Гавани. Данный проект инициировало в свое время ООО «Компания Ремсталь», но в дальнейшем он был приостановлен. С появлением новых инвесторов планируется по нему возобновить работы.

Экспорт российского сжиженного углеводородного газа в КНР сегодня набирает темпы. Оценочно, в 2025 г. в Китай может быть перенаправлено около 3 млн т сырья и до 4,5 млн т после 2026 г. при условии реализации проектов по

производству СУГ ключевыми грузовладельцами, говорит генеральный директор АО «СГ-транс» Сергей Калетин.

Источник: rzd-partner.ru, 28.05.2024

Россия, Китай и Казахстан создают новый транспортный хаб в Подмосковье

«Казахстанские железные дороги» («Казахстан темир жолы», КТЖ), российское АО «Славтранс-Сервис» и китайская компания Xian Free Trade Port Construction and Operation дали старт строительству нового транспортно-логистического центра CRK Terminal на станции Селятино в Московской области.

В рамках торжественного запуска строительства состоялась отправка контейнерного поезда «Hub to hub» со станции Селятино в Сиань, состоящего из 53 контейнеров. Ключевой логистический узел призван развивать прямое транспортное сообщение между казахстанско-китайским терминалом в городе Сиань (КНР), Россией и другими странами.

Как отметили в компании «Казахстанские железные дороги», реализация проекта даст ряд преимуществ по перевалке и обработке грузов, в том числе для казахстанских грузоотправителей, положительно отразится на сроках доставки, а также будет способствовать среднесрочному и долгосрочному планированию контейнерных перевозок.

Кроме того, совместное предприятие позволит максимально задействовать потенциал участников проекта и расширит спектр оказываемых услуг по логистике и терминальной деятельности, подчеркнули в КТЖ.

Источник: index1520.com, 03.05.2024

«РЖД Логистика» расширяет номенклатуру грузов «Агроэкспресса»

АО «РЖД Логистика» расширило номенклатуру грузов в рамках сервиса «Агроэкспресс», осуществив первую перевозку «от двери до двери» партии цитрусовых по железной дороге из Китая в Россию.

Партия мандаринов была отправлена со ст. Чэнсян (г. Ченду) до ст. Селятино. Время в пути составило 11 дней. Продукция перевозилась в автономных рефконтейнерах «РЖД Логистики», оснащенных функциями спутникового отслеживания местоположения, контроля температуры и влажности, что гарантирует сохранность продукции для конечных

потребителей. Ранее «РЖД Логистика» в тестовом режиме успешно реализовала отправку партии помело в прямом железнодорожном сообщении из Китая в Россию.

«Агроэкспресс» – специализированный сервис АО «РЖД Логистика» и АО «РЭЦ» по перевозке продукции российского АПК, в том числе температурных грузов в Китай, Казахстан, Узбекистан и в страны Ближнего Востока ускоренными контейнерными поездами. Гарантировать оптимальные сроки и сохранность грузов позволяют современные транспортные решения, широкий выбор маршрутов и дополнительных услуг.

Источник: advis.ru, 06.04.2024

«РЖД Логистика» отправила первый «Агроэкспресс» из Челябинской области в Индию через Иран

«РЖД Логистика» (РЖДЛ) отправила с ТЛЦ «Южноуральский» в Челябинской области (проект «Государственной транспортной лизинговой компании», ГТЛК) первый контейнерный поезд «Агроэкспресс» по восточному коридору МТК «Север – Юг» в Индию.

В рамках первой перевозки поезд из 31 TEU с овсяными хлопьями и крупами компании «Ресурс ТМ Увелка» отправился со станции Формачево. Железнодорожный маршрут по колею 1520 мм пройдет до станции Сарахс (Туркменистан) транзитом через Казахстан. Далее контейнеры перегрузят на платформы для колеи 1435 мм и отправят до порта Бендер-Аббас в Иране, откуда груз доставят морем в индийский порт Мундра. Планируемое транзитное время до порта назначения составляет 35 суток. По оценке экспертов, в ближайшие годы объем грузов АПК, перевозимых по этому транспортному коридору, может достичь 100 тыс. тонн в год.

