МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

ТРЕНДЫ В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

I КВАРТАЛ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ЗА РУБЕЖОМ 4
Европейский оператор CargoBeamer интегрирует услуги «первой и последней мили» в комплексный сервис 4
TX Logistik продолжает наращивать грузовые перевозки между Германией и Италией 4
Компания-оператор мультимодальных перевозок Hannibal запустила новый грузовой маршрут на севере Италии 5
Италия откроет мультимодальный терминал к северу от Генуи 6
Опубликованы результаты исследования возможностей развития мультимодальных железнодорожно-автомобильных перевозок во Франции 6
Франция создает сеть мультимодальных перевозок Rail Route Connect 7
SNCF и Nevomo опробуют технологию магнитного подвеса в грузовых перевозках 8
Оператор EUROGATE Intermodal связал Вильгельмсхафен с терминалами в Южной Германии 8
Порт Бильбао взял на себя железнодорожные операции вместо Adif (Испания) 9
Новые инвестиции в реализацию проекта, предусматривающего обеспечение доступа порта Кастельон к Средиземноморскому коридору 10
Реконструкция мультимодального терминала в Валенсии (Испания) 11
В логистическом районе Божурище открыт новый интермодальный терминал (Болгария) 12
Порт Гётеборг наращивает объемы перевалки контейнеров (Швеция) 12
Крупнейший мультимодальный терминал Лозаду на Пиренейском полуострове будет введен в эксплуатацию в 2023 году (Португалия) 13
Введен в эксплуатацию мультимодальный терминал Коувола (Финляндия) 14
Пропускную способность линии к порту Антверпена планируется удвоить (Бельгия) 15
Компания Hupac выбрана оператором мультимодального терминала Кёльн-Северный 16
Австрия переводит на железнодорожный транспорт дополнительный объем перевозок 16
DB Cargo Eurasia запустила новый интермодальный контейнерный сервис Китай – Венгрия 17
Через погранпереход Алашанькоу проходит 100 маршрутов грузовых поездов (Китай) 18
Протяженность железных дорог Китая достигла 155 тысяч километров 18
ЕАЭС и Китай переходят к цифровизации транспортных коридоров 19
Компании JR Freight и Nishitetsu приступают к регулярным перевозкам грузов в аэропорты Токио (Япония) 19

В Индии пустили больше половины протяженности двух выделенных грузовых коридоров 20
Представлен проект линии «Сухой канал», соединяющей строящийся Южный порт Фау с северной частью Ирака и Турцией 21
Государственная компания Transnet выбирает оператора для развития коридора Дурбан – Йоханнесбург (ЮАР) 21
Maersk и Mawani приступили к строительству крупнейшего в Саудовской Аравии логистического парка в порту Джидда 22
Перевозки по Транскаспийскому международному коридору выросли в 2,5 раза 23
Железнодорожные перевозки грузов между Казахстаном и Китаем достигли исторического максимума в 2022 году 23
По итогам 2022 года в Азербайджане отмечен рост транзита 24
В Ташкенте строится интермодальный терминал, который станет частью Евразийского транспортного каркаса (Узбекистан) 25
РОССИЯ 26
В 2023 году грузопоток по коридору «Север – Юг» может вырасти почти на 80% 26
Страны ЕАЭС поддержали включение в проект «Евразийский агроэкспресс» перевозок по МТК «Север – Юг» 27
Восточная ветвь коридора «Север – Юг» получает новое развитие 28
«РЖД Логистика» расширила географию отправок по восточной ветке МТК «Север – Юг 29
Разрыв логистических связей, разворот товарных потоков и развитие поставок через третьи страны: итоги контейнерных перевозок в 2022 году 29
ОАО «РЖД» разрабатывают варианты для увеличения вывоза контейнеров с Дальнего Востока до 6,5 тыс. TEU в сутки 33
«РЖД Бизнес Актив» организует новый сервис «Волга Экспресс» 34
Грузовые экспрессы, организованные ОАО «РЖД» и «Русагротрансом», оправдали ожидания 35
FESCO запустила новый мультимодальный сервис из Белоруссии в Китай 37
FESCO запустила регулярный морской сервис между Новороссийском и портами Индии 38
Грузы упакуют в модули и доставят ускоренными поездами 38
Из китайского Ланфана в Москву отправлен первый грузовой поезд 39
Запущен контрейлерный сервис по маршруту Москва – Новосибирск – Москва 40
Компания «Транзит» продлила морскую линию Владивосток – Тяньцзинь железнодорожным маршрутом до города Инчуань 41
«РЖД Логистика» организовала доставку негабаритного оборудования из России в Узбекистан 42
ОАО «РЖД» и «Почта России» запустили сервис по доставке сборных грузов 42
Россия построит крупнейший железнодорожный хаб для экспорта грузов в Китай 43

ЗА РУБЕЖОМ

Европейский оператор CargoBeamer интегрирует услуги «первой и последней мили» в комплексный сервис

CargoBeamer – крупный европейский оператор железнодорожных перевозок мультимодальных транспортных единиц планирует, начиная со второго квартала 2023 г., включать в сервис по перевозке полуприцепов на специализированных платформах услуги «первой и последней мили», выполняемые автотранспортными компаниями. Такой сервис может оказаться полезным, как для постоянных, так и для новых клиентов, заинтересованных в переходе на экологически более привлекательный железнодорожный транспорт.

