



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

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

III КВАРТАЛ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ	5
Северо-Сибирская железная дорога войдет в состав Трансарктического транспортного маршрута	5
Путин: мощности БАМа и Транссиба к 2032 году должны вырасти в 1,5 раза	6
В масштабе полигона	7
ТЛЦ «Артём»: преодоление вызовов и технологическое лидерство в логистике	8
В условиях высокой загруженности Транссиба на пространстве СНГ активно формируются альтернативные логистические маршруты	9
РФ и Иран провели переговоры по строительству железнодорожной линии Решт – Астара, планируют дальнейшую реализацию проекта	12
РФ рассчитывает на совместное с Индией освоение СМП и МТК «Север-Юг» – Мантуров	13
КТЖ и ОАО «РЖД» намерены подписать соглашение о развитии восточного маршрута МТК «Север-Юг»	13
ОАО «РЖД» увеличили экспорт контейнеров через границу с Казахстаном на 46%	14
Российский транзит нужен Узбекистану	15
Контейнерам определили технологический путь.....	16
РФ с начала июля экспортировала 7 млн т зерна, к концу 2025 года ожидается не менее 33 млн т – Минсельхоз	18
«Арктический» товарообмен утроится.....	18
Тактическая схема отправок.....	19
ОАО «РЖД» заключили первую биржевую сделку по поставке пиломатериалов в Китай.....	20
Уникальный проект АО «РЖД Логистика»: осуществлена сложнейшая перевозка тяжеловесного оборудования из КНР	21
ТЛЦ «Южный Порт» впервые принял поезд с товарами народного потребления из Китая. Грузополучателем выступила «РЖД Логистика»	22
В Забайкалье создадут логистический терминал для российских и китайских вагонов.....	23
В Калининград теперь можно доставить грузы новым способом «три в одном»	23
FESCO впервые отправила танк-контейнерный поезд.....	24
Собственный подход к упаковке груза.....	25
FESCO запустила контейнерный поезд из Владивостока в Калугу с машинокомплектами из КНР.....	26
ПГК впервые запустила маршруты из порожних вагонов в порту на юге РФ.....	26

ЗА РУБЕЖОМ	28
Обнародован очередной отчет о развитии рынка железнодорожных перевозок в странах ЕС	28
На британской магистрали East West Rail начались грузовые перевозки	29
Freightliner заключил два долгосрочных контракта на перевозки массовых грузов	29
Начались железнодорожные перевозки полуприцепов между Шербуром и Байонной.....	30
В Польше в 2025 году перевозки грузов ускорились	31
PLK проведет тендер на модернизацию железных дорог в портах Балтийского моря (Польша).....	32
Оператор PKP CARGO CONNECT отправил пилотный грузовой поезд из Варшавы в Китай.....	33
Оператор CLIP Intermodal и компания Amazon расширяют сотрудничество	33
В Малашевичах построят современный мультимодальный терминал	34
ÖBB начинают строительство второй очереди мультимодального терминала на юге Вены.....	34
METRANS открывает новый маршрут между румынскими Арадом и Бухарестом	35
Стабильный рост объемов грузовых перевозок (Китай)	35
Китай расширяет участие в развитии Среднего транспортного коридора	36
Контейнеры из Чэнду доставлены по Среднему коридору в Карс за 15 суток.....	36
В провинции Хубэй заработала вторая станция отправления поездов в сообщении с Европой.....	37
Из Шэньяня в ТЛЦ «Белый Раст» в Москве отправился первый поезд премиум-класса в рамках железнодорожных грузоперевозок Китай – Европа	38
В Китае открыт экспериментальный контейнерный терминал	39
Из китайского Синьцзяна отправлено более 1000 грузовых поездов «Тянь-Шань».....	40
По магистрали Китай – Лаос перевезено более 14 млн тонн трансграничных грузов.....	40
BNSF открыла прямой трансконтинентальный маршрут Лос-Анджелес – Хьюстон	41
Порт Лос-Анджелеса поддерживает инициативу по увеличению перевозок из Калифорнийской долины.....	41
В Индии одобрили проект развития четырех железнодорожных коридоров	42
Рост перевозок в выделенных грузовых коридорах (Индия).....	43
Зангезурский коридор получит турецкое продолжение	43
На фоне снижения объемов ЮАР открывает грузовые железные дороги для частных перевозчиков	45
Таджикистан выражает заинтересованность в присоединении к железнодорожному проекту Китай – Кыргызстан – Узбекистан.....	46
Мультимодальный маршрут Китай – Кыргызстан – Узбекистан доказал свою эффективность	47
Узбекистан, Афганистан и Пакистан подписали соглашение по трансафганскому коридору.....	48

Иран и Туркменистан наращивают транзитный потенциал.....	49
Туркменистан присоединяется к Среднему транспортному коридору.....	49
Железные дороги Казахстана и Турции подписали соглашение по развитию Среднего коридора	50
Из Казахстана во Вьетнам через китайский порт отправлено 17 тыс. тонн пшеницы.....	51
На севере Казахстана начато строительство крупного транспортно-логистического комплекса	52
В казахстанском порту Актау открыта первая очередь контейнерного терминала	52
В Узбекистане провели первый тест контрейлерных перевозок	53
Повышение эффективности перевозки паллет по железной дороге	53

РОССИЯ

Северо-Сибирская железная дорога войдет в состав Трансарктического транспортного маршрута

Будущая Северо-Сибирская железнодорожная магистраль будет включена в структуру Трансарктического транспортного коридора, значение которого ранее подчеркнул президент России. Об этом сообщил председатель исполнительного комитета межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» Геннадий Гусельников.

Проект строительства Северо-Сибирской магистрали был поставлен на повестку осенью 2023 г. по поручению главы государства Владимира Путина. Тогда он дал указание правительству России совместно с администрацией Кемеровской области, Российской академией наук и ОАО «РЖД» проработать возможность создания новой железной дороги. Стоимость проекта, по оценкам, составляет 8 трлн рублей, а, по расчетам ученых, инвестиции в инфраструктуру окупятся в течение двух десятилетий.

«Северо-Сибирская железная дорога обязана будет интегрироваться туда, потому что дорога будет элементом Трансарктического коридора. У нас есть основное транспортное плечо и маршруты подвоза продукции для того, чтобы наполнять Северный морской путь. В качестве дополнения к портам Севморпути мы предлагаем железную дорогу в той или иной конфигурации», – отметил Гусельников.

По прогнозам, пропускная способность новой магистрали достигнет 115 млн тонн в год, из которых около 50 млн тонн составит уголь. По словам главы исполкома МАСС, проект продолжает вызывать интерес на уровне различных государственных структур. «Мы сейчас активно изучаем опыт Тихоокеанской железной дороги, которую построили очень быстро», – добавил Гусельников, подчеркнув, что частные компании в Сибири также могли бы рассмотреть возможность участия в развитии железнодорожной инфраструктуры.

Президент России Владимир Путин в ходе пленарного заседания Восточного экономического форума ранее подчеркнул, что внимание к маршруту, соединяющему Санкт-Петербург и Владивосток через Арктику, активно растет – как со стороны отечественных компаний, работающих в Арктическом регионе, так и со стороны зарубежных перевозчиков.

Трансарктический транспортный коридор представляет собой транспортную артерию, связывающую восток и запад страны, в частности порты Санкт-Петербурга и Владивостока, проходя через северные моря и такие узловые порты, как Мурманск и Архангельск. Основная задача проекта

– обеспечить более короткое, безопасное и экономически эффективное сообщение между ключевыми промышленными, энергетическими, сельскохозяйственными центрами и рынками сбыта. По сути, он является развитием идеи Большого Северного морского пути и реализуется в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система».

Источник: tass.ru, 09.09.2025

Путин: мощности БАМа и Транссиба к 2032 году должны вырасти в 1,5 раза

Россия продолжит модернизацию Восточного полигона железных дорог – Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, их провозные мощности к 2032 г. должны вырасти в 1,5 раза по сравнению с началом 2025 г. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин на пленарной сессии Восточного экономического форума (ВЭФ), отметив, что также продолжится расширение железнодорожных подходов к морским портам Дальнего Востока.

«Мы продолжим модернизацию Восточного полигона железных дорог – БАМа и Транссиба. В 2032 г. их провозные мощности должны стать в полтора раза выше, чем на начало текущего года. Предстоит и дальше расширять железнодорожные подходы к морским портам Дальнего Востока, которые динамично развиваются, прежде всего, за счет частных инвесторов», – сказал президент РФ, отметив, что за последние 10 лет портовые мощности в регионе удвоились и на сегодняшний день составляют почти 380 млн тонн грузов в год.

Как подчеркнул президент РФ, в соответствии с действующим федеральным проектом, портовые мощности Дальнего Востока должны вырасти к 2030 г. еще на 115 млн тонн грузов в год.

По словам Путина, за последние годы нагрузка на транспортную систему Дальнего Востока заметно выросла, в том числе благодаря укреплению связи региона с зарубежными странами. Все это требует обновления автомобильных и железнодорожных магистралей, расширения морских терминалов, создания современных транспортных узлов с роботизированными складами и цифровой обработкой грузов.

Источник: tass.ru, 05.09.2025

В масштабе полигона

Структура грузопотока на Восточном полигоне будет пересматриваться в сторону повышения доли несырьевых неэнергетических грузов. Об этом сообщил на ВЭФ генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Уголь был и остаётся базовым грузом, который железная дорога перевозит в восточном направлении, отметил глава ОАО «РЖД» в своём выступлении на сессии «Эффективно, быстро, для людей: реализация транспортных нацпроектов на Дальнем Востоке». В то же время, напомнил он, указом президента РФ Владимира Путина поставлена цель нарастить к 2030 г. на две трети экспорт несырьевых неэнергетических товаров.

«Соответственно, сейчас мы пересматриваем и уточняем структуру перевозок. Порты и все остальные участники точно так же должны откликнуться и обратить на это внимание», – подчеркнул Олег Белозёров.

Как рассказал на сессии вице-премьер РФ Виталий Савельев, сегодня на Дальнем Востоке работает 21 морской порт совокупной мощностью 380 млн тонн в год. По его словам, это открывает большие возможности для развития. «Восточный полигон заканчивается портами, откуда наши суда с грузами идут в другие страны», – отметил Виталий Савельев.

Олег Белозёров также рассказал о том, что «Российские железные дороги» сделали в ходе реализации программы модернизации Восточного полигона. Так, за последние 10 лет там построили 3100 км путей – столько же возвели на БАМе с 1974-1984 гг.

На Восточном полигоне широко применяются новейшие технологии, такие как виртуальная сцепка. С 2020 г. число поездов, которые можно отправлять по этой технологии, выросло с 400 до 17600. Для управления движением такой интенсивности был на 50% обновлён парк компьютерной техники.

В рамках третьего этапа модернизации Восточного полигона планируется к 2030 г. довести провозную мощность до 210 млн тонн, напомнил Олег Белозёров. В настоящий момент совместно с правительством уточняются источники финансирования.

По словам Виталия Савельева, расширение Восточного полигона – важнейший мегапроект развития связанности и освоения Дальнего Востока и Сибири. Сейчас ведётся подготовка к строительству вторых Северомуйского, Кодарского, Кузнецовского тоннелей и моста через реку Амур. Эти масштабные проекты откроют новые возможности для развития предприятий Сибири и Дальнего Востока.

ТЛЦ «Артём»: преодоление вызовов и технологическое лидерство в логистике

Необходимость наращивания экспортно-импортных грузопотоков на сети российских железных дорог и повышения конкурентоспособности маршрутов является стратегической задачей для экономики страны.

Чтобы ее решить, учитывая дефицит провозной способности железных дорог и дисбаланс грузопотоков, требуется применение эффективных перевозочных технологий на основе современной транспортно-логистической инфраструктуры.

4 сентября в присутствии президента РФ Владимира Путина был открыт транспортно-логистический центр «Артём».

ТЛЦ «Артём» станет крупнейшим «сухим портом» с современной железнодорожной, терминальной, складской и таможенной инфраструктурой, способной предоставлять грузовладельцам качественный логистический сервис, соответствующий мировым стандартам.

Терминал станет ключевым хабом на Дальнем Востоке для погрузки контейнеров в полувагоны. Одновременно это и поддержка угольной отрасли по снижению затрат на логистику за счет исключения порожнего прогона полувагонов. Уникальность объекта состоит в том, что в терминале внедрены современные технологические решения, востребованные сегодня сетью российских железных дорог.

Площадь терминала превышает 500 га, общая протяженность железнодорожных путей – свыше 100 км. Проектная мощность терминала – свыше 1 млн ДФЭ в год. Современная железнодорожная, складская, таможенная инфраструктура и полноразмерные контейнерные площадки с крановым оборудованием позволят ускорить обработку грузов и снизить затраты клиентов на логистику. ТЛЦ также создаст условия для консолидации, хранения и обработки грузов северного завоза с последующей их адресной отправкой морским транспортом.

Важно отметить, что на железной дороге все определяет технология. Именно поэтому ТЛЦ «Артём» изначально спроектирован для работы с контейнерными поездами повышенной длины (до 142 условных вагонов) и полувагонами. Данные перевозочные технологии доказали свою эффективность. Они позволяют не только сбалансировать объемы экспортно-импортных грузов и сократить порожний пробег на сети железных дорог, но и высвободить на Восточном полигоне пропускные способности для других грузов. В составе ТЛЦ планируется строительство собственной электрифицированной станции. Организация уникальной кольцевой схемы движения поездов и примыкание одновременно к двум станциям

Транссибирской магистрали, с возможностью принимать и отправлять сдвоенные контейнерные поезда позволят обеспечить максимально высокую пропускную способность ТЛЦ.