Непрерывная рельсовая связь с такими странами, как Туркменистан, Афганистан, Иран через Казахстан, а также дополнительные перспективы организации грузоперевозок в страны Персидского залива и Африки, открывают новые возможности для российских экспортеров по реализации своей продукции на альтернативных рынках сбыта.

ТЛЦ «Южноуральский» включен в ведомственный проект Минтранса России «Формирование сети транспортно-логистических центров». В настоящий момент в состав ТЛЦ входит складской комплекс класса «А», площадью более 60 тыс. м², контейнерный терминал емкостью порядка 10 тыс. TEU, а также объекты железнодорожной и инженерно-коммунальной инфраструктуры.

Источник: infranews.ru, 02.05.2024

«РЖД Логистика» отправила первый прямой контейнерный поезд из Волгоградской области в Китай

«РЖД Логистика» осуществила первую отправку контейнерного поезда в прямом железнодорожном сообщении со станции Орловка (Волгоградская область, ПривЖД) в Китай до станции Иуси (г. Иу, провинция Чжэцзян).

Поезд, состоящий из 62 сорокафутовых контейнеров с техническим углеродом в упакованном виде, проследует транзитом по территории Казахстана «по согласованной нитке графика». Планируемое время в пути составляет 10 суток.

В настоящее время готовится к отправке следующий контейнерный поезд по данному маршруту. Кроме этого, в дальнейшем «РЖД Логистика» планирует запустить сервис грузоперевозок с Приволжской железной дороги в Китай через Монголию.

Источник: infranews.ru, 28.05.2024

Международную логистику охватят новым цифровым профилем

Проект постановления правительства РФ «О проведении эксперимента по переходу на электронный документооборот при осуществлении грузоперевозок автомобильным, морским, речным, железнодорожным, воздушным видами транспорта» предусматривает внедрение электронного документооборота на всех этапах грузоперевозок, осуществляемых различными видами транспорта с использованием национальных информационных систем в рамках ЕАЭС.

В РФ имеется своя информационная система, на основе которой предполагается апробация технологии выдачи разрешительных и товаросопроводительных документов посредством механизма единого окна. Это национальная цифровая транспортно-логистическая платформа (НЦТЛП) на основе ПО «ГосТех», уточнили эксперты.

Основной задачей эксперимента является апробация первоочередных прототипов подсистем и сервисов НЦТЛП первой очереди, включая сервис «Единое окно» выдачи перевозочных, товаросопроводительных и разрешительных документов», сервис «Цифровой профиль участника платформы», сервис «Предоставление информации о движении грузов (прослеживаемость)», сервис «Предоставление данных о перевозках и объектах транспортно-логистической инфраструктуры», указывается в пояснительной записке к проекту документа.

На основе тестирования работы сервисов предполагается внести изменения в законодательство РФ, регламентирующее грузоперевозки в части перехода на электронный документооборот.

Также предстоит отработать, как уточнили эксперты, взаимодействие с государственной информационной системой электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД).

ГИС ЭПД внедрена в РФ с 1 сентября 2022 г. и поддерживает оборот электронных транспортных накладных (ЭТрН) на разных видах транспорта (ЭДО охвачены пока только автомобильные перевозки).

Что касается ОАО «РЖД», то в перспективе в АС ЭТРАН должны появиться новые функции, связанные с информационным взаимодействием с ГИС ЭПД. Очевидно, что через нее будет организовано и взаимодействие с НЦТЛП.

Системы, аналогичные ГИС ЭПД в РФ, внедряются и в ряде других стран ЕАЭС. С ними, собственно, и намечено проводить указанный в документе эксперимент.