Для автотранспортных компаний этот подход представляет вариант оптимизации использования своего парка и решения проблемы нехватки водителей.

Включение в сервис услуги «первой и последней мили» опробовано на маршруте Кальденкирхен (Германия) – Домодоссола (Италия). Перевозки полуприцепов между терминалом в Домодоссоле и портом Генуи выполняет автотранспорт. Комплексный сервис будет доступен на терминалах CargoBeamer, расположенных на севере Италии, западе Германии и в странах Бенилюкса, на севере и юге Франции, северо-востоке Испании, а также на большей территории Великобритании и в Ирландии.

Выбросы диоксида углерода, появляющиеся при оказании дополнительных услуг, оператор будет компенсировать в рамках своей программы углеродной нейтральности за счет инвестиций в экологические проекты. CargoBeamer имеет сертификат углеродной нейтральности, выданный в 2022 г. международной организацией TÜV NORD.

Источник: railfreight.com, 15.03.2023 (англ. яз.)

TX Logistik продолжает наращивать грузовые перевозки между Германией и Италией

Грузовой оператор TX Logistik, входящий в группу Mercitalia в составе железных дорог Италии (FS Group), в целях удовлетворения растущего спроса на грузовые перевозки по Скандинавско-Средиземноморскому коридору с 22 февраля 2023 г. увеличивает число поездов между Ростоком (Германия) и Вероной (Италия) с четырех до шести пар в неделю.

С начала 2023 г. в сообщении между Германией и Италией выросло число и других поездов TX Logistik. Так, между Лейпцигом и Вероной теперь курсируют 10 пар поездов еженедельно вместо прежних восьми. Запущено дополнительно в обращение 8 пар поездов в неделю в сообщении между терминалами в Любеке (Германия) и Вероне.

По информации TX Logistik, поезд из Любека в сообщении с Миланом теперь будет прибывать на терминал в Сеграте вместо прежнего пункта назначения в Мельцо, поскольку Сеграте расположен ближе по отношению к Милану. При этом число пар поездов вырастет с двух до четырех.

Оператор TX Logistik может рассчитывать в дальнейшем на расширение географии своих перевозок и в другие итальянские города, в том числе Рим, Неаполь, а также на Сицилию, т. е. на те направления, которые контролирует его материнская компания Mercitalia.

Источник: railfreight.com, 09.02.2023 (англ. яз.)

Компания-оператор мультимодальных перевозок Hannibal запустила новый грузовой маршрут на севере Италии

Компания-оператор мультимодальных перевозок Hannibal 25 января 2023 г. запустила новый грузовой железнодорожный маршрут между станциями Марцалья в 50 км от Болоньи и Мельцо к востоку от Милана. Первоначально по нему будут курсировать 3 пары поездов в неделю, но в короткие сроки планируется увеличить интенсивность перевозок до 5 пар в неделю. В состав поездов включают платформы для перевозки автомобильных полуприцепов высотой до 4 м.

Тягу поездов на маршруте обеспечивает компания Oceanogate – железнодорожное подразделение холдинга Contship. С февраля 2022 г. компания организовала курсирование 5 поездов в неделю от порта Ла-Специя до терминала Contship в Марцалье. С пуском нового маршрута грузы из этого порта через терминал Contship в Мельцо будут следовать в пункты назначения Австрии, Германии и Нидерландов. Кроме того, в мае 2022 г. Contship запустил сервис грузовых железнодорожных перевозок между Мельцо и терминалами партнеров в Китае.

Новый маршрут будет способствовать дальнейшему развитию железнодорожных грузовых перевозок в регионе Болонья. Так, терминал Bologna Interporto в 2022 г. обработал свыше 5000 поездов, что на 8,4% больше, чем годом ранее, при этом перевозки грузов автомобильным транспортом сократились на 1,1%.

Источник: railfreight.com›, 25.01.2023 (англ. яз.)

Италия откроет мультимодальный терминал к северу от Генуи

Железнодорожная станция Алессандрия Смистаменто, расположенная в 83 км к северу от порта Генуи, после реконструкции станет ключевым мультимодальным хабом коридора Рейн – Альпы трансъевропейской сети TEN-T, оснащенным для переработки грузовых поездов длиной 750 м.

Официальный старт проекту был дан с подписанием 20 марта 2023 г. представителями местных и государственных органов власти, а также причастных компаний меморандума о взаимопонимании, согласно которому оператор инфраструктуры железных дорог Италии Rete Ferroviaria Italiana (RFI) до декабря 2023 г. разработает ТЭО проекта.

Терминал Алессандрия Смистаменто имеет стратегически важное местоположение, поскольку может выполнять функцию сухого порта для грузов, следующих в порты Генуи и Савоны. Открытие железной дороги Генуя – Тортона (Terzo Valico) будет способствовать наращиванию объемов перевалки. Новый хаб рассчитывают ввести в эксплуатацию к завершению строительства этой линии в начале 2025 г. В перспективе он будет обслуживать и линию Турин – Лион, которую планируется открыть в 2032 г. В связи с этим проект создания хаба Алессандрия Смистаменто станет важным шагом для развития двух коридоров TEN-T: Рейн – Альпы и Средиземноморского.

Стоимость проекта терминала Алессандрия Смистаменто оценивается в 75 млн евро, причем 7,5 млн евро поступят из госбюджета Италии и еще 15 млн евро будут привлечены в рамках программы развития территории области Пьемонт, по которой проходит трасса Terzo Valico.