Перенос на ТЛЦ «Артём» операций, напрямую не связанных с морской перевалкой грузов, будет способствовать разгрузке дальневосточных портов и обеспечит синергию между морскими и железнодорожными перевозками, стимулируя развитие интермодальных сервисов. Для разработки единой технологии взаимодействия тылового терминала с портами и Дальневосточной железной дорогой привлечен профильный научный институт – Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I.

На базе ТЛЦ «Артём» также строятся сортировочный парк и вагоноремонтное депо. На Дальнем Востоке большая потребность в ремонтных мощностях. ТЛЦ «Артём» станет ключевым элементом создаваемой опорной терминальной сети.

Деятельность терминала сможет обеспечить бесперебойную работу по вывозу контейнеров из портов Приморья, доставку грузов на территорию Северного завоза и Арктики, создание новых рабочих мест.

Проект реализуется при поддержке ВЭБ.РФ и «Сбер» в рамках механизма «Фабрика проектного финансирования» под кураторством Минэкономразвития. Проект выполняет компания «Фининвест».

Бюджет проекта оценивается в 40,3 млрд руб. Объем средств синдиката ВЭБ.РФ и Сбер составляет 31,5 млрд руб. сроком на 15 лет. Объем участия ВЭБ.РФ в финансировании проекта утвержден в объеме 7,4 млрд руб., из них 2,7 млрд руб. – льготное финансирование ВЭБ.РФ для приоритетных инвестиционных проектов на территории Дальнего Востока по линии Минвостокразвития России.

Источник: roscongress.org, 01.09.2025

В условиях высокой загруженности Транссиба на пространстве СНГ активно формируются альтернативные логистические маршруты

Геннадий Бессонов, Председатель Исполкома КТС СНГ

Сегодня уже вряд ли стоит говорить о тенденции «разворот на восток». Это свершившийся факт, вызов, с которым отрасль успешно справилась. Вопрос в том, что произошедшая переориентация экспортно-импортных операций существенно увеличила объемы и потребовала развития инфраструктурных мощностей.

Российские проекты

Поскольку решения нужны здесь и сейчас, говорим о возможной диверсификации маршрутов, чтобы обеспечивать выход на наших партнеров в экономике через морские порты в других бассейнах, кроме Дальневосточного. Это позволит наращивать объемы перевозок со странами БРИКС, АСЕАН, Юго-Восточной Азии и Африки, используя мультимодальные цепочки.

В условиях высокой загруженности Транссиба ведется активная работа по формированию новых маршрутов. Правительством прорабатывается проект формирования Трансарктического транспортного коридора из Санкт-Петербурга во Владивосток через Мурманск и Архангельск. При определении модели работы рассматривается вопрос назначения инфраструктурного оператора, выработки системы оценки эффективности конкурентоспособности на глобальном рынке.

Трансарктический транспортный коридор – это вопрос комплексности подхода, включая развитие экономических проектов, ресурсной сырьевой базы. Для этого можно увеличивать и инвестировать в геологоразведку, и, конечно же, создание необходимого транспортного каркаса в Арктике: портов, железнодорожных подходов, развития речных маршрутов.

Распоряжение от 22 сентября 2023 г. №2555-р, утверждающее комплексный план развития Архангельского транспортного узла до 2035 г., подписал Председатель Правительства Михаил Мишустин. Одно из основных мероприятий плана – строительство нового терминала в морском порту Архангельск. Для него в Двинском заливе Белого моря будет создан глубоководный морской район. Планируется, что ориентировочная мощность нового терминала к 2040 г. составит 25 млн тонн в год.

Изучается возможность возобновить работу над проектом железной дороги Курагино – Кызыл – Хами. Проект подразумевает продление будущего маршрута из Тывы в Монголию и КНР (Синьцзян), сегодня идет поиск инвесторов. Общая протяженность предлагаемой грандиозной трассы должна составить 2250 км. Вывозить по ней на экспорт планируется, прежде всего, высококачественный коксующийся уголь из Тывы, а также из близлежащих угледобывающих регионов – Хакасии и Кузбасса.

Значительную пользу эти проекты принесут для регионов, по территориям которых пройдут указанные маршруты. Это позволит реализовать ряд крупных промышленных проектов, благодаря чему появятся новые рабочие места на сотнях предприятий по всей стране, которые будут задействованы в создании и эксплуатации новых перевалочных и производственных мощностей. Однако, ключевым вопросом здесь остаются инвестиции.

Что касается грузовой базы, то можно привести пример железной дороги через пограничный переход Нижнеленинское – Тунцзян, где изначально осуществлялись перевозки сырьевых грузов, а затем стали осуществляться и контейнерные. Маршрут становится востребованным, раскатывается, регионы и операторы подключаются к проектам строительства контейнерных и логистических терминалов.

Инициативы стран СНГ

В этом году по линии Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ прорабатывается, в том числе Концепция сопряжения главных транспортных артерий, проходящих по территориям государств-участников СНГ (инициатор – Казахстан). Эта инициатива предусматривает взаимную увязку маршрутов СНГ, включая Север-Юг и Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). Это достаточно серьезный региональный игрок, имеющий поддержку, как в странах Центральной Азии, так и в Турции и ЕС. Инициатором открытия Транскаспийского коридора также выступил Казахстан, поэтому и штаб-квартира Ассоциации расположилась в Астане. Вопрос здесь в объемах перевозок – на трассе как минимум одна перевалка на море (Актау / Курык – Алят, Баку) и далее выход на Турцию через линию Карс – Ахалкалаки ограниченной пропускной способности или, возможно, через Зангезурский маршрут.

Реальной альтернативой основному маршруту через Россию и Казахстан или Транссиб этот маршрут в ближайшее время вряд ли станет, но он будет развиваться при активной политической поддержке вовлеченных стран и финансовых институтов.

При поддержке Азиатского банка развития развивается формат транспортных коридоров Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), где есть также 6 железнодорожных коридоров.

Связь Центральной Азии с Китаем обеспечит будущая линия Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Узбекистан активно взаимодействует с Афганистаном по проекту Трансафганской железной дороги. Опыт взаимодействия Афганистана и Узбекистана есть – в свое время на территории Афганистана уже была построена железнодорожная линия.

Эти маршруты могли бы быть встроены в систему транспортных коридоров СНГ и стать инфраструктурной основой будущих контейнерных сервисов.

Еще одна возможность снятия нагрузки с Транссиба – перенаправление грузов Западной Сибири на Север-Юг и будущую Трансафганскую магистраль.

Здесь, конечно, нужно считать потоки, но уместно вспомнить, что в 2027 г. будет 100-летие решения Совета Народных Комиссаров о строительстве Туркестано-Сибирской железной дороги. Турксиб стал главной транспортной стройкой первой пятилетки, и при том уровне механизации дорога от Барнаула до Южного Казахстана была построена за неполные три года. С учетом того, что сегодня технологии существенно продвинулись, вышеназванные проекты также могут быть реализованы.

В целом очевидным фактом является то обстоятельство, что на объемы контейнерных перевозок, как экспортно-импортных, так и транзитных, будут продолжать оказывать влияние изменение спроса на товары в России и на внешнем рынке, сезонные изменения логистики, изменение геополитических факторов, наличие инфраструктурных ограничений. Диверсификация маршрутов и создание разветвленной сети транспортно-логистических центров, формирование широкого спектра мультимодальных цепочек и объединение компаний, их предоставляющих, для предоставления клиенту сквозных решений, является безальтернативным путем.

Источник: rzd-partner.ru, 29.08.2025

РФ и Иран провели переговоры по строительству железнодорожной линии Решт – Астара, планируют дальнейшую реализацию проекта

Министр транспорта РФ Андрей Никитин провел рабочую встречу с заместителем министра дорог и градостроительства Ирана Хуштангом Базвандом по реализации проекта строительства железнодорожной линии Решт – Астара в Иране.

По данным министерства, в ходе встречи обе стороны подтвердили готовность к дальнейшему сотрудничеству, обмену опытом и координации действий для успешной реализации проекта.

По словам Никитина, этот проект является одним из ключевых элементов транспортного сотрудничества между нашими странами и важной частью работы международного транспортного коридора «Север-Юг». Реализация проекта контролируется на самом высоком уровне как в России, так и в Иране».

Как сообщалось, в мае Россия и Иран запустили изыскательские работы по строительству железнодорожной линии Решт – Астара в Иране. Участок станет частью международного транспортного коридора «Север-Юг».

Источник: interfax.ru, 10.09.2025

РФ рассчитывает на совместное с Индией освоение СМП и МТК «Север-Юг» – Мантуров

Участие Индии в освоении новых транспортных коридоров – Северного морского пути (СМП) и международного транспортного коридора «Север-Юг» – будет способствовать дальнейшему расширению торговых связей России и Индии, заявил первый вице-премьер РФ Денис Мантуров на заседании российско-индийской межправительственной комиссии.

В настоящее время действует межправкомиссия России и Индии по СМП, в рамках которой регуляторы и представители бизнеса прорабатывают участие индийской стороны в развитии маршрута. В июне специальный представитель госкорпорации «Росатом» (является инфраструктурным оператором СМП) по Арктике, заместитель председателя Госкомиссии по развитию Арктики Владимир Панов сообщал, что Индия проводит оценку экономической эффективности СМП. «Стратегическая польза взаимодействия России и Индии ясна – только в 2024 г. морским транспортом в Индию было отправлено более 87 млн тонн российской нефти. Это значительные объемы. Сейчас мы просчитываем наиболее выгодные транспортные комбинации для Индии по СМП, проводим оценку экономической эффективности», – говорил Панов.

МТК «Север-Юг» связывает север Европы с государствами Персидского залива и Индийского океана через Россию, Кавказ и Центральную Азию. Соглашение о создании этого мультимодального коридора было подписано в 2000 г. между Россией, Ираном и Индией, сейчас его участниками являются 12 стран. Коридор включает в себя три направления: западное – по западному берегу Каспия, восточное – соответственно, по восточному, транскаспийское – через Каспийское море.

Источник: interfax.ru, 20.08.2025

КТЖ и ОАО «РЖД» намерены подписать соглашение о развитии восточного маршрута МТК «Север-Юг»

«Казахстанские железные дороги» («Казахстан темир жолы», КТЖ) и «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») планируют до конца текущего года подписать соглашения о развитии межгосударственных стыковых пунктов (МГСП) до 2030 г. и о развитии восточного маршрута международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг».

Вопросы подготовки этих документов обсуждались во Владивостоке в ходе XVI заседания совместной рабочей группы по стратегическому сотрудничеству КТЖ и ОАО «РЖД».

Отмечается, что стороны утвердили план мероприятий по повышению эффективности МГСП на 2026-2030 гг., включающий совместные шаги и сроки для их модернизации с учетом роста грузопотока.

По данным КТЖ, за январь-август 2025 г. объем перевозок между Казахстаном и Россией достиг 58,3 млн тонн, что на 3,2% выше уровня аналогичного периода прошлого года. Экспортный грузопоток из Казахстана в/через Россию составил 35,3 млн тонн (+6,8%). При этом экспорт угля вырос на 36,4% – до 8 млн тонн, зерна – в 5,3 раза, до 1,5 млн тонн.

Рабочая группа рассмотрела также вопросы организации работы локомотивов и локомотивных бригад, а также увеличения объема перевозок по электронным накладным.

По итогам заседания подписан протокол. Следующее заседание рабочей группы состоится в Казахстане в первой половине 2026 г.

Восточный маршрут международного транспортного коридора «Север-Юг» соединяет Россию, Казахстан, Туркмению и Иран с выходом к портам Персидского залива и далее в Индию. В июле 2024 г. стороны подписали «дорожную карту» по синхронному развитию восточного маршрута на 2024-2025 гг.

Пропускная способность маршрута в настоящее время составляет около 6 млн тонн в год. К 2027 г. она должна вырасти до 10 млн тонн, а к 2030 г. – до 20 млн тонн.

Для этого запланированы модернизация железнодорожных линий, строительство вторых путей, внедрение автоматической блокировки, а также развитие межгосударственных стыковых пунктов.

Общий объем инвестиций оценивается в 1,9 млрд долл. Реализация проекта позволит сократить сроки доставки грузов между Россией, Центральной Азией, странами Персидского залива и Индией, а также усилить транзитную роль Казахстана.

Источник: interfax.ru, 15.09.2025

ОАО «РЖД» увеличили экспорт контейнеров через границу с Казахстаном на 46%

За восемь месяцев 2025 г. железнодорожным транспортом на экспорт через российско-казахстанские погранпереходы перевезено 254,4 тыс. TEU, это на 46% больше, чем годом ранее. В том числе, железнодорожные

перевозки контейнеров в Китай транзитом через казахстанские погранпункты Достык и Алтынколь выросли на 49% до 198,6 тыс. TEU.

Об импортном контейнеропотоке через границу с Казахстаном в сообщении ОАО «РЖД» не упоминается. Но Транспортная группа FESCO сообщила, что за 8 месяцев 2025 г. доставила в Россию транзитом через Казахстан из Китая «более 23 тыс. TEU», двукратно увеличив свою долю рынка на этом направлении до 14%. Сопоставив эти цифры можно предположить, что общий объем контейнерного импорта в Россию из Китая транзитом через Казахстан за 8 месяцев текущего года превысил 164 тыс. TEU.