Источник: rzd-partner.ru, 04.05.2024

Итоги транспортно-логистического форума «Грузовая панорама»

17 апреля в Москве состоялся традиционный транспортно-логистический форум «Грузовая панорама». В этом году мероприятие собрало более 100 участников в очном и онлайн-форматах: представители транспортных и промышленных предприятий, отраслевые эксперты, участники рынка перевозок.

Участники обсудили самые острые темы железнодорожной отрасли.

Анализ погрузки на сети ОАО «РЖД» за последние 11 лет привел в своем докладе заместитель гендиректора ИПЕМ В.Б. Савчук. «Обращает на себя внимание, что железнодорожный транспорт за 11 лет потерял 140 млн т грузов – это прежде всего нефтяные продукты и строительные грузы», – отметил докладчик. Выпавшая грузовая база стала замещаться иными номенклатурами (уголь вырос на 37 млн т, что покрыло снижение других грузов на 27%, на 33 млн т выросли минеральные удобрения), но объема перевозок 2012 г. это все равно не дало достичь.

Среди актуальных тем последнего времени для железной дороги, в том числе обосновывающих потери грузов, – нехватка локомотивной тяги. По данным на начало года, наибольшее число поездов, отставленных от движения по ответственности локомотивного хозяйства, приходилось на

Дальневосточную магистраль. Серьезна обстановка с брошенными составами и на Свердловской и Южно-уральской дорогах.

В процентном соотношении: 63% бросаний поездов из-за тяги вызвано недосодержанием парка (код 22), 18% – отказом технических средств (код 21), 12% – несвоевременной выдачей локомотива (код 24), 7% – отсутствием или ожиданием локомотивной бригады (код 23). По сути, большинство проблем связаны именно с техническим обслуживанием тягового ПС. На сегодня этим занимаются сервисные компании на аутсоринге, что оказалось проблемой, отметил на форуме президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин: ««Российские железные дороги» и грузовладельцы стали заложниками того, как работают сервисные компании. Сервисным компаниям, по большому счету, все равно, сколько локомотивов куда девается, что с ними происходит и т. д.». За последнее время выросли отказы (в настоящее время рост количества отказов технических средств по локомотивному комплексу составляет, в зависимости от дорог и сервисных компаний, от 9 до 12%), которые в числе прочего приводят к так называемому сходу локомотива с кольца: то есть машина не может выдержать установленный межремонтный пробег, ей снова требуется проведение техобслуживания или ремонта. На общую картину влияет и недостаточная надежность поступающего на сеть современного парка. Примерно у 60% такой техники сегодня не выдерживается коэффициент технической готовности, который заявлен производителем, сообщил П. Иванкин.

Затронули спикеры форума и ситуацию поставок грузов на экспорт. Так, была затронута тема экспорта в адрес Дальнего Востока. В I квартале отправки в экспортном сообщении через основные пункты пропуска (морские и сухопутные) в ДФО увеличились к прошлогоднему уровню на 16,1% (только в марте – на 8,9%). Рост отмечается на железнодорожном пункте пропуска Наушки (за 3 месяца на 36,3%), через Забайкальск (на 18,5%). Но такова ситуация не везде на Дальневосточном направлении: к примеру, спад к прошлогоднему уровню через хабаровские порты (Ванино-Совгаванский узел) наблюдался в течение февраля – марта. Это отчасти было вызвано окнами при строительстве и ремонте инфраструктуры на Восточном полигоне. Отрицательно на продвижение грузопотока влияла и ситуация с обеспеченностью перевозок тягой по некоторым локомотивным депо на БАМе.

Вторая и третья сессии «Грузовой панорамы» были посвящены цифровым процессам, которые сегодня внедряются на всех этапах грузоперевозок, а также затронули темы новых технологий для продвижения грузов по сети.

На форуме не обошлось без дискуссий вокруг ДМЗИ (динамическая модель загрузки инфраструктуры). Алгоритмы работы системы нуждаются в

совершенствовании. Вопросов к ней по-прежнему много, и участникам рынка хочется быть услышанными.

Источник: wagon-cargo.ru, 22.04.2024