Источник: railfreight.com, 24.03.2023 (англ. яз.)

Опубликованы результаты исследования возможностей развития мультимодальных железнодорожно-автомобильных перевозок во Франции

Rail Logistics Europe (RLE), дочерняя компания Национального общества железных дорог Франции (SNCF), и национальная группа операторов мультимодальных перевозок (GNTS) опубликовали исследование возможностей развития мультимодальных железнодорожно-автомобильных перевозок во Франции, объемы которых к 2027 г. могут вырасти на 60%. Исследование подготовлено при участии консалтинговой компании Altermind.

Грузооборот мультимодальных перевозок в 2021 г. составил 14 млрд ткм, или 39% всех перевозок грузов железнодорожным транспортом Франции. Это наиболее динамично развивающийся в стране сектор транспортного рынка, однако его дальнейший рост сдерживают недостаточная пропускная способность железных дорог и слабое развитие грузовых терминалов, большинство которых находятся в ведении SNCF Réseau – оператора инфраструктуры железных дорог Франции. Значимость увеличения доли мультимодальных перевозок определяется необходимостью минимизации вредных выбросов и социальных факторов (аварии, заторы на дорогах и шум), присущих перевозкам грузов автомобильным транспортом.

В исследовании подчеркивается, что, в первую очередь, необходимо модернизировать железнодорожную инфраструктуру для повышения пропускной способности линий, а также увеличить инвестиции в развитие существующих и строительство новых грузовых терминалов. Поддержка операторов мультимодальных перевозок в условиях энергетического кризиса должна быть переосмыслена и осуществляться на постоянной основе. Повышению спроса на мультимодальные перевозки могут способствовать регулятивные и финансовые стимулы.

Согласно национальной стратегии доля перевозок грузов железнодорожным транспортом во Франции должна увеличиться с 9% в 2019 г. до 18% в 2030 г. и 25% – в 2050 г. Для достижения поставленных целей осуществляется разносторонняя поддержка, как на местном, так и на общегосударственном уровне.

Источник: railfreight.com, 22.02.2023 (англ. яз.)

Франция создает сеть мультимодальных перевозок Rail Route Connect

Семь компаний, располагающих логистическими терминалами на территории Франции, объединили усилия с национальным французским грузовым оператором Fret SNCF для создания первой национальной сети Rail Route Connect (2RC). Это такие компании, как Dupessey&Co, Laforêt Logistics, Lahaye Global Logistics, Transports Lassalle, MediacoVrac, EderlogMultimodal и Groupe MGE. Основная цель инициативы – дальнейшее развитие мультимодальных сообщений и увеличение доли железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок Франции.

Инициатива была официально оформлена 25 января 2023 г. Вошедшие в 2RC компании за счет своих ресурсов теперь должны обеспечивать начальный и заключительный этап перевозки, т. е. сбор и распределение грузов, в то время как Fret SNCF возьмет на себя железнодорожное плечо

маршрутов, гарантируя при этом предоставление соответствующего подвижного состава для перевозки по сети 2RC.

Становясь участниками данной инициативы, все семь компаний теперь могут обеспечить доставку грузов по железной дороге своим клиентам во Франции. Более того, SNCF сможет предложить перевозку и в другие страны, в том числе в Испанию, Италию, Швейцарию, Германию и Бельгию. Возможна также организация железнодорожных отправлений в Великобританию из северной части Франции.

Источник: railfreight.com, 02.02.2023 (англ. яз.)

SNCF и Nevomo опробуют технологию магнитного подвеса в грузовых перевозках

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) подписало меморандум о взаимопонимании с польско-швейцарской компанией Nevomo, предполагающий тестирование на сети SNCF технологии магнитного подвеса MagRail в пассажирском и грузовом движении.

Технология MagRail предусматривает использование линейного электрического привода, магнитного подвеса и инновационной системы беспилотного управления на существующих железнодорожных линиях, что должно обеспечить повышение их пропускной способности и скорости движения поездов.

SNCF рассчитывает, что технология MagRail позволит увеличить массу грузовых поездов, повысить пропускную способность грузовых и высокозагруженных пригородных линий, а также может использоваться в качестве альтернативного средства тяги в сочетании с облегченным подвижным составом на малодеятельных линиях.

Ранее компания Nevomo подписала соглашения о сотрудничестве с RTI – оператором инфраструктуры железных дорог Италии и портом Дуйсбурга.

Источник: railjournal.com›, 13.03.2023 (англ. яз.)

Оператор EUROGATE Intermodal связал Вильгельмсхафен с терминалами в Южной Германии

Оператор мультимодальных перевозок EUROGATE Intermodal (EGIM) включил контейнерный терминал CTW в Вильгельмсхафене, наиболее глубоководном порту Германии, в сеть терминалов, обслуживаемых

поездами на электрической тяге. Это стало возможным после электрификации железнодорожных подходов к порту Вильгельмсхафен, где находится данный терминал.

Начиная с 16 января 2023 г. поезда оператора EGIM начнут курсировать между терминалами в Вильгельмсхафене, Дуйсбурге, Мюнхене, Нюрнберге и Корнвестхайме. Во втором квартале планируется связать Вильгельмсхафен поездами на электрической тяге с Ульмом, Мангеймом и Франкфуртом-на-Майне и увеличить общее число челночных рейсов до 3 в неделю. Клиенты могут резервировать места в поездах оператора на цифровой платформе railMybox.