В целом экспортные железнодорожные отправки грузов в январе-августе в направлении Казахстана выросли на 3,8% к аналогичному периоду прошлого года до 20 млн тонн. Количество передаваемых поездов из России в Казахстан увеличилось до 75-77 в сутки с 50-60 в прошлом году благодаря развитию инфраструктуры и реализации ряда технологических мер совместно с казахстанскими коллегами, говорится в сообщении. В ОАО «РЖД» также напомнили, что в Казахстане в завершающей стадии находится строительство вторых путей на участке Мойынты – Достык, что позволит существенно нарастить провозную способность как самого приграничного участка, так и всего коридора Россия – Казахстан – Китай.

Источник: infranews.ru, 17.09.2025

Российский транзит нужен Узбекистану

Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев дал указание правительству организовать регулярное железнодорожное грузовое сообщение со странами Европы. Самый экономически выгодный путь лежит через Россию.

Правительство Узбекистана должно к апрелю 2026 г. представить свои предложения по запуску регулярных рейсов для перевозки грузов в страны Восточной и Центральной Европы.

Ранее с таким предложением выступили узбекистанские экспортёры сельхозпродукции. Как заявил председатель Ассоциации переработчиков и экспортёров плодоовощной продукции Узбекистана Сардор Аббасханов, перевозить овощи и фрукты автотранспортом слишком дорого. Сегодня доставка одной фуры в Германию или Нидерланды обходится в 7 тыс. долл. США, а с холодильной камерой – до 9 тыс. долл. США. В результате себестоимость тонны продукции вырастает на 300-500 долл. При этом для поставщиков из Турции логистическая наценка не превышает 100 долл. на тонну.

Наиболее оптимальный маршрут для таких перевозок лежит через Казахстан, Россию и Беларусь, считает эксперт Каспийского института стратегических исследований (КИСИ) Александр Караваев. Той же точки зрения придерживается эксперт по Центральной Азии, главный редактор LogiStan.info Григорий Михайлов. «Это раскатанный, привычный, предсказуемый маршрут. Транскаспийский вариант расцениваю как значительно менее вероятный. Среди препятствий – более высокая цена, необходимость перегрузок, отсутствие контейнерных терминалов (во всяком случае, пока) в портах Казахстана.

О готовности России предоставить свои транзитные возможности странам, не имеющим выхода к морю, говорил 5 августа вице-премьер РФ Дмитрий Патрушев.

Директор по грузовому транспорту и логистике Центра экономики инфраструктуры Игорь Смирнов прокомментировал это предложение, подчеркнув: российская железнодорожная инфраструктура обладает значительным потенциалом для увеличения транзитных перевозок.

По словам Александра Караваева, товарооборот между Узбекистаном и странами Европы растёт достаточно интенсивно. Так, в 2021 г. Узбекистану зажгли зелёный свет в рамках режима Всеобщей системы преференций ЕС (GSP+) на 6200 видов продукции.

То, что грузы из Узбекистана пойдут через Россию и Беларусь, не должно стать препятствием, полагает эксперт КИСИ. Правда, Евросоюз во взаимодействии со странами Центральной Азии делает ставку на Транскаспийский маршрут. Однако, учитывая, что Транскаспий для таких масштабов сильно отстаёт в развитии, Ташкент может убедить Брюссель принять грузы через РФ, – говорит Александр Караваев.

Источник: gudok.ru, 27.08.2025

Контейнерам определили технологический путь

Рынок контейнерных перевозок – перспективный сегмент железнодорожных перевозок и будет прирастать объёмами, сообщила в ходе сессии «Заглянуть за горизонт: реалии и перспективы контейнерной логистики» заместитель генерального директора – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «РЖД» Ирина Магнушевская.

Она напомнила, что 2024 г. был рекордным для рынка: было перевезено 7,88 млн ДФЭ. В этом году работаем со снижением, но не глобальным. По итогам восьми месяцев оно составило 3,9%.

Основной объём падения приходится на импортные перевозки, которые снизились на 11%. Главными причинами, повлиявшими на ситуацию, стали охлаждение экономики, новые пакеты санкций, принятых в отношении РФ недружественными странами, и рецессия на мировых рынках.

По словам Ирины Магнушевской, в 2025 г. планировалось перевезти 8 млн ДФЭ. Если операторы поддержат эти объёмы, а также при наличии грузовой базы ОАО «РЖД», со своей стороны, готово обеспечить перевозку.

При этом все участники дискуссии сошлись во мнении, что для повышения эффективности перевозки ключевым фактором остаётся технологическая модернизация её процесса.

Так, Ирина Магнушевская рассказала про технологические мероприятия для организации движения контейнерных составов: в графике движения поездов на 2024-2027 гг. предложено более 3,5 тыс. расписаний, из них более 1 тыс. – с Дальнего Востока. Напомним, с декабря 2024 г. изменён подход к назначению контейнерных поездов. Теперь график движения разрабатывается на три года с возможностью внесения изменений. Кроме того, при назначении специализированных контейнерных поездов учитывается не только период их курсирования, но и точные даты. Такой подход позволяет как клиенту, так и перевозчику повысить качество планирования работы.

Действенным способом снизить объёмы подвижного состава на лимитирующих участках сети ОАО «РЖД» является применение технологии погрузки тары в полувагоны для вывоза импорта из портов Дальнего Востока, отмечает генеральный директор ПАО «ТрансФин-М» Иннокентий Алафинов. По словам генерального директора ООО «ФинИнвест» Александр Кахидзе, в условиях превалирования контейнерного импорта над экспортом и его последующего роста без технологии погрузки контейнера в полувагоны не обойтись. «Обратная загрузка в полувагон – это ключевой вопрос. Поэтому мне кажется, что экономия, которую сегодня получают операторы, перевозя контейнеры в полувагоне, – это и есть наше будущее», – подчеркнул он.

Свои предложения по оптимизации контейнерной логистики в ходе сессии озвучил и первый заместитель генерального директора по стратегии и развитию ГК «Дело» Александр Иодчин. По его оценке, восстановление рынка контейнерных перевозок может произойти в 2026 г. В базовом сценарии на 4,5%, практически до уровня 2024 г.

Для балансировки грузопотоков Александр Иодчин предложил создать условия устойчивого роста экспорта и повышения уровня его контейнеризации. В связи с этим перспективное направление –

использование длинносоставных поездов – до 142 условных вагонов. «Мы готовы принимать эти поезда и инвестировать в дальнейшее развитие инфраструктуры на базе нашего терминала (дальневосточного терминала ГК «Дело)», – отметил он.

По его оценке, переход на длинносоставные поезда позволит увеличить экспортные отправки, повысить суточную погрузку импорта, стабилизировать график и снизить операционные затраты. В Группе компаний также предложили создать рабочую группу, чтобы провести тестовые перевозки длинносоставных поездов на Восточном полигоне и унифицировать технологию на уровне узловых станций.

Источник: rzd-partner.ru, 08.09.2025

РФ с начала июля экспортировала 7 млн т зерна, к концу 2025 года ожидается не менее 33 млн т – Минсельхоз

РФ с начала июля экспортировала 7 млн тонн зерна, объем экспорта во втором полугодии 2025 г., по предварительным оценкам, составит порядка 33 млн тонн, сообщает Минсельхоз по итогам совещания. На нем обсуждались прогнозы поставок, логистика и развитие биржевой торговли.

Для стимулирования поставок прорабатываются меры совместно с бизнесом и союзами. Среди них – приоритизация железнодорожных перевозок продукции АПК, приобретенной на биржевых торгах.

«Развитие биржевых механизмов позволит повысить конкурентоспособность отечественного зерна, укрепить позиции России на мировом рынке и снизить влияние внешних факторов на внутренние цены», – говорится в сообщении.

Как сообщалось, по прогнозу Минсельхоза, экспорт зерна в этом сельхозгоду (июль 2025 г. - июнь 2026 гг.) может составить 53-55 млн т, в том числе 43-44 млн т пшеницы. В 2024/25 сельхозгоду РФ экспортировала 53 млн т зерна, в том числе 44 млн т пшеницы.

Источник: interfax.ru, 05.09.2025

«Арктический» товарообмен утроится

Первый в этом году контейнерный поезд в рамках международного логистического маршрута «Арктический экспресс № 1» отправлен из Архангельска со станции СЖД Соломбалка.

– *Какой груз он везёт и куда?*

– Комплектующие для крупноузловой сборки китайских автомобилей следуют в Тульскую область по специальному ускоренному маршруту. Импортный груз прибыл 15 августа по Северному морскому пути (СМП) в порт Архангельск из Китая на борту контейнеровоза Newnew Polar Bear. Всего же судно доставило 497 контейнеров с автозапчастями, плёнкой ПВХ и сталью, которые будут отправлены контейнерными поездами на станции МЖД – Воротынский, Маклец и Белый Раст.

– *Чем загрузили обратный рейс в КНР?*

– На борту 227 контейнеров с пиломатериалами, 108 – с никелевым концентратом, 76 – с бумагой и 50 – порожние. Их доставили в Архангельск четырьмя контейнерными поездами со станций Северной и Октябрьской магистралей.

– *Насколько востребован сервис «Арктический экспресс № 1»?*

– Он был организован в 2024 г. при участии ОАО «РЖД» и позволяет проводить товарообмен с Китаем через порт Архангельск по СМП и железной дороге. В прошлом сезоне навигации из Архангельска вглубь России отправили 31 «арктический экспресс» с более чем 24 тыс. тонн импортных грузов, а в Архангельск для транспортировки в КНР прибыл 21 контейнерный поезд с продукцией лесопромышленного комплекса и химической промышленности общим весом около 40 тыс. тонн.

Северная дорога получила от десяти своих грузоотправителей предварительное согласие на доставку российской продукции в Китай по СМП. Планируемый объём экспорта – около 5 тыс. контейнеров. Это втрое больше, чем в прошлом году.

Источник: gudok.ru, 25.08.2025

Тактическая схема отправок

Компания «Логопер» совместно с ОАО «РЖД» и при поддержке Федеральной таможенной службы (ФТС) России дала официальный старт регулярному сервису по вывозу грузов из Екатеринбурга в Китай через Казахстан.

Проект реализован совместно с оператором логистических терминалов в Республике Казахстан – «Кедентранссервис». Стороны организовали первую тестовую отправку поезда по этому маршруту в конце мая. Логистика сервиса подразумевает перевозку уральской продукции с транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Уральский» (Екатеринбург) в контейнерах в полувагонах до ТЛЦ «Астана» (Казахстан), после чего тара

перегружается на фитинговые платформы и следует в Китай через пункты пропуска Достык – Алашанькоу или Алтынколь – Хоргос.

Освободившиеся в Астане порожние полувагоны следуют к Экибастузскому месторождению угля (Казахстан) под загрузку твёрдым топливом, после чего они возвращаются в Россию, едут на станцию Малорефтинская (под Екатеринбург) для конечного получателя – Рефтинской ГРЭС. После выгрузки угля порожний подвижной состав отсылается на ТЛЦ «Уральский», где начинается новый круг поставок. Таким образом, полувагоны следуют по закольцованному маршруту.

Срок доставки груза из Екатеринбурга в Китай через Астану составит 10 дней, что гораздо быстрее некоторых альтернативных маршрутов в сообщении с КНР. Более того, отправки по этому маршруту разгрузят Транссибирскую магистраль и позволят привлечь экспортёров из других регионов.

Благодаря использованию нового маршрута в перспективе планируется нарастить потенциал экспорта груза в контейнерах до семи поездов в сутки.

Источник: gudok.ru, 10.07.2025

ОАО «РЖД» заключили первую биржевую сделку по поставке пиломатериалов в Китай

Первая биржевая сделка по поставке пиломатериалов в Китай заключена через цифровую платформу структуры ОАО «РЖД» и Петербургской биржи.

Речь идет о платформе «Оператор товарных поставок» (ОТП). Это совместный проект компании «Цифровая логистика» («дочка» РЖД) и Петербургской биржи. Цифровая платформа позволяет отслеживать передвижение биржевого товара в режиме онлайн, обеспечивает точность расчета транспортировки, дает возможность оптимизировать логистику.

В рамках сделки продано 3800 кубических метров пиломатериалов хвойных пород с доставкой до станции Тайцан в КНР. Экспортная перевозка будет осуществлена контейнерным поездом российского оператора.

По словам замглавы ОАО «РЖД» Евгения Чаркина, положительный опыт взаимодействия ОАО «РЖД» и Петербургской биржи в рамках платформы «Оператор товарных поставок» расширяется за счет новых товарных секций.

«Очевидно, что цифровая среда стала качественным и продуктивным решением, востребованным рынком, отвечающим интересам как участников

торгов, так и государства», – цитируют РЖД слова заместителя гендиректора ОАО «РЖД».

Компания отмечает, что существенным преимуществом является также то, что это экспортная сделка с отгрузкой контейнерным поездом по сквозной ставке до станции назначения в КНР.

Это не только расширяет возможности российских производителей на новых рынках сбыта и упрощает транспортировку для зарубежных покупателей, но и повышает уровень доверия у экспортеров и импортеров за счет прозрачности логистической услуги и конкурентной торговой среды.