Обслуживание контейнерного терминала в Вильгельмсхафене поездами на электрической тяге является ключевой позицией в проводимой его администрацией политике устойчивого развития. С середины января 2023 г. подобные услуги станет оказывать еще один оператор – TX Logistik (входит в группу Mercitalia в составе железных дорог Италии FS Group). Он будет выполнять перевозки между терминалами в Вильгельмсхафене, Нюрнберге и Корнвестхайме и к середине 2023 г. планирует добавить новые сообщения.

Источник: railfreight.com, 10.01.2023 (англ. яз.)

Порт Бильбао взял на себя железнодорожные операции вместо Adif (Испания)

В 2022 г. в сфере управления железнодорожными операциями в испанском порту Бильбао произошли существенные изменения. Администрация порта создала оператора грузовых перевозок SIBPort, который в круглосуточном режиме обслуживает портовую железную дорогу, в то время как ранее эти работы контролировал национальный оператор инфраструктуры Adif.

Следующим шагом для администрации должно стать достижение соглашения с Adif о передаче полномочий на выполнение железнодорожных операций на контейнерном терминале, что должно придать импульс для дальнейшего развития мультимодальных сообщений с портом.

В связи с этим уделяется внимание улучшению железнодорожной инфраструктуры и за пределами порта. В декабре 2022 г. власти порта совместно с Adif приняли решение о строительстве пути длиной 750 м на станции Ордунья, расположенной в 38 км к югу от Бильбао. Стоимость работ составляет 10,87 млн евро, из которых 3 млн евро возьмет на себя порт и оставшуюся часть – Adif. Станция играет значительную роль в организации

движения не только грузовых поездов в направлении между Бильбао и Мадридом, но и пассажирских. Но основным приоритетом для администрации порта на данный момент является строительство южного железнодорожного обхода для грузовых поездов.

В 2022 г. через порт Бильбао прошли 4243 поезда, что на 2,6% меньше, чем в 2021 г., главным образом из-за падения перерабатываемого там контейнерного потока. Но даже при этом 27% перевозок контейнеров приходилось на железнодорожный транспорт.

Порт Бильбао связан железными дорогами с Барселоной, Мадридом, Сарагосой, Севильей, Валенсией, а также с провинцией Наварра. Терминал в порту Бильбао имеет компания COSCO SHIPPING Ports. Железнодорожные перевозки между ним и терминалом в порту Валенсии через сухой порт в Сарагосе выполняет оператор CSP Iberian Rail Services.

Источник: railfreight.com, 28.02.2023 (англ. яз.)

Новые инвестиции в реализацию проекта, предусматривающего обеспечение доступа порта Кастельон к Средиземноморскому коридору

Оператор инфраструктуры железных дорог Испании Adif и администрация порта Кастельон вложат 132 млн евро в строительство второго участка длиной 3,6 км на южном подходе к порту со стороны Средиземноморского транспортного коридора. Кроме того, средства пойдут и на сооружение других железнодорожных объектов в районе этой морской гавани. Соответствующее соглашение подписали Adif, Государственное агентство морских портов Испании (Puertos del Estado) и администрация порта Кастельон (APC).

В реализацию данного проекта со стороны Adif будет вложено 71,7 млн евро, еще 60,3 млн поступит от самого порта. Электрифицированный участок с совмещенной колеей будет использоваться только для грузового движения.

О совместных планах Adif и порта стало известно в июне 2022 г. На тот момент Adif провел тендер на строительство первого участка длиной 4,7 км от Средиземноморского коридора в направлении порта. На его сооружение из фонда Евросоюза NextGenerationEU было выделено 100,1 млн евро.

Общая протяженность пути, который должен связать порт Кастельон, находящийся между Валенсией и Барселоной, со Средиземноморским коридором, составляет 8,3 км. Строительство участка длиной 4,7 км уже ведется. Таким образом, для того чтобы обеспечить прямую связь с транспортным коридором, необходимо проложить до порта еще 3,6 км пути.

Строительство южной ветки к портовой инфраструктуре является частью обязательств Министерства транспорта, мобильности и городского развития Испании (MITMA) по финансированию проектов, входящих в программу Средиземноморского коридора. Министерство считает, что строительство железнодорожных подходов является стратегически важным фактором развития испанских портов в качестве опорных логистических хабов на юге Европы.

Наряду с южным подходом Adif и администрация порта имеют и другие совместные планы железнодорожного строительства. Так, на участке между портом и коридором планируется построить мультимодальный терминал.

Источник: railfreight.com›, 25.01.2023 (англ. яз.)

Реконструкция мультимодального терминала в Валенсии (Испания)

Оператор инфраструктуры железных дорог Испании Adif приступил к первому этапу реализации проекта расширения и реконструкции мультимодального терминала на станции Валенсия-Фуэнте Сан Луис. Он станет важным элементом сети стратегических мультимодальных узлов, создаваемой Adif для более полной интеграции железных дорог в транспортную систему страны. В результате реконструкции стоимостью более 20 млн евро терминал получит необходимые для крупного логистического центра инфраструктуру и сервисы, что в совокупности с расположенным в Валенсии крупным грузовым портом позволит организовать мультимодальные грузовые сообщения.

В комплекс работ первого этапа входят создание нового логистического узла, включающего четыре электрифицированных пути совмещенной колеи (1668 мм и 1435 мм) полезной длиной 750 м каждый, оборудованные средствами железнодорожной автоматики, телемеханики и связи, и четыре пути для отстоя локомотивов. Предусмотрены также площадки для складирования контейнеров, пути для козловых кранов, служебное здание, зона парковки грузовых автомобилей.

Расположенный в коридоре Mediterranean вблизи порта Валенсия логистический терминал Валенсия-Фуэнте Сан Луис входит в состав трансъевропейской сети TEN-T, обеспечивая мультимодальные сообщения по железной дороге стандартной европейской колеи до границы с Францией.

Проект финансируется из фонда Евросоюза NextGenerationEU.

Источник: adif.es, 29.12.2022 (исп. яз.)

В логистическом районе Божурище открыт новый интермодальный терминал (Болгария)

23 февраля 2023 г был открыт новый интермодальный терминал в промышленной зоне Божурище, логистическом районе недалеко от Софии. Новый объект будет использоваться для обработки морских контейнеров, разгружаемых в порту и предназначенных для клиентов в западной Болгарии. Товары между терминалом и портом Бургас будут перемещаться по железной дороге.

Терминал имеет рабочую площадь 27 тыс. м^2 с ожидаемой годовой пропускной способностью 60 тыс. TEU, который будет оборудован двумя железнодорожными путями длиной по 300 м каждая. Железнодорожная линия между Софией и портом Бургас является ключевым участком коридора TEN-T Восток – Восточное Средиземноморье, соединяющего Грецию с Германией.

BMF Port Burgas, компания, управляющая портом Бургас в восточной Болгарии, будет отвечать за эксплуатацию терминала. По информации представителя руководства BMF, в ближайшем будущем планируется запустить маршрутный контейнерный поезд из порта в Софию, который будет курсировать 3 раза в неделю. Более того, BMF уже получает запросы от компаний на использование терминала в качестве пункта самовывоза.

Руководство BMF считает новый терминал главным связующим звеном между портом Бургас и европейской сетью интермодальных терминалов. Общий объем инвестиций в строительство терминала составил около 5 млн евро. Как пояснили в компании, терминал расположен вдоль железнодорожной линии София – Банкя, в самом сердце Балканского полуострова. Удобное расположение обеспечивает гибкость доставки контейнеров как автомобильным, так и железнодорожным транспортом.

Источник: railfreight.com, 25.02.2023 (англ. яз.)

Порт Гётеборг наращивает объемы перевалки контейнеров (Швеция)

С 5 апреля 2023 г. исландская судоходная компания Samskip, имеющая головной офис в Роттердаме, приступит к перевозкам из крупнейшего контейнерного порта APM Terminals Гётеборга (Швеция). Сначала компания будет еженедельно отправлять суда из порта Гётеборга до Роттердама (Нидерланды) с заходом по пути в Орхус (Дания), Рунавик (Фарерские острова) и Рейкьявик (Исландия). Samskip рассчитывает, что сможет предложить клиентам услуги мультимодальных перевозок с использованием

железнодорожной сети, соединяющей порт Гётеборг с внутренними районами Швеции.

Объемы переработки контейнеров в порту Гётеборг продолжают расти. В 2022 г. этот показатель достиг 885 тыс. TEU, что на 7% больше, чем годом ранее. В последние годы в порту наблюдается стабильный рост железнодорожных перевозок. Так, в 2022 г. направляемый по железной дороге в порт контейнерный грузопоток вырос на 12%, до 515 тыс. TEU. Причем такая динамика наблюдается в перевозках, как на дальние, так и на короткие расстояния. Наибольший грузопоток приходится на регион северной Швеции (Норрланд), где растет промышленное производство. На 2023 г. с портом согласованы дополнительные объемы перевозок по железной дороге во все регионы страны. При снижении импорта планируется рост объемов экспорта, в том числе продукции целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности, а также автомобилестроения.

В июне 2022 г. в рамках стратегии развития инфраструктуры шведская транспортная администрация Trafikverket приняла решение выделить 600 млн швед. крон (64,5 млн долл. США) на увеличение объемов грузовых перевозок в мультимодальном секторе транспортного рынка.

Источники: porttechnology.org, 03.02.2023 (англ. яз.);
apmterminals.com, 02.02.2023 (англ. яз.)

Крупнейший мультимодальный терминал Лозаду на Пиренейском полуострове будет введен в эксплуатацию в 2023 году (Португалия)

Крупнейший на Пиренейском полуострове грузовой терминал Лозаду площадью 220 тыс. м² в округе Брага на северо-западе Португалии, недалеко от морского порта Лейшойнш, будет сдан в эксплуатацию в конце 2023 г.

Проект стоимостью 63 млн евро реализует компания MEDWAY, один из крупнейших частных грузовых железнодорожных операторов на Пиренеях. Проект терминала с перерабатывающей способностью 11 тыс. TEU включает строительство четырех путей длиной 750 м, площадок для хранения контейнеров-рефрижераторов и переработки опасных грузов.

Власти близлежащего города Вила-Нова-ди-Фамаликан приобрели земельные участки площадью около 4000 м² для размещения офисов компаний, которые намерены работать на терминале. Общий объем инвестиций со стороны городских властей составляет порядка 122 тыс. евро.

Разработка проекта началась в 2018 г. Предполагалось, что терминал введут в эксплуатацию в третьем квартале 2023 г., однако соответствующее

разрешение от национального ведомства по охране окружающей среды было получено только в январе 2022 г.