Источник: 1prime.ru, 18.08.2025

Уникальный проект АО «РЖД Логистика»: осуществлена сложнейшая перевозка тяжеловесного оборудования из КНР

Компания «РЖД Логистика» успешно завершила доставку первых двух из шестнадцати комплектов уникального тяжеловесного оборудования из Китая в рамках проведения модернизации двух масштабных производственных объектов крупнейшего предприятия металлургической отрасли России. Вес каждого комплекта составил более 300 тонн.

Проект отличался исключительной сложностью как с технической, так и с административной точек зрения. В рамках реализации проекта специалистами компании был осуществлен замер оборудования на производстве в Тайане (КНР), далее разработан детальный мультимодальный маршрут, сочетающий автомобильные и железнодорожные перевозки.

Ключевым моментом ввиду инфраструктурных ограничений станции Забайкальск стала необходимость согласования условий погрузки оборудования на станции Маньчжурия между администрациями Забайкальской и Харбинской железных дорог. Для решения данного вопроса АО «РЖД Логистика» разработало «Временную технологию организации перевозок проектных грузов в направлении Китай – Россия с погрузкой их на вагоны-транспортёры колеи 1520 мм на станции Маньчжурия «Китайских железных дорог». Технология предусматривает возможность погрузки проектных грузов массой свыше 100 тонн, но не превышающих 4-й нижней, 4-й боковой и 3-й верхней степеней негабаритности, в вагоны-транспортёры колеи 1520 мм на станции Маньчжурия.

Специалистами компании был реализован целый комплекс мероприятий по разработке и согласованию схем размещения и крепления груза в соответствии с правилами ОАО «РЖД» и ГК «КЖД», организации подачи и приема вагонов под погрузку, перегрузке с применением

специальной крановой техники и под контролем собственных экспертов, согласованию и оформлению перевозочных документов. Кроме того, в пути следования был организован не только диспетчерский контроль движения, но и контроль (поддержание) давления в самом оборудовании.

Как отметил генеральный директор АО «РЖД Логистика» Олег Полеев, успешный запуск данного проекта стал результатом двухлетней подготовки. Несмотря на все вызовы, удалось не только разработать оптимальный маршрут, но и в установленные сроки согласовать его со всеми регулирующими органами двух стран, обеспечив беспрепятственную доставку важного для заказчика оборудования.

Источник: rzd-partner.ru, 22.09.2025

ТЛЦ «Южный Порт» впервые принял поезд с товарами народного потребления из Китая. Грузополучателем выступила «РЖД Логистика»

АО «РЖД Логистика» в рамках совместного сервиса с ООО «Транзит» запустило регулярный контейнерный сервис из восточной части Китая со станции Хэфэй до московского терминала «Южный Порт» Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД».

1 июля на столичном терминале «Южный Порт» встретили первый публичный импортный контейнерный поезд из Китая с товарами народного потребления. Поезд отправился со станции Хэфэй (восточный Китай) транзитом через Казахстан и прибыл на терминал «Южный порт» спустя 20 суток, доставив в Москву товары народного потребления. Новый маршрут стал частью программы по расширению международных транспортных коридоров и оптимизации цепочек поставок между Азией и европейской частью России.

Отмечается, что запуск нового импортного сервиса через ТЛЦ «Южный Порт» – это важный шаг в развитии трансевразийской логистики. Расположение терминала в черте города делает его одним из ключевых звеньев в цепочке доставки, обеспечивая как оперативность, так и экономическую эффективность для клиентов.

Контейнерный сервис станет регулярным и должен выйти на плановые показатели в 2-4 импортных рейса в месяц. ТЛЦ «Южный Порт» подтверждает свою стратегическую роль в международной логистике, открывая новые возможности для бизнеса и способствуя укреплению транспортного сотрудничества между Россией и Китаем.

Источник: rzdlog.ru, 01.07.2025

В Забайкалье создадут логистический терминал для российских и китайских вагонов

Транспортно-логистический центр, способный принимать вагоны по российской и китайской колее, создадут в Забайкальском крае за 30 млрд руб. Соответствующее соглашение подписано между правительством региона и группой компаний ООО «ГПБ-Инфраструктурный холдинг» и ООО «Забсиб-логистика» в ходе Восточного экономического форума.

Соглашение предусматривает создание и эксплуатацию транспортно-логистического центра, включающего контейнерные и навалочные терминалы, железнодорожную инфраструктуру для приема поездов как по широкой, так и узкой колее, а также промышленную зону с инженерной и транспортной инфраструктурой для новых производств.

В России и Китае разная ширина колеи для поездов. В России используется широкая колея (1520 мм), в Китае – стандартная (1435 мм). При пересечении границы требуется перевалка или перестановка вагонов.

Источник: tass.ru, 05.09.2025

В Калининград теперь можно доставить грузы новым способом «три в одном»

Калининградская железная дорога (филиал ОАО «РЖД») в тандеме с ООО «Русинтертранс» запустили новый сервис доставки грузов в/из российского эксклава.

Теперь грузы доставляют, объединив автомобильный и железнодорожный транспорт с паромным сообщением. В первую очередь, речь идет о санкционных товарах, которые запрещены к железнодорожному и автомобильному транзиту через Литву.

Отмечается, что в порты Усть-Луга и Санкт-Петербург грузы доставляются на автотранспорте, грузоподъемность которого составляет обычно до 20 тонн. Там товары выгружаются на площадки-накопители или сразу в железнодорожные вагоны грузоподъемностью 60 тонн. В итоге в один железнодорожный вагон можно поместить грузы сразу из трех автомобилей. Ранее такой практики загрузки вагонов не было, за что сервис получил неофициальное название «три в одном». Затем эти вагоны становятся на железнодорожные паромы линии Усть-Луга – Балтийск и доставляются в Калининград.

Таким образом, максимально используются площади трюмов, и увеличивается количество перевозимых грузов. При этом стоимость комплексной доставки грузов остается конкурентоспособной по сравнению с традиционными автомобильными перевозками.

Напомним, перевозки грузов паромом стали наиболее актуальны после того, как Литва летом 2022 г. ввела ограничения на железнодорожный и автомобильный транзит санкционных грузов, установив квоты на перевозимые объемы. Так, в 2025 г. прибалтийская страна увеличила квоты на транзит цемента в Калининград почти на 10%. По железной дороге в российский эксклав можно привезти 232 тыс. тонн стройматериалов.

Источник: rbc.ru, 04.07.2025

FESCO впервые отправила танк-контейнерный поезд

Транспортная группа FESCO («FESCO», «Группа», предприятие в контуре управления госкорпорации «Росатом») 3 июля впервые отправила железнодорожный состав из Казани во Владивосток, целиком сформированный из специализированных контейнеров для наливных грузов – 59 танк-контейнерами.

Маршрутная перевозка оптимизирует перемещение вагонов и сокращает время движения грузов по железной дороге более чем в 2 раза. По прибытии во Владивостокский морской торговый порт (ВМТП, входит в FESCO) специализированные ёмкости будут перегружены на суда Группы и отправятся в порт Корсаков. Таким образом, на Сахалин будет доставлено 1200 тонн наливных грузов для промышленных предприятий.

Отмечается, что поезд полностью сформирован из танк-контейнеров FESCO. Таким образом, клиентам предоставляется комплексное решение по перевозке самых разных жидких грузов на базе собственных активов Группы. Танк-контейнеры вместе с содержимым в порту можно просто перегрузить с железнодорожной платформы на судно и далее уже морем направить в нужную точку. С учетом разнообразия активов и маршрутов Группы это открывает перед отечественными предприятиями более широкие возможности работы с партнерами в России и за рубежом.

Перевозка осуществляется в рамках сервиса FESCO Chemical, который ориентирован на доставку химических грузов регулярными морскими, железнодорожными и интермодальными маршрутами. Для организации транспортировки используются собственные активы, что позволяет контролировать процесс на всех его этапах. Доставка возможна как внутри

России, так и на международных направлениях – Китай, Турция, Индия, страны ЮВА и др.

Источник: fesco.ru, 07.07.2025

Собственный подход к упаковке груза

В прошлом месяце Транспортная группа FESCO разработала собственную модель флекситанка для перевозки наливных неопасных грузов в 40-футовых контейнерах. В начале сентября состоялась первая отправка с их использованием.

Новая модель флекситанка создана с учётом особенностей перевозки сельхозпродукции, удобрений и других жидкостей агросектора, а также нейтральных неопасных наливных грузов. Тара представляет собой эластичную полимерную ёмкость, устойчивую к воздействию окружающей среды. Её объём – от 24 тыс. до 28 тыс. литров. Флекситанк будет задействован в рамках комплексного логистического сервиса FESCO AGRO, ориентированного специально на российских аграриев.

Как рассказал директор по управлению цепями поставок FESCO «Интегрированный Транспорт» (входит в FESCO) Алексей Руссол, основным стимулом для разработки флекситанка послужил рост спроса на увеличение объёма наливных грузов к перевозке в одном контейнере и задействование основного контейнерного парка компании при отправке продукции АПК.

По его словам, новая разработка позволит FESCO масштабировать перевозки наливных грузов, так как 40-футовые контейнеры составляют более 80% нашего парка. Это создаёт основу для увеличения частоты и географии таких отправок как внутри страны, так и на международных направлениях. В отличие от 20-футовых, новые флекситанки для 40-футовых контейнеров также позволяют эффективнее выстраивать экспортные маршруты в Китай через сухопутные погранпереходы. А увеличенный объём флекситанка обеспечит клиентам дополнительную экономию за счёт меньшей стоимости перевозки в расчёте на тонну груза.

Подчеркивается, что главным техническим результатом стало повышение устойчивости резервуара к гидроударам и колебаниям жидкости во время перевозки. Для оценки рабочих характеристик флекситанка провели стендовые испытания с жидкостью в стандартном 40-футовом контейнере. Испытания подтвердили высокую устойчивость разработанной конструкции к ударам и вибрациям, характерным для железнодорожных перевозок, а также соответствие требованиям безопасности и качества. Результаты

утверждены телеграммой Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «РЖД» от 8 августа 2025 г.

Также FESCO подготовила местные технические условия по размещению и креплению герметичного вкладыша в контейнерах, которые утвердили в ЦФТО ОАО «РЖД».

Новый флекситанк планируют использовать на внутрироссийских маршрутах, при интермодальных перевозках на международных морских линиях и при отправках наливных грузов железнодорожным транспортом в Китай через сухопутные погранпереходы.

Источник: gudok.ru, 11.09.2025

FESCO запустила контейнерный поезд из Владивостока в Калугу с машинокомплектами из КНР

Транспортная группа FESCO отправила первый контейнерный поезд из Владивостокского морского торгового порта (ВМТП, входит в FESCO) в Калугу с автомобильными комплектующими из Китая.

Железнодорожный сервис FESCO Kaluga Shuttle направлен на регулярные поставки для одного из заводов по производству автомобилей в Калужской области. Машинокомплекты доставляются в ВМТП на контейнеровозах группы из северных портов Китая в рамках прямой морской линии FESCO China Direct Line.

Первая партия автокомплектующих (152 TEU) в составе ускоренного контейнерного поезда отправилась из ВМТП 6 августа. Расчетное время в пути до Калуги – 12 дней. Общий транзитный срок всей интермодальной перевозки – порядка 35 суток. Отправка следующего состава из Владивостока состоялась 15 августа.

Источник: interfax.ru, 07.08.2025

ПГК впервые запустила маршруты из порожних вагонов в порту на юге РФ

Ростовский филиал Первой грузовой компании (АО «ПГК») первый среди операторов начал оказывать услуги по формированию технических и отправительских маршрутов из порожних полувагонов в одном из южных портов.

Теперь после выгрузки в порту порожние полувагоны формируются в маршруты и направляются организованными составами под погрузку клиентам ПГК на Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Приволжской железных дорогах.

Отмечается, что за счет маршрутизации возможно доставлять порожние вагоны клиентам со скоростью грузового экспресса. Например, на станцию Курганная Северо-Кавказской железной дороги полувагоны после выгрузки доезжают в течение 48 ч, в то время как ранее повагонные отправки находились в пути до двух месяцев.

В августе было сформировано шесть технических маршрутов ПГК, которые уже прибыли под погрузку. В настоящее время идет подготовка первых отправительских маршрутов.

Расширение маршрутизации перевозок позволяет владельцу инфраструктуры сокращать обработку вагонов в пути следования и увеличивать участковую скорость, что особенно важно для перевозчика сейчас в связи с дополнительной нагрузкой на инфраструктуру.

Источник: rbc.ru, 26.08.2025

ЗА РУБЕЖОМ

Обнародован очередной отчет о развитии рынка железнодорожных перевозок в странах ЕС

Европейская комиссия обнародовала 9-й отчет по результатам мониторинга рынка железнодорожных перевозок в период с 2018-2022 гг. Отмечено, что до 2019 г. этот рынок в странах ЕС рос со среднегодовым темпом около 3%. Следствием ограничений в период пандемии стало падение пассажирских перевозок на 46% в 2020 г., грузовых – на 8%. К 2022 г. пассажирооборот восстановился до уровня 96 % предпандемийного показателя и достиг 395,5 млрд пасс.-км, грузовых – почти приблизился к показателю 2019 г. с грузооборотом 416 млрд ткм.