Источник: railfreight.com, 03.03.2023 (англ. яз.)

Введен в эксплуатацию мультимодальный терминал Коувола (Финляндия)

В Финляндии сдан в эксплуатацию мультимодальный терминал открытого доступа Коувола (Kouvola RRT). На площади 42 га расположены контейнерная площадка перерабатывающей способностью 150 тыс. TEU в год и грузовой двор площадью 10 га. Наличие двух электрифицированных путей колеи 1524 мм длиной 1100 м каждый, рассчитанных на прием вагонов с осевой нагрузкой до 25 т, позволяет ставить под погрузо-разгрузочные операции полный состав поезда, ведомый электровозом. Оператор терминала RailGate Finland будет отвечать за инвестиции в его дальнейшее развитие, при этом владельцем железнодорожной инфраструктуры является финское агентство транспортной инфраструктуры (FTIA). RailGate Finland – дочернее предприятие компании Kouvola Innovation, принадлежащей городу Коувола.

Из запланированных на проект 40 млн евро было израсходовано 34 млн евро, из которых местные власти выделили около 23,6 млн евро, ЕС – 6,8 млн евро и правительство Финляндии – около 3,5 млн евро. Экономия при строительстве терминала достигнута благодаря эффективному управлению проектом, в том числе использованию асфальта и бетона, изготовленных по технологии вторичной переработки, а также камня и грунта, полученных при подготовке строительной площадки.

Терминал включен в европейскую транспортную сеть TEN-T. Его отличают выгодное положение в месте пересечения железнодорожных и автомобильных магистралей, равноудаленное от границы с РФ и порта Хельсинки, а также близость к порту Хамина-Котка. Планировалось, что железнодорожные пути колеи 1524 мм обеспечат терминалу возможность стать мультимодальным узлом Нового шелкового пути.

Частный грузовой оператор Fenniarail в настоящее время расширяет и модернизирует депо в районе Коувола. В октябре 2022 г. оператор получил первый электровоз Vectron, заказанный у компании Siemens Mobility.

Источник: railfreight.com, 01.02.2023 (англ. яз.)

Пропускную способность линии к порту Антверпена планируется удвоить (Бельгия)

Оператор инфраструктуры железных дорог Бельгии Infrabel объявил о планах, связанных с модернизацией и электрификацией участка длиной 5 км железнодорожной линии L11, обслуживающей северную часть порта Антверпена, что позволит удвоить ее пропускную способность и устранить узкое место на этом ключевом направлении.

Проект будет реализован Infrabel совместно с оператором терминального комплекса Combinant и химическим концерном BASF.

Входящая в состав трансъевропейской сети TEN-T линия L11 длиной 18 км проходит вдоль правого берега реки Шельда от сортировочной станции Антверпен-Северный и далее по разделительной полосе автомагистрали A12 до Стабрука и Зандвлита вблизи границы с Нидерландами. Это единственная линия, обеспечивающая выход в северную часть порта Антверпена, где располагается крупный химический кластер и два ключевых контейнерных терминала. Две трети общего количества поездов, пропускаемых по линии L11, предназначены для Combinant and BASF.

Предусматриваются электрификация и строительство второго пути на участке длиной 5 км линии L11 к югу от порта, а также электрификация двух примыкающих к нему с юга и севера двухпутных участков длиной 1,1 и 1,2 км.

Infrabel планирует начать работы по электрификации осенью 2023 г. и завершить их в середине 2026 г. К строительству вторых путей приступят в 2024 г., выполнение работ может занять около двух лет. Стоимость проекта оценивается в 30 млн евро, партнеры рассчитывают на финансовую поддержку из фондов Евросоюза в части электрификации.

Кроме того, Combinant и BASF планируют частично электрифицировать пять путей в самом порту, а BASF намерен полностью электрифицировать еще один путь длиной 740 м. Combinant не так давно инвестировал 2 млн евро в строительство нового пути длиной 760 м.

Ожидается, что реализация проекта позволит сократить время в пути следующих в порт грузовых поездов на 2 ч и отказаться от использования дизельной тяги на сортировочной станции Антверпен-Северный, а также будет способствовать увеличению доли железных дорог в перевозках грузов из порта с 7 до 15% к 2030 г.

Источник: railjournal.com, 08.02.2023 (англ. яз.)

Компания Hupac выбрана оператором мультимодального терминала Кёльн-Северный

Швейцарский оператор мультимодальных перевозок Hupac победил в тендере, объявленном в июне 2022 г. логистической компанией Häfen und Güterverkehr Köln (HGK), на эксплуатацию терминала Кёльн-Северный (Köln Nord, TKN). Начиная с 1 января 2023 г. этот терминал с обслуживающим его персоналом переходит под управление оператора Combiconnect Köln Nord, являющегося дочерней компанией Hupac.

Hupac осуществляет управление множеством терминалов в Европе, либо собственными силами, либо совместно с партнерами, и обладает огромным опытом в этой области.

Мультимодальный терминал Кёльн-Северный находится рядом с пересечением автомобильных дорог A1/A57 и связан с рейнским портом Кёльн-Ниль (Köln Niehl) железной дорогой. На площади 152 тыс. м² работают 5 перевалочных путей с тремя козловыми кранами, на которых перерабатывают до десяти прибывающих и отправляющихся поездов в сутки.

Компания HGK отводит терминалу стратегическую роль в планах развития инновационной промышленно-логистической площадки FUSION COLOGNE и перераспределения перевозок в пользу экологичных видов транспорта. Дочерние компании Hupac эксплуатируют 8 мультимодальных терминалов в Швейцарии, Италии, Германии и Бельгии.

Источник: hupac.com, 30.12.2022 (англ. яз.)

Австрия переводит на железнодорожный транспорт дополнительный объем перевозок

С 1 января 2023 г. вступили в силу поправки к австрийскому закону по управлению отходами, согласно которым перевозка мусора и вторсырья массой более 10 т и на расстояние 300 км и более должна осуществляться железнодорожным транспортом. В дальнейшем, с 1 января 2024 г., это расстояние будет сокращено до 200 км, а еще через 2 года – до 100 км.

В настоящее время австрийский грузовой оператор Rail Cargo Group (RCG) – дочерняя компания Федеральных железных дорог Австрии (ÖBB) ежегодно перевозит около 8 млн т металлолома, городского мусора, строительных и других отходов. Это позволяет сократить выбросы CO_2 более чем на 146 тыс. т ежегодно, а также избежать 300 тыс. рейсов грузовых автомобилей.

По оценкам RCG, после вступления в силу новой редакции закона потенциальный объем перевозок отходов по железной дороге может составить 15 млн т. Федеральное министерство по борьбе с изменением климата, вопросам окружающей среды, энергетики, мобильности, инноваций и технологий собирается создать цифровую платформу для проведения будущих тендеров на право перевозки отходов по железной дороге. Для выработки отдельных логистических решений уже привлечены специалисты.

Для освоения дополнительных объемов перевозок отходов RCG выделил 75 млн евро на покупку дополнительных специализированных контейнеров системы Mobiler. Эта система охватывает также специально подготовленные грузовые автомобили и вагоны-платформы. Гидравлическое устройство на таком автомобиле обеспечивает простую горизонтальную перегрузку контейнера на платформу с участием одного работника и без использования кранового или иного подъемно-транспортного оборудования. К 2026 г. парк специализированных контейнеров Mobiler удвоится и вырастет до 2500 ед.

Источник: railway.supply, 03.01.2023 (англ. яз.)

DB Cargo Eurasia запустила новый интермодальный контейнерный сервис Китай – Венгрия

DB Cargo Eurasia запустила новый сервис по доставке контейнеров по железной дороге из Сианя в Будапешт. Первый поезд на этом маршруте отправился из Сианя в конце декабря и прибыл в Будапешта за 15 дней. На начальном этапе оператор намерен отправлять поезда на сервисе раз в месяц. Ко второму кварталу частоту предполагается увеличить до еженедельной или каждые две недели.

Комментируя конкурентные преимущества нового сервиса отмечается возможность погрузки/выгрузки контейнеров на европейском участке маршрута после Малашевичи, а также географическое положение Будапешта, откуда грузы могут быть оперативно доставлены отправителям в Центральной, Восточной и Западной Европе.

Согласно данным оператора железнодорожных контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа через территорию Казахстана, РФ и Беларуси ОТЛК ЕРА, маршрут Китай – Венгрия стал самым динамично растущим в структуре трафика компании в 2022 г.: объемы в направлении Венгрии с уровней близких к нулю выросли до 6 тыс. TEU, в направлении Китая – 1 тыс. TEU.

Источник: infranews.ru, 20.01.2023

Через погранпереход Алашанькоу проходит 100 маршрутов грузовых поездов (Китай)

По данным компании China Railway Urumqi Group, общее число маршрутов грузовых поездов сообщением Китай – Европа, проходящих через пограничную станцию Алашанькоу на перевале Алатау в Синьцзян-Уйгурском автономном районе на северо-западе Китая, достигло 100. Юбилейным стал маршрут между станцией Лючжоу-Южный (Гуанси-Чжуанский автономный район КНР) и Москвой, по которому контейнерный поезд 7 марта 2023 г. проследовал через Алашанькоу.

В 2022 г. расположенные на границе с Казахстаном станции Алашанькоу и Хоргос пропустили 13,3 тыс. грузовых поездов на направлении Китай – Европа, это на 8,7% больше, чем в 2021 г. Число поездов, отправляющихся из Синьцзян-Уйгурского автономного района, в 2022 г. увеличилось на 21,5% по сравнению с 2021 г., составив 1440 ед.

Через пункт пропуска Алашанькоу проходит более 30% всех грузовых поездов, следующих из Китая до 19 пунктов назначения в Европе, в том числе в Германии, Польше и России. В среднем за сутки Алашанькоу пропускает 17 грузовых поездов в сравнении с 3,5 поездами в 2012 г.

Источник: porttechnology.org, 11.03.2023 (англ. яз.)

Протяженность железных дорог Китая достигла 155 тысяч километров

В 2022 г. в Китае ввели в эксплуатацию 4100 км новых линий, включая 2082 км ВСМ. В результате протяженность железнодорожной сети в стране достигла 155 тыс. км, в том числе высокоскоростных линий – 42 тыс. км. Эти данные были приведены на ежегодной конференции железных дорог Китая (CR), состоявшейся 3 января 2023 г.

Объем пассажирских перевозок в 2022 г. составил 1,61 млрд чел., что существенно ниже запланированного показателя (3,04 млрд чел.) и уровня 2021 г. Объем грузовых перевозок вырос до 3,9 млрд т (+4,7 % к уровню 2021 г.), причем 1,4 млрд т пришлось на транспортировку энергетического угля. Инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры составили 710,9 млрд юаней (около 105 млрд долл. США).