Рыночная доля частных операторов, пользующихся правом свободного доступа к инфраструктуре, значительно выросла с 2018-2022 гг.: в грузовых перевозках – с 39 до 49%, в секторе пассажирских перевозок по контрактам на оказание социально необходимых услуг (PSO) – до 21%, а в перевозках на коммерческой основе – до 12,6% (соответственно с приростом на 8 и 6,6 пункта относительно 2018 г.).

В 2022 г. на железнодорожных предприятиях было занято около 900 тыс. чел. По-прежнему преобладали мужчины (77%). По сравнению с 2020 г. незначительно выросла доля сотрудников моложе 30 лет, причем как в компаниях-операторах инфраструктуры, так и у операторов перевозок. Не теряет остроты проблема старения персонала: в 2022 г. возраст 42% работников превышал 50 лет.

Протяженность железных дорог в странах ЕС в 2022 г. приблизилась к 202 тыс. км, доля электрифицированных линий составила 57%. Суммарная длина ВСМ превысила 12 тыс. км, что на 10,4% лучше показателя 2018 г. Расходы на инфраструктуру значительно выросли (с 38,7 млрд в 2018 г. до 50,8 млрд евро в 2022 г.) и распределялись в равных пропорциях между программами по текущему содержанию, обновлению, реконструкции и проектами нового строительства.

Доля железных дорог в выбросах парниковых газов, связанных с транспортом, в странах ЕС составила в 2022 г. 0,3%, при этом они перевезли 8,1% пассажиров и 16,6% грузов. Их доля в перевозках пассажиров наземным транспортом незначительно выросла с 2018 по 2022 гг. (с 7,8 до 8,1%), превзойдя предпандемийный уровень. Однако в грузовых перевозках тенденция была противоположной: в перевозках наземным транспортом доля железных дорог снизилась с 18,7 до 17,2%

Между тем в 2023 г., по данным статистической службы Евросоюза Eurostat, тенденция снижения железнодорожного грузооборота продолжилась: он уменьшился на 4,9% относительно предыдущего года.

Источник: zdmira.com, 20.08.2025

На британской магистрали East West Rail начались грузовые перевозки

Логистическая компания Maritime Transport и DB Cargo UK – британское подразделение грузового оператора железных дорог Германии (DB) организовали перевозки по новому маршруту, связывающему порт Саутгемптон с крупным логистическим парком около Нортгемптона и включающему участок первой очереди магистрали East West Rail. Этот маршрут проходит через центральную часть Англии и представляет альтернативу традиционно перегруженным коридорам направления север – юг.

Поезда DB Cargo UK курсируют пять дней в неделю и могут перевозить до 68 TEU. Инициатива поддерживается программой оператора инфраструктуры железных дорог Великобритании Network Rail, согласно которой в течение 6 месяцев отменяется плата за нитки графика для новых поездов. Тем самым поощряются проекты по переключению грузопотоков с автомобильных на железные дороги.

Терминал Maritime Transport в логистическом парке Нортгемптона связан с магистралью Западного побережья (WCML) через Northampton Loop – линию, идущую в обход Нортгемптона. Завершенный в апреле 2025 г. проект по обустройству примыкания подъездного пути терминала к Northampton Loop допускает движение грузовых поездов со скоростью около 65 км/ч, исключая помехи пассажирским поездам. Терминал также связан с автомагистралью M1, что усиливает его позиции как крупного мультимодального узла логистической инфраструктуры Великобритании.

Источник: zdmira.com, 27.06.2025

Freightliner заключил два долгосрочных контракта на перевозки массовых грузов

Британский грузовой оператор Freightliner заключил с компанией Breedon Group – крупным поставщиком строительных материалов два новых контракта на срок 5 лет каждый. В рамках первого обновлены условия

перевозок для цементных производств Breedon, выполняемых Freightliner более 25 лет. Этот контракт также включает доставку на цементные заводы альтернативного сырья с электростанции Drax в Северном Йоркшире.

Второй контракт охватывает транспортировку сырья из двух карьеров компании Breedon. Freightliner задействует в перевозках тепловозы серии 70, что позволит водить поезда большей длины и массы. Кроме того, оператор участвует в проекте по переоборудованию полувагонов, в которых перевозили уголь, для транспортировки строительных материалов. Собственником вагонов является лизинговая компания Porterbrook, которая профинансирует проведение работ на заводе компании WH Davis в Мэнсфилде в английском графстве Ноттингемшир.

Источник: zdmira.com, 04.07.2025

Начались железнодорожные перевозки полуприцепов между Шербуром и Байонной

Британский оператор паромных сообщений Brittany Ferries объявил о начале железнодорожных перевозок автомобильных полуприцепов по маршруту длиной 960 км из французского порта Шербур до города Байонна в районе франко-испанской границы. Начало перевозок было приурочено к официальному открытию грузового терминала в Шербуре, мощности которого позволяют отправлять по железной дороге до 25 тыс. полуприцепов в год.

Изначально о планах, связанных с организацией железнодорожных перевозок автомобильных полуприцепов без сопровождения между французским портом Шербур и Байонной, Brittany Ferries сообщал еще в 2020 г.

В 2023 г. Brittany Ferries подписал контракт с компанией Lohr на поставку 47 вагонов-платформ Modalohr сочлененного типа стоимостью 14 млн евро. Этот подвижной состав находится в управлении специально созданного Brittany Ferries подразделения BAI Rail. Контракт на выполнение перевозок заключен с Captrain France, дочерним подразделением Национального общества железных дорог Франции (SNCF).

Первый опытный рейс по маршруту Шербур – Байонна был выполнен весной 2025 г., затем, с середины мая, начались регулярные перевозки трижды в неделю одним поездом. В начале июля 2025 г. добавили еще один поезд, что позволило выполнять четыре рейса в неделю. К декабрю 2025 г. планируется ввести в обращение 6 пар поездов в неделю. В составе каждого

поезда – 18 вагонов-платформ, что, соответственно, дает возможность перевозить 36 полуприцепов.

График движения поездов согласован с расписанием курсирования паромов Brittany Ferries между ирландским портом Росслэр и Шербуром. С февраля 2020 г. паромные перевозки Brittany Ferries на этом направлении выросли с 20 тыс. до более чем 90 тыс. автотранспортных единиц в годовом исчислении.

В реализацию проекта перевозки по маршруту Шербур – Байонна инвестировано свыше 80 млн евро, включая закупку вагонного парка, строительство нового терминала в Шербуре и подъездного пути к нему. Терминал может принимать поезда длиной 750 м и одновременно осуществлять погрузку/выгрузку 12 полуприцепов. Французское правительство выделяет дополнительно 19 млн евро на сооружение специализированного терминала в Мугере вблизи Байонны. Завершение работ здесь запланировано на 2027 г.

Источник: zdmira.com, 23.07.2025

В Польше в 2025 году перевозки грузов ускорились

Согласно данным оператора инфраструктуры железных дорог Польши PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK), в первые месяцы 2025 г. отмечено ускорение продвижения грузовых поездов по сравнению с 2024 г. Так, маршрут Познань – Щецин грузовые поезда проходят в среднем на 1 ч 52 мин. быстрее, чем годом ранее. Заметно увеличилась скорость доставки массовых грузов (уголь, щебень, руда), что в первую очередь явилось результатом осуществляемой PKP PLK модернизации инфраструктуры, включая обновление пути и грузовых терминалов, а также развертывания современных систем управления движением.

Рекордное улучшение отмечено на маршруте Смардзув-Вроцлавский – Клодзко-Главный, где в 2025 г. среднее время перевозки сократилось в 2 раза – до 2 ч 29 мин. Значительное ускорение зафиксировано на протяженных маршрутах Познань-Франово – Щецин-Центральный порт (на 1 ч 52 мин.) и Варшава-Восточная – Белосток (на 40 мин.), а на более коротких маршрутах, таких как Познань-Франово – Иновроцлав, оно менее заметно – около 9 мин.

Положительные изменения наблюдаются и в мультимодальных перевозках, особенно на маршрутах Бжег-Дольны – Стара-Весь, где среднее время в пути сократилось на 60 мин, и Прушков – Познань-Франово (сокращение на 50 мин.).

Максимальная скорость движения на железных дорогах Польши увеличена как для пассажирских, так и для грузовых поездов на участках общей протяженностью соответственно 1709 км и 1542 км. В то же время допустимая осевая нагрузка повышена на маршрутах суммарной длиной 690 км.

Источник: zdmira.com, 02.07.2025

PLK проведет тендер на модернизацию железных дорог в портах Балтийского моря (Польша)

Оператор инфраструктуры железных дорог Польши PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) реализует масштабную программу по улучшению доступа к портам Гданьск и Гдыня на Балтийском море. В 2019-2024 гг. на портовых железнодорожных станциях выполнены проекты суммарной стоимостью 3,3 млрд злотых (около 760 млн евро), включающие обновление верхнего строения пути и стрелочных переводов, электрификацию, внедрение новой системы управления движением, строительство и реновацию инженерных сооружений. В результате порты могут принимать и обрабатывать поезда большей длины и массы. Эти работы софинансировались из фондов ЕС.

Модернизации линии 201 Быдгощ – Труймясто отводится ключевая роль в планах дальнейшего развития порта Гдыня. В 2024 г. были заключены два контракта суммарной стоимостью 2,5 млрд злотых: в сентябре – по реконструкции участка Сомонино – Гданьск-Осова, включая электрификацию линии 229 Глинч – Картузы, а в декабре – по участкам Косцежина – Сомонино (линия 201) и Сомонино – Картузы (линия 214). Работы по этим проектам должны быть завершены к 2028 г. Модернизацию оставшихся двух участков на линии 201 (Гданьск-Осова – Гдыня-Главная и Косцежина – Максимилианово) запланировано провести в 2025-2032 гг.

PKP PLK готовит тендер по контракту на проектирование и строительство участка Пщулки – Пруц-Гданьский линии Тчев – Гдыня. Здесь планируется увеличить до четырех число путей, что необходимо для развития как грузового движения в сообщении с портом, так и пассажирских перевозок между агломерацией Труймясто (Гданьск, Гдыня и Сопот) и другими городами страны.

Источник: railwaypro.com, 26.08.2025 (англ. яз.)

Оператор PKP CARGO CONNECT отправил пилотный грузовой поезд из Варшавы в Китай

Оператор PKP CARGO CONNECT – дочернее предприятие польской грузовой компании PKP CARGO – отправил из варшавского терминала в Чжэнчжоу (провинция Хэнань, Китай) пилотный поезд с продукцией, произведенной в Польше, Германии, Чехии, Литве и Латвии. В число товаров, загруженных в контейнеры, входила мебель ручной работы, лыжные аксессуары, обувь и игровое оборудование.

Оператор принимает к перевозке любые грузы, пригодные для транспортировки в контейнерах и соответствующие действующему санкционному режиму, и планирует организовать отправку в ближайшие недели следующих двух поездов. Первый поезд из Китая прибыл на тот же терминал в Варшаве в 2016 г. Нынешняя инициатива польского оператора направлена на активизацию перевозок в обратном направлении, т. е. продукции европейского производства в Китай.

С китайской стороны перевозки координирует государственная компания Zhongyu Port Group, учрежденная в провинции Хэнань в рамках инициативы «Один пояс – один путь» (Belt and Road, BRI). Компания эксплуатирует в этой провинции крупный сухой порт Zhengzhou International, открытый в июле 2024 г.

Источник: zdmira.com, 10.09.2025

Оператор CLIP Intermodal и компания Amazon расширяют сотрудничество

Польский оператор мультимодальных перевозок CLIP Intermodal, входящий в состав группы CLIP, благодаря сотрудничеству с компанией Amazon увеличивает до четырех в неделю число пар поездов, которые курсируют между терминалами Сважендз (Польша) и Кан-Тунис (Барселона), оснащенными для переработки контейнеров и полуприцепов, погрузка и выгрузка которых может осуществляться как традиционным, так и горизонтальным способом по технологии LOHR. Поезда с мультимодальными единицами отправляются по вторникам, средам, пятницам и субботам в обоих направлениях.

Для компании Amazon это первый в Европе опыт транспортировки автомобильных полуприцепов по железной дороге, который позволяет почти на 90% сократить вредные выбросы по сравнению с традиционными перевозками по автомобильным дорогам.

Источник: zdmira.com, 19.09.2025

В Малашевичах построят современный мультимодальный терминал

Оператор Container Terminal Mala (входит в логистическую компанию CLIP Group) подписал соглашение с компанией TorKol о создании современного мультимодального терминала в зоне беспошлинной торговли Малашевичи, расположенной рядом с Тересполем неподалеку от польско-белорусской границы. Польская компания TorKol специализируется на строительстве и модернизации железнодорожных и логистических объектов.

На терминале планируется обеспечить обработку транзитных потоков между Китаем и Европой, в том числе перевалку грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный, а также между широкой (1520 мм) и нормальной (1435 мм) колесей. Проект включает строительство нового путевого развития, модернизацию имеющихся приемо-отправочных и подъездных путей, оснащение терминала современным перегрузочным оборудованием и передовыми IT-системами.

Завершение строительства запланировано на июнь 2026 г.