В 2023 г. CR планируют перевезти 2,69 млрд пассажиров (+67,6 % к уровню 2022 г.) и 3,97 млрд т (+1,8%). Намечено пустить более 3 тыс. км новых линий, в том числе 2,5 тыс. км высокоскоростных. Доходы CR ожидаются в размере 817 млрд юаней (+17,9%). Продолжится реализация

масштабных железнодорожных проектов, включая строительство магистрали Сычуань – Тибет.

Источник: zdmira.com, 09.01.2023

ЕАЭС и Китай переходят к цифровизации транспортных коридоров

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и Китай подписали дорожную карту в сфере торгово-экономического взаимодействия сторон. Документ включает три раздела, в первом из которых речь идет о цифровизации транспортных коридоров. Мероприятия данного раздела предполагают поэтапный переход сторон к электронному документообороту при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок с использованием цифровой подписи.

Это позволит заметно упростить торговые процедуры и ускорить транспортировку грузов между странами - членами ЕАЭС (Россией, Арменией, Белоруссией, Казахстаном и Киргизией) и Китаем.

Кроме того, предусматривается развитие сотрудничества в таможенной сфере, а также в сфере ветеринарного и фитосанитарного контроля. В части морского и автомобильного транспорта запланирован обмен электронной логистической информацией.

Дорожная карта будет действовать на основе соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и его государствами-членами, с одной стороны, и КНР, с другой стороны, которое было подписано 17 мая 2018 г. и вступило в силу 25 октября 2019 г. В настоящее время страны направляют усилия на бесшовное взаимодействие между всеми участниками соглашения. Товарооборот между ЕАЭС и Китаем к концу 2022 г. превысил 200 млрд долл. США.

Источник: zdmira.com, 21.02.2023

Компании JR Freight и Nishitetsu приступают к регулярным перевозкам грузов в аэропорты Токио (Япония)

Оператор грузовых перевозок JR Freight (Япония) планирует в апреле 2023 г. приступить к регулярным перевозкам грузов в токийские аэропорты. Следствием пандемии коронавируса стало сокращение числа международных полетов через аэропорт Кансай в Осаке. Это побудило частную железнодорожную компанию Nishitetsu сфокусироваться на

смешанных грузовых перевозках из логистического центра Rinku в г. Идзумисано (префектура Осака на острове Хонсю) в токийские аэропорты Нарита и Ханэда. Перевозки были организованы с использованием автомобилей средней грузоподъемности, но проблема нехватки водителей, возникшая в стране в последнее время, не давала возможности гарантировать надежность доставки.

Анализ варианта перевозок, организованных двумя операторами (JR Freight и Nishitetsu) и логистической компанией Senko по железной дороге, показал его экономическую целесообразность и возможность сокращения выбросов двуокиси углерода на 60% по сравнению с использованием автомобильного транспорта. Предварительные поездки подтвердили надежность такого варианта транспортировки. Прогнозируется, что до 50% грузов, перемещаемых между логистическим центром Rinku и аэропортами Ханэда и Нарита автомобильным транспортом, могут перейти на железные дороги в 2023 г.

Источник: londonreconnections.com, 28.12.2022 (англ. яз.)

В Индии пустили больше половины протяженности двух выделенных грузовых коридоров

Министерство железных дорог Индии отчиталось о вводе в эксплуатацию по состоянию на 31 января 2023 г. участков общей протяженностью 1724 км, входящих в состав двух выделенных грузовых коридоров (DFC). В Восточном DFC уже эксплуатируются участки суммарной длиной 861 км, в Западном – 863 км. Это позволило обеспечить выход к железнодорожной сети для новых грузовых терминалов и мультимодальных комплексов в Дели, Мумбаи, Ченнаи и Ховрахе, расположенном вблизи Калькутты. Суммарные инвестиции в сооружение открытых участков составили 979,57 млрд индийских рупий (примерно 11,72 млрд долл. США).

Два выделенных грузовых коридора, сооружаемые с 2014 г., призваны привлечь грузы промышленных предприятий на железные дороги и ускорить их транспортировку. Оба электрифицированных коридора рассчитаны на движение грузовых поездов со скоростью до 100 км/ч. Их пуск ранее планировался на 2022 г.

Восточный DFC после завершения последней очереди строительства будет иметь протяженность 1337 км и соединит крупный город Лудхияна в штате Пенджаб на северо-западе страны с Сон Нагаром в штате Бихар на северо-востоке Индии. Общая протяженность Западного DFC, который

пройдет от порта имени Джавахарлала Неру в Мумбаи до Дадри – восточного пригорода Дели, составит 1506 км.

Источник: urbantransportnews.com, 17.02.2023 (англ. яз.)

Представлен проект линии «Сухой канал», соединяющей строящийся Южный порт Фау с северной частью Ирака и Турцией

Новое железнодорожное сообщение из Персидского залива в Турцию и, в конечном счете, в Европу находится на стадии проектирования. Осознавая свой потенциал в выполнении важной роли в торговле с юго-востоком, Ирак планирует активно участвовать в данных логистических цепочках.

Одним из таких проектов является проект линии «Сухой канал», который соединит Южный порт Фау, строящийся с 2020 г., с северным Ираком и Турцией. Он предполагает строительство новых железнодорожных электрифицированных линий общей протяженностью