Источник: zdmira.com, 12.08.2025

ÖBB начинают строительство второй очереди мультимодального терминала на юге Вены

Оператор инфраструктуры Федеральных железных дорог Австрии ÖBB-Infrastruktur в сентябре 2025 г. приступил к строительству второй очереди мультимодального терминала Wien Süd. Реализация проекта увеличит его перерабатывающую способность на 44% – с 380 тыс. до 546 тыс. TEU к концу 2026 г., когда терминал будет располагать восемью путями длиной по 700 м, автоматизированной системой контейнерных кранов. Эксплуатируемые краны пройдут модернизацию и будут подготовлены к автоматизации в перспективе.

Wien Süd, построенный в 2013-2016 гг. на юге Вены, находится на пересечении автобана S1 и железной дороги Pottendorfer Linie, через него проходят три трансъевропейских коридора, что обеспечивает удобный доступ к крупным европейским экономическим центрам. Терминал ориентирован на переработку контейнеров, обменных кузовов и автомобильных полуприцепов, входит в число семи грузовых терминалов оператора ÖBB-Infrastruktur, эксплуатируемых его дочерней компанией Terminal Service Austria (TSA).

Источник: zdmira.com, 18.09.2025

METRANS открывает новый маршрут между румынскими Арадом и Бухарестом

Грузовой оператор METRANS вводит новый железнодорожный маршрут между терминалами в румынских городах Арад и Бухарест. Первый поезд по этому маршруту должен отправиться 13 июля 2025 г.

Через терминалы Афлуент в Араде и Чепель в Будапеште данный маршрут оператора METRANS связывает Румынию с крупными портами Северного моря, включая Гамбург, Бремерхафен, Вильгельмсхафен и Роттердам, а также с морскими гаванями Адриатики, такими как Копер и Риека.

Вариант железнодорожных перевозок из Бухареста в европейские порты позволяет отказаться от автомобильного транспорта, что наряду с использованием других терминалов METRANS расширяет сеть конечных потребителей услуг оператора в Центральной и Западной Европе.

Кроме того, открытие данного маршрута предоставит возможность для железнодорожных перевозок как экспортных, так и импортных грузов между румынским портом Констанца и внутренними районами Европы.

Ранее METRANS объявил о запуске с 1 июня 2023 г. регулярного маршрута между грузовым терминалом Будапешт-Чепель и хорватским портом Риека.

Источник: zdmira.com, 01.07.2025

Стабильный рост объемов грузовых перевозок (Китай)

Железные дороги Китая (CR) за 7 месяцев 2025 г. перевезли 2,33 млрд т грузов – на 3,3% больше, чем за аналогичный период предыдущего года. Среднесуточная погрузка достигла 183,3 тыс. вагонов, это на 4,1% превышает показатель первых семи месяцев 2024 г.

В период с января по июль 2025 г. объем перевозок угля превысил 1,19 млрд т, включая 816 млн т – энергетического. По информации CR, запасы угля на электростанциях остаются высокими. Объем перевозок строительных и металлургических материалов, а также зерна вырос на 13,6%, 8,2% и 12,7% в годовом исчислении соответственно.

Что касается трансграничных коридоров, за 7 месяцев грузовые поезда выполнили 8526 рейсов в направлении стран Центральной Азии, на 23,2% больше, чем за аналогичный период годом ранее. По магистрали Китай – Лаос перевезено более 3,44 млн т грузов, на 6,4% больше, чем с января по июль 2024 г.

Источник: zdmira.com, 21.08.2025

Китай расширяет участие в развитии Среднего транспортного коридора

Железные дороги Китая (CR) и Азербайджана (ADY) в начале июля 2025 г. в Пекине подписали меморандум о взаимопонимании, предусматривающий укрепление сотрудничества по развитию международных транспортных коридоров в части грузовых перевозок. Особое внимание в документе уделено линии Баку – Тбилиси – Карс (БТК), являющейся ключевым элементом Среднего транспортного коридора, и увеличению интенсивности транзитных перевозок по нему до 10 поездов/сут. В этих целях стороны договорились углубить сотрудничество по совершенствованию железнодорожной и портовой инфраструктуры и интенсификации контейнерных перевозок по акватории Каспийского моря. Для оптимизации процессов, повышения эффективности и качества перевозок акцентировано внимание на широком внедрении цифровых технологий.

Для участия в развитии Среднего коридора, частью которого является Транскаспийский международный транспортный маршрут (TMTM), один из крупнейших контейнерных операторов Китая China Railway Container Transport (CRCT) планирует присоединиться к учрежденному в середине 2023 г. железными дорогами Казахстана (КТЖ), Грузии (GR) и ADY совместному предприятию Middle Corridor Multimodal.

В то же время руководители CR и КТЖ подписали соглашение о всестороннем стратегическом сотрудничестве взамен предыдущего, заключенного в 2014 г. Документ предусматривает реализацию совместных проектов по развитию транспортных коридоров, в том числе строительство новых и модернизацию существующих железнодорожных линий, логистических баз и мультимодальных терминалов, внедрение цифровых технологий для оптимизации трансграничных операций.

Источник: zdmira.com, 22.07.2025

Контейнеры из Чэнду доставлены по Среднему коридору в Карс за 15 суток

Контейнеры, отправленные оператором China Railway Express (CRE) – дочерним предприятием железных дорог Китая (CR) по маршруту Среднего коридора из Чэнду (юго-запад Китая), прибыли в Карс (Турция) через 15 сут. По железной дороге контейнеры проследовали через погранпереход Алашанькоу – Достык и по территории Казахстана, на пароме пересекли

Каспийское море и продолжили путь по линии Баку – Тбилиси – Карс. Через Стамбул контейнеры будут доставлены европейским грузополучателям.

На фоне ожидаемого роста грузопотока и перспектив соединения Карса железной дорогой с Нахичеванской автономной областью Азербайджана, а также Гюмри в Армении намечено превратить Карс в крупный региональный логистический и транзитный узел. В целях привлечения иностранного капитала планируется упрощение инвестиционных процедур и формирование привлекательного бизнес-климата.

Источник: zdmira.com, 18.08.2025

В провинции Хубэй заработала вторая станция отправления поездов в сообщении с Европой

В провинции Хубэй появился второй пункт отправления грузовых поездов по маршруту Китай – Европа (Центральная Азия). Им стала расположенная рядом с портом Янлуо на реке Янцзы в районе города Ухань станция Сянлушань, с которой 6 августа 2025 г. был отправлен через приграничную станцию Алашанькоу в Казахстан поезд с 51 контейнером длиной по 40 футов с автомобильными компонентами общей стоимостью 17 млн юаней.

Ранее грузы, предназначенные для Центральной Азии и Европы, а также для доставки в Ухань по реке Янцзы, приходилось перегружать на станции Уцзяшань, которая была единственным пунктом отправления поездов из провинции Хубэй в Центральную Азию и Европу. Это не только занимало несколько суток, но и увеличивало логистические расходы. Сейчас благодаря мерам, упрощающим перевалку грузов с одного вида транспорта на другой, в том числе за счет применения ускоренного таможенного контроля, время в пути сократилось на 2 суток, а общая стоимость перевозки снизилась примерно на 15%.

Ожидается, что, трансформация станции Сянлушань из транзитной в мультимодальный терминал придаст импульс построению новой модели смешанных перевозок во внутреннем и международном сообщении, а также экономическому развитию региона на востоке центральной части Китая.

Источник: zdmira.com, 08.08.2025

Из Шэньяна в ТЛЦ «Белый Раст» в Москве отправился первый поезд премиум-класса в рамках железнодорожных грузоперевозок Китай – Европа

Из административного центра провинции Ляонин (Северо-Восточный Китай) города Шэньян в транспортно-логистический центр (ТЛЦ) «Белый Раст» в Москве был отправлен первый грузовой поезд премиум-класса в рамках международных железнодорожных грузоперевозок Китай – Европа.

Состав, груженный 55 контейнерами с электрооборудованием и бытовыми товарами, пресечет госграницу на КПП Маньчжоули автономного района Внутренняя Монголия (Северный Китай), и как ожидается, напрямую прибудет в «Белый Раст» через 10 суток, преодолев расстояние более чем в 8 тыс. км.

В январе текущего года Шэньян успешно приобрел статус национального центрального узла поездов Китай – Европа. Из Шэньяна было отправлено в общей сложности более 3870 грузовых поездов Китай – Европа с момента запуска в этом городе связанных с ними услуг в сентябре 2017 г. При этом среднегодовые темпы роста превысили 30%, а общая стоимость перевезенных подобными поездами импортно-экспортных товаров составила около 9 млрд долл. США. Отсюда поезда доставляют грузы более чем в 50 городов 20 зарубежных стран, включая страны Европы и Центральной Азии, а также Японию и Республику Корея.

В отличие от стандартных поездов, премиум-рейс отличается значительными преимуществами в ряде ключевых аспектов. В том числе, в организации перевозок обеспечивается приоритетное распределение транспортных мощностей, преимущественная смена вагонов на КПП и приоритетная приемка за рубежом, что гарантирует высокоэффективную логистику с сокращением времени в пути на 30%. В таможенном отношении внедрены инновационные режимы работы, такие как «экспресс-прохождение таможи для поездов» и «проверка перед погрузкой», что гарантирует максимально быструю процедуру таможенного контроля, сообщили в городском комитете по делам развития и реформ.

Что касается качества обслуживания, то обеспечиваются визуализация и отслеживание грузов на всех этапах транспортировки, что повышает прозрачность и контролируемость логистических процессов.

Как подчеркнул ответственный представитель комитета, запуск данного железнодорожного состава обеспечит более качественные и удобные международные логистические услуги для выхода из северо-восточного региона Китая за рубеж таких товаров с высокой добавленной стоимостью, как автомобили и их компоненты. Это также создаст новые благоприятные

возможности для расширения торгово-экономического сотрудничества между северо-восточными районами Китая и Россией.

Источник: russian.news.cn, 24.08.2025

В Китае открыт экспериментальный контейнерный терминал

В городском уезде Иу (провинция Чжэцзян) – одном из крупнейших внешнеторговых центров Китая открыт контейнерный терминал Суси, откуда 27 июня 2025 г. отправился первый поезд со 100 контейнерами в порт Нинбо-Чжоушань, который входит в число мировых лидеров по объему переработки контейнеров. Терминал связан с железной дорогой Нинбо – Цзиньхуа, оснащен шестью контейнерными кранами собственной высотой 41,5 м, способными поднимать груз массой до 40,6 т на высоту до 27,5 м, в том числе обеспечивать погрузку контейнеров в два яруса (рис. 1). На начальном этапе перерабатывающая способность терминала составит 660 тыс. TEU.



Рис. 1. Контейнерный терминал Суси

Терминал представляет собой экспериментальную зону, в которой испытываются технологии дистанционного управления кранами на путях погрузки/разгрузки, системами перемещения и хранения контейнеров на площадках наряду с возможностью контролировать эти процессы в ручном режиме. Такой подход может оказаться полезным при модернизации других терминалов на сети железных дорог Китая.

Новому терминалу отводится важная роль в развитии связей между внутренними, удаленными от побережья торгово-промышленными центрами страны и морскими портами. Прибывшие на терминал грузы проходят процедуру таможенного оформления, аналогичную той, что проводится в

порту. Это способствует ускорению продвижения экспорта и снижает административную нагрузку.

Источник: zdmira.com, 03.07.2025

Из китайского Синьцзяна отправлено более 1000 грузовых поездов «Тянь-Шань»

Из Синьцзянской зоны свободной торговли, расположенной в Синьцзян-Уйгурском автономном районе Китая, за первые 6 месяцев 2025 г. были отправлены 412 грузовых поездов «Тянь-Шань». Всего за период с ноября 2023 г. более тысячи таких контейнерных поездов со 108,5 тыс. TEU доставили потребителям (в основном в странах Центральной Азии) грузы общей массой около 2 млн т и стоимостью, превышающей 3,4 млрд долл. США.

Поезда «Тянь-Шань» формируются в зоне свободной торговли с применением решений, позволяющих сократить время прохождения таможенных процедур на 2-3 ч. Частота отправления за время действия этого сервиса увеличена с двух до семи поездов в неделю. Маршруты поездов «Тянь-Шань» связывают китайских грузоотправителей более чем со 100 партнерами из стран, участвующих в инициативе «Один пояс – один путь» (Belt and Road, BRI).

Источник: zdmira.com, 15.08.2025

По магистрали Китай – Лаос перевезено более 14 млн тонн трансграничных грузов

По железной дороге Китай – Лаос с момента ее открытия в декабре 2021 г. по состоянию на 6 августа 2025 г. перевезено свыше 14 млн т трансграничных грузов на сумму более 60 млрд юаней (около 8,4 млрд долл. США).

Объем трансграничных грузоперевозок по железной дороге за первые 7 месяцев 2025 г. составил более 3,43 млн т, суммарная стоимость перевезенных товаров превысила 15,4 млрд юаней, что, соответственно, на 6% и 41% больше по сравнению с аналогичным периодом 2024 г. Оба показателя являются рекордными за все время эксплуатации магистрали.

На данный момент железная дорога Китай – Лаос общей протяженностью порядка 1035 км – важнейшая часть транспортного

коридора, соединяющего 19 стран, включая Таиланд и Сингапур, ее услугами пользуются компании из Вьетнама и Мьянмы. Ассортимент перевозимых товаров расширился с первоначальных 500 наименований до более, чем 3600, что свидетельствует о стабильном росте спроса. Основными статьями экспорта из Лаоса в Китай являются тропические фрукты, маниока, каучук и минералы.

Источник: zdmira.com, 08.08.2025

BNSF открыла прямой трансконтинентальный маршрут Лос-Анджелес – Хьюстон

Североамериканская железная дорога первого класса BNSF открыла новый мультимодальный маршрут, связавший терминал Хобарт (Лос-Анджелес) на Западном побережье США с терминалом Перленд около Хьюстона на побережье Мексиканского залива. Сервис с доставкой на третьи сутки между двумя крупными городскими агломерациями страны предлагает альтернативу традиционным автотранспортным перевозкам с сохранением преимуществ мультимодальных вариантов.

Маршрут частично проходит по коридору Southern Transcon, связывающему Южную Калифорнию и Чикаго. Инвестиции BNSF в строительство вторых путей, системы ЖАТ и инфраструктуру терминалов в этом коридоре создают базу для эффективной конкуренции с грузовым автотранспортом. Новый сервис ориентирован на грузоотправителей, заинтересованных в оптимизации цепочек поставок, в том числе на тех, кто пока в перевозках между Далласом/Форт-Уэртом и Хьюстоном ориентируется на автомобильный транспорт.

Источник: zdmira.com, 22.07.2025

Порт Лос-Анджелеса поддерживает инициативу по увеличению перевозок из Калифорнийской долины

Администрация порта Лос-Анджелеса, власти города Шафтер (Калифорния, США) и корпорация The Wonderful Company подписали соглашение, направленное на увеличение железнодорожных перевозок экспортной продукции, произведенной в Калифорнийской долине. Ключевым элементом проекта является строительство железнодорожного терминала в логистическом центре The Wonderful Company – глобальной

корпорации, которая занимается производством и продажей продуктов питания и напитков.

Логистический центр находится рядом с линией железной дороги первого класса BNSF в Шафтере, в 28 км от Бейкерсфилда. Услугами центра пользуются также такие крупные компании, как Ross, Amazon, Target и Walmart. Сооружение железнодорожного терминала обеспечит The Wonderful Company, его открытие намечено на 2026 г.

Челночные контейнерные поезда свяжут терминал с портом Лос-Анджелеса, что позволит повысить эффективность перевозок экспортной продукции из Калифорнийской долины, в том числе благодаря снижению нагрузки на автомобильные дороги. Кроме того, порт получит возможность оптимально использовать парк порожних контейнеров и улучшить логистику экспортных перевозок сельскохозяйственной продукции, производимой в регионе.

В мае 2025 г. в порту Лос-Анджелеса переработано 716,62 тыс. TEU, что на 5% ниже объема, выполненного в мае предыдущего года.

Источник: zdmira.com, 07.07.2025

В Индии одобрили проект развития четырех железнодорожных коридоров

Правительство Индии одобрило проект развития четырех ключевых железнодорожных коридоров. Его стоимость оценивается в 111,7 млрд инд. рупий (примерно 1,27 млрд долл. США).

Проект включает строительство железнодорожных путей общей протяженностью 574 км в 13 районах шести индийских штатов – Махараштра, Мадхья-Прадеш, Западная Бенгалия, Бихар, Одиша и Джаркханд. Завершить работы планируется в 2028-2029 гг. Реализация проекта позволит улучшить транспортную доступность для 2309 населенных пунктов с населением порядка 43,6 млн чел.

Работы включают укладку второго пути на линии Аурангабад – Парбхани, сооружение третьего и четвертого пути между станциями Альюабари-Роуд и Нью-Джалпайгури и на линии Дангоапози – Джароли, а также четвертого пути на линии Итарси – Нагпур. По этим ключевым грузовым направлениям выполняется перевозка контейнеров, угля, цемента, шлака, гипса, золы, сельхоз- и нефтепродуктов.

Ожидается, что строительство новых путей дополнительно привлечет на железнодорожный транспорт до 95,9 млн т грузов ежегодно.

Проект разрабатывается в рамках национального генплана GatiShakti (PMGS–NMP) по развитию мультимодальных сообщений и логистики, одобренного в октябре 2021 г.

Источник: zdmira.com, 05.08.2025

Рост перевозок в выделенных грузовых коридорах (Индия)

Индийская корпорация DFCCIL, в ведении которой находятся вопросы строительства и эксплуатации выделенных грузовых коридоров, сообщает о росте интенсивности их использования. В электрифицированных коридорах обращаются поезда длиной до 1500 м, что вдвое превосходит длину грузовых поездов на обычных линиях. По данным DFCCIL, в первом квартале 2025/2026 финансового года по двум выделенным коридорам, Западному и Восточному, пропущено 35692 грузовых поезда по сравнению с 29856 в аналогичном периоде предыдущего года. Таким образом, среднее число грузовых поездов увеличилось с 328 до 392 в сутки, или на 19,5%.

В Западном выделенном коридоре, связывающем промышленные зоны на западе страны с крупными портами, в первом квартале выполнен грузооборот в объеме 15,99 млрд ткм брутто (против 12,82 млрд ткм в первом квартале предыдущего года), прирост составил около 25%.

Восточный коридор эксплуатируется на всем протяжении и проходит от города Лудхьяна – крупнейшего в штате Пенджаб до Данкуни в Западной Бенгалии через регионы с развитой промышленностью и добычей полезных ископаемых. В этом коридоре за первые три месяца 2025/2026 финансового года выполнен грузооборот 34,51 млрд ткм, что на 19% выше показателя аналогичного периода предыдущего года.

Источник: zdmira.com, 18.07.2025

Зангезурский коридор получит турецкое продолжение

В Турции дан старт строительству линии, которая соединит железнодорожную сеть страны с азербайджанским анклавом Нахичевань. Активизация проекта связана с достижением договорённости о создании Зангезурского коридора в Армении.

Новая двухпутная электрифицированная магистраль протяжённостью 224 км пройдёт от Карса до Дилуджу на границе с Азербайджаном. Строительство будет вести один из крупнейших инфраструктурных холдингов Турции Kalyon Insaat. Работы предстоит вести в условиях

гористой местности. Сложный рельеф потребует строительства 24 тоннелей, 10 крупных мостов и множества более мелких объектов инфраструктуры.

Проектная скорость на линии Карс – Дилуджу составляет 160 км/ч, пропускная способность – 15 млн тонн грузов в год. Стоимость проекта оценивается в 2,4 млрд евро, сообщил на церемонии закладки фундамента будущей магистрали министр транспорта и инфраструктуры Турции Абдулкадир Уралоглу. Предполагаемый срок строительства – 7 лет.

Старт реализации проекта неоднократно переносился. С 2022 г. дорога Карс – Дилуджу регулярно включалась в государственную инвестиционную программу, но ничего не происходило. В активную фазу проект вошёл после того, как стала реальной перспектива достижения договорённости между Арменией и Азербайджаном об организации Зангезурского коридора, соединяющего основную часть Азербайджана с Нахичеванью через Сюникскую область Армении.

В июле Mitsubishi UFJ Financial Group в партнёрстве со шведским экспортно-кредитным агентством EKN и австрийским экспортно-кредитным агентством ОеКВ выделили на строительство магистрали 2,8 млрд долл. США. 8 августа в Вашингтоне лидеры Азербайджана, Армении и США Ильхам Алиев, Никол Пашинян и Дональд Трамп приняли совместную декларацию о мирном урегулировании между Баку и Ереваном и создании транспортного коридора. А уже 22 августа в основание дороги Карс – Дилуджу был заложен первый камень.

Отмечается, что Зангезурский коридор укрепит экономическое сотрудничество Турции, Азербайджана и Армении, региональный мир и социально-экономические отношения между Азией и Европой. Линия Карс – Дилуджу будет способствовать развитию производства и экспорта на востоке и юго-востоке страны, а также улучшит связи между Каспийским и Средиземноморским регионами.

Эксперт Каспийского института стратегических исследований (КИСИ) Александр Караваев отмечает, что проектная мощность магистрали Карс – Дилуджу, 15 млн тонн в год, аналогична оценочной пропускной способности западной ветки международного транспортного коридора «Север-Юг» к 2030 г. Эти цифры, по мнению аналитика, соответствуют перспективной нагрузке на сеть.

Зангезурский маршрут, как и железная дорога Баку – Тбилиси – Карс, имеет ограничения, связанные с рельефом, необходимостью перевалки в каспийских портах и смены колёсных пар при переходе границы с Турцией, говорит эксперт КИСИ.

На фоне снижения объемов ЮАР открывает грузовые железные дороги для частных перевозчиков

Правительство Южно-Африканской Республики подтвердило, что предоставит частным компаниям право эксплуатации поездов на государственной сети грузовых железных дорог. Это решение стало важным шагом в реформировании отрасли на фоне падения объемов перевозок и сбоев в работе госкомпании Transnet.

Министр транспорта Барбара Криси заявила, что из 25 заявителей требования для выхода на рынок выполнили 11 компаний, которые перейдут к заключению контрактов. Хотя полный список участников пока не раскрывается, логистическая фирма Grindrod подтвердила получение доступа.

Частным операторам предоставят возможность работать на 41 маршруте, охватывающем 6 ключевых транспортных коридоров. Основное направление деятельности – перевозка сыпучих грузов: угля, железной руды, хрома, марганца, сахара, топлива и контейнеров. Контракты будут заключаться сроком от 1 до 10 лет и предполагают обязательное получение разрешений на безопасность, наличие готового подвижного состава и согласование с портовыми мощностями.

Б. Криси подчеркнула, что речь идет не о прямой конкуренции, а о расширении возможностей существующей сети: «Компании не поглощают Transnet Freight, они увеличивают пропускную способность к тому, что Transnet Freight уже перевозит», – отметила министр.

По прогнозам властей, с 2026/27 финансового года новые игроки смогут перевозить дополнительно 20 млн тонн грузов ежегодно, что поможет достичь целевого показателя в 250 млн тонн к 2029 г. В том числе ожидается рост экспорта угля на 10 млн тонн в течение трех лет при нынешнем уровне около 50 млн тонн.

Реформа стартовала на фоне системных проблем Transnet: нехватки техники, задержек с ремонтом, а также краж кабелей и актов вандализма. Объем перевозок упал с 226 млн тонн в 2017/18 году до 152 млн тонн в 2023/24 г.

Для поддержки компании государство в 2025 г. предоставило гарантии на 149 млрд южноафриканских рандов (8,4 млрд долл. США) и рассматривает возможность выделения еще 35 млрд рандов на развитие инфраструктуры.

Б. Криси назвала допуск частных операторов «ключевой вехой» в реализации Национальной железнодорожной политики 2022 г., которая предусматривает открытие сети для бизнеса при сохранении

государственной собственности на инфраструктуру. По ее словам, ожидаемый эффект от реформы – повышение эффективности перевозок, снижение затрат, новые инвестиции в парк вагонов и локомотивов, а также развитие более экологичной системы грузовой логистики.

Источник: rzd-partner.ru, 25.08.2025

Таджикистан выражает заинтересованность в присоединении к железнодорожному проекту Китай – Кыргызстан – Узбекистан

Таджикистан заявил о своем намерении присоединиться к амбициозному железнодорожному проекту Китай – Кыргызстан – Узбекистан, который является ключевым компонентом транспортной инициативы «Новый шелковый путь». Это заявление последовало за встречей министра транспорта Таджикистана Азима Иброхима и министра транспорта Китая Лю Вэя, состоявшейся 2 июля в рамках 12-й встречи министров транспорта стран ШОС в муниципалитете Тяньцзинь на севере Китая.

По данным пресс-центра Министерства транспорта Таджикистана, обсуждения были сосредоточены на интеграции Таджикистана в планируемое железнодорожное сообщение, а также на расширении более широкого мультимодального коридора, соединяющего Китай, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, Турцию и Европу.

Железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан призвана соединить железнодорожные сети этих стран и обеспечить прямой маршрут из Китая в Европу через Центральную и Западную Азию. После продолжительных переговоров был выбран северный маршрут через Кыргызстан. Он начнется в Кашгаре (Китай), пройдет через контрольно-пропускной пункт Торугарт и долину Арпа, затем продолжится через Кош-Дебе и Макмаль, достигнет Джалал-Абада в Кыргызстане, а затем введет в Узбекистан.

По первоначальным планам, протяженность кыргызского участка составляла 268,4 км, а китайского – 165 км, общая протяженность – 454 км. Однако, по уточненным данным, полная протяженность железной дороги составляет 532,53 км – 158,04 км в Китае и 304,94 км в Кыргызстане.

Интерес Таджикистана к проекту возрождает ранее предпринятые усилия по расширению регионального железнодорожного сообщения. В декабре 2014 г. в Душанбе было подписано предварительное соглашение о развитии железной дороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран, предусматривающее прокладку линии от Кашгара

(Китай) через Кыргызстан и Таджикистан до Герата (Афганистан), которая в конечном итоге соединится с железнодорожной сетью Ирана.

Ранее Иран пообещал Таджикистану безвозмездную помощь в размере 1 млн долл. США для проведения технико-экономических обоснований железнодорожного маршрута через Иран, Афганистан, Таджикистан, Кыргызстан и Китай. Между Министерством транспорта Таджикистана и иранской компанией Metro был подписан меморандум о взаимопонимании, и соглашение было ратифицировано нижней палатой парламента Таджикистана.

Предполагаемый таджикский участок маршрута протяженностью около 270 км пройдет от поселка Вахдат через долину реки Решт до границы с Кыргызстаном в районе Карамыка.

Однако иранское правительство приостановило финансирование предварительного технико-экономического обоснования, сделав в 2013 г. только один взнос в размере 200 тыс. долларов США.

Возобновившийся интерес Таджикистана к железной дороге Китай – Кыргызстан – Узбекистан подчеркивает его стратегическое стремление к усилению региональной интеграции и расширению доступа к международным рынкам через расширенную транспортную инфраструктуру.

Источник: asiaplustj.info, 07.07.2025 (англ. яз.)

Мультимодальный маршрут Китай – Кыргызстан – Узбекистан доказал свою эффективность

Первая партия контейнеров из Гуанчжоу (Южный Китай) в Узбекистан через Кыргызстан была отправлена в середине мая 2025 г. По железной дороге контейнеры перевезли в Кашгар Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая, перегрузили на автомобильный транспорт, через погранпереход Эркеч-Там и территорию Кыргызстана доставили в Узбекистан.

В настоящее время еженедельно по этому маршруту отправляется около 30 TEU, к концу августа их число достигло 470 ед., а стоимость отправленных в них грузов превысила 60 млн юаней (8,4 млн долл. США). По сравнению с традиционным железнодорожным маршрутом через погранпереход Хоргос и территорию Казахстана срок доставки каждого контейнера по этому маршруту сократился на 2 сут, расходы – примерно на 500 юаней (70 долл. США).

Из Гуанчжоу ежедневно отправляются поезда с грузами, адресованными в страны Европы и такие страны ШОС, как Россия, Казахстан, Узбекистан и Кыргызстан. За первые 8 месяцев 2025 г. в эти страны ШОС отправлено товаров на общую сумму 4 млрд юаней (560 млн долл. США).

В перспективе появится возможность доставлять грузы из Китая в этом направлении по железной дороге – строительство магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан уже началось.

Источник: zdmira.com, 08.09.2025

Узбекистан, Афганистан и Пакистан подписали соглашение по трансафганскому коридору

В столице Афганистана Кабуле 17 июля 2025 г. представители Министерства транспорта Узбекистана, Министерства общественных работ Афганистана и Министерства железных дорог Пакистана заключили рамочное межправительственное соглашение о разработке ТЭО железной дороги протяженностью около 760 км, которая пройдет от Термеза (Узбекистан) через Наибабад (35 км восточнее Мазари-Шарифа), Майданшахр (45 км юго-западнее Кабула) и провинцию Логар (все – Афганистан) до Харлачи (Пакистан). Документ разработан в развитие договоренностей, достигнутых руководителями Республики Узбекистан и Исламской Республики Пакистан в феврале 2025 г.

Заказчиком работ является трехсторонний проектный офис, учрежденный в мае 2023 г. со штаб-квартирой в Ташкенте и филиалами в Кабуле и Исламабаде. В том же году сторонами был окончательно согласован маршрут трассы и разработано предварительное ТЭО.

Афганистан все чаще рассматривается странами Центральной Азии как страна транзита в регион Южной Азии и к портам Индийского океана. В конце апреля 2025 г. между Министерством торговли и интеграции Казахстана и Министерством общественных работ Афганистана подписан протокол о намерениях, предусматривающий участие Казахстана в реализации проекта трансафганской железной дороги Тургунди (на границе с Туркменистаном) – Герат – Кандагар – Спин-Болдак (на границе с Пакистаном) протяженностью около 780 км.

Источник: zdmira.com, 29.07.2025

Иран и Туркменистан наращивают транзитный потенциал

В ходе состоявшихся в начале сентября 2025 г. переговоров руководители транспортных ведомств Туркменистана и Ирана договорились о совместной деятельности и разработке дорожной карты мер по наращиванию объемов транзита грузов в трансграничном сообщении до 20 млн т в год, в том числе до 6 млн т, перевозимых железнодорожным транспортом. Иранская сторона предложила активизировать формирование железнодорожного коридора Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран на основе договора ECO Transit Transport Framework Agreement (TTFA), ратифицированного парламентами Афганистана, Азербайджана, Ирана, Казахстана, Кыргызстана, Пакистана, Таджикистана и Турции в 2006 г., а также международного коридора «Ашхабадского соглашения», призванного соединить страны Центральной и Южной Азии с Персидским заливом.

Стороны договорились о мерах по увеличению пропускной способности погранпереходов Сарахс и Инче-Бурун до 400 и 150 вагонов/сут. соответственно, наращиванию объемов транзитного грузопотока МТК«Север-Юг», а также о возобновлении пассажирских перевозок по маршруту Мешхед (Иран) – Мары (Туркменистан). Запуск пограничного терминала Лотфабад и применение тарифных скидок позволят нарастить объем транзитного грузопотока на 170-200 тыс. т/сут. В дальнейшем путем модернизации инфраструктуры погранперехода Сарахс планируется довести мощность по смене тележек до 600 вагонов/сут.

В соответствии с дорожной картой, подписанной сторонами в мае 2025 г. и нацеленной на увеличение объема межгосударственной торговли до 3 млрд долл. США в год, планируется организация зон свободной торговли в Сарахсе и Лотфабаде.

Источник: zdmira.com, 15.09.2025

Туркменистан присоединяется к Среднему транспортному коридору

В начале июля 2025 г. туркменское государственное агентство «Туркмендениздеряёллары» объявило тендер на проектирование и организацию изготовления двух железнодорожных паромов типа Ro-Ro и одного сухогрузного судна. Корабли будут построены на заводе «Балкан», расположенном около порта Туркменбаши. Финансирование осуществляется в рамках соответствующих соглашений, подписанных правительством Туркменистана с Исламским банком развития (ИБР) и фондом ОПЕК.

В середине июня 2025 г. через порт Туркменбаши в Баку проследовала первая партия из 100 контейнеров, отправленная поездом из Цзиньхуа (Китай) по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), являющемуся частью Среднего коридора. По пути следования поезд также прошел через города Алматы, Ташкент и Ашхабад.

По сообщению китайской стороны, запуск маршрута через Туркменистан будет способствовать росту грузооборота между Китаем, странами Центральной Азии и Европы, а также позволит сократить время доставки грузов примерно на сутки.

Источник: zdmira.com, 28.07.2025

Железные дороги Казахстана и Турции подписали соглашение по развитию Среднего коридора

В рамках официального визита президента Республики Казахстан Касыма-Жомарта Токаева в Турцию железные дороги Казахстана (КТЖ) и Турции (TCDD) подписали соглашение о сотрудничестве в области перевозок железнодорожным транспортом по Среднему коридору.

Соглашение охватывает широкий спектр направлений совместной деятельности, в том числе:

- организацию регулярного железнодорожного сообщения между Казахстаном и Турцией;
- увеличение объемов перевозок по линии Баку – Тбилиси – Карс;
- наращивание пропускной способности маршрутов между Китаем и Европой/Африкой;
- повышение эффективности перевозок за счет оптимизации процесса транзита грузов и координации логистических операций;
- упрощение таможенных и административных процедур для обеспечения ускоренного оформления товаров при пересечении межгосударственных границ.

В целях повышения эффективности перевозочного процесса и возможности отслеживания продвижения грузов партнеры намерены совместно развивать цифровые технологии, в том числе путем внедрения безбумажного электронного документооборота.

Подписанию предшествовала встреча президента Казахстана с руководством одной из ведущих логистических компаний Турции Sistem Lojistik (управляет сетью складов общей площадью 100 тыс. м²), на которой был одобрен план создания логистического центра в Актобе, а также расширение бизнеса компании в Астане, Алматы, Шымкенте и Актау.

В рамках визита также состоялись переговоры руководителей ҚТЖ и международного порта Мерсин (входит в сингапурскую группу PSA International), где были затронуты вопросы сотрудничества по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), являющегося частью Среднего коридора, и создания эффективных мультимодальных логистических решений на маршрутах Восток – Запад, в том числе Сиань – Стамбул и Циндао – Хоргос – Сергели. В этих целях планируется задействовать потенциал совместного предприятия КРМС, созданного ҚТЖ и PSA International в мае 2023 г.

Источник: zdmira.com, 31.07.2025

Из Казахстана во Вьетнам через китайский порт отправлено 17 тыс. тонн пшеницы

Дочерняя компания железных дорог Казахстана (ҚТЖ) «Кедентранссервис» совместно с ТОО «Форт» и при участии грузоотправителя АО «НК «Продкорпорация» организовала отправку 17 тыс. т пшеницы из северных регионов Казахстана во Вьетнам.

Маршрут 10 поездов начинался от станций Ак-Куль, Азат и Кокшетау в Акмолинской области Казахстана и проходил через китайский порт Ляньюньган до порта Хайфон во Вьетнаме. В отличие от традиционной практики, когда в порту КНР груз перегружается из специализированных железнодорожных контейнеров в морские, зерно перевозили в стандартных контейнерах от станции отправления до конечного порта. Это позволило сохранить высокое качество продукции, сократить сроки доставки за счет исключения перегрузочных операций и оптимизировать логистические расходы.

Как отметили в компании «Кедентранссервис», успешная реализация перевозки открывает новые возможности для расширения поставок казахстанской сельхозпродукции в страны Юго-Восточной Азии, где наблюдается устойчивый рост спроса на зерновые культуры.

«Кедентранссервис» планирует в дальнейшем масштабировать данный опыт, расширяя географию экспортных маршрутов.

Источник: zdmira.com, 15.09.2025

На севере Казахстана начато строительство крупного транспортно-логистического комплекса

В Костанает, на севере Казахстана, дан старт строительству нового транспортно-логистического комплекса «Тобыл», который станет важным элементом транзитной системы страны и будет интегрирован в международные транспортные коридоры. Проект реализуется с участием компаний «Кедентранссервис» и «ТЛК Тобол» при поддержке Фонда развития промышленности Казахстана. Общий объем инвестиций составит около 64 млрд тенге (120 млн долл. США).

На площади 133,6 га расположатся терминалы, складская и таможенная инфраструктура, сервисные зоны, что обеспечит предложение полного комплекса услуг и перерабатывающую способность до 400 тыс. TEU, или 11 млн т грузов, в год. Пуск комплекса в эксплуатацию позволит создать около 500 рабочих мест для логистов, операторов, IT-специалистов и обслуживающего персонала. Завершить строительство планируется в 2027 г.

Костанайская область Казахстана обеспечивает более 70% экспортных поставок железной руды и около 30% мукомольной продукции, при этом является крупнейшим импортером продукции машиностроения и комплектующих. В 2025 г. в области запланирован ввод в эксплуатацию автозавода компании KIA мощностью 70 тыс. автомобилей в год, а также предприятий по производству автокомпонентов общей мощностью 220 тыс. ед. в год.

Источник: zdmira.com, 18.07.2025

В казахстанском порту Актау открыта первая очередь контейнерного терминала

В начале июня 2025 г. в казахстанском порту Актау введена в эксплуатацию первая очередь контейнерного комплекса площадью 19 га, проектная мощность которого составляет 240 тыс. TEU в год. Этот китайско-казахстанский проект реализуется в два этапа и направлен на повышение провозной способности Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ).

Первая очередь охватывает площадь 9,3 га с тремя железнодорожными путями, где будет осуществляться полный цикл обработки контейнеров, включая таможенные процедуры. Предусмотрены досмотр и оформление опасных грузов.

Оператор грузовых перевозок железных дорог Казахстана KTZ Express, китайская логистическая компания YXE Trading Service Group и АО «НК «Актауский международный морской торговый порт» 16 июня 2025 г. подписали меморандум о сотрудничестве. Соглашение предусматривает развитие терминальных мощностей порта, включая совместное финансирование приобретения современных причальных контейнерных кранов, рассчитанных на работу в условиях повышенной ветровой нагрузки.

Источник: zdmira.com, 25.06.2025

В Узбекистане провели первый тест контрейлерных перевозок

В Узбекистане впервые испытали перевозку грузовых автомобилей по железной дороге на специальных платформах. Проект реализовали АО «O‘ztemiryo‘lkonteyner» и Ташкентский государственный транспортный университет.

В тестовом рейсе машины отправили со станции Ташкент до станции Хамза. Формат контрейлерных перевозок позволит снизить нагрузку на автодороги, уменьшить их износ и сократить выбросы CO₂, поддерживая развитие «зеленой» логистики.

Источник: rzd-partner.ru, 11.08.2025

Повышение эффективности перевозки паллет по железной дороге

Спрос на перевозку паллетированных грузов по железной дороге растет, сообщает компания Ermewa, занимающаяся лизингом вагонов. Стремясь закрепить свои позиции в цепочках поставок с нулевым уровнем выбросов, компания разрабатывает новую конструкцию грузовых вагонов. В следующем году она планирует построить два прототипа новых вагонов для перевозки грузов на паллетах. Ermewa стремится повысить эффективность перевозок, особенно при погрузочно-разгрузочных операциях.

На выставке Transport Logistic, состоявшейся в июне в Мюнхене, компания представила полноразмерный демонстрационный образец своего двухосного вагона для перевозки паллетированных грузов. Вагон оснащен автоматическим брезентовым тентом, который может открываться и закрываться одним человеком вместо двух, что экономит время и повышает безопасность. В дальнейшем система будет управляться со смартфона.

Автоматический механизм разработан компанией Innovaction Technologies. Его питание осуществляется от генератора, установленного на ступице оси. Платформа Интернета вещей для нового вагона будет разработана компанией Magma.

Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 8. - Р. 34 (англ. яз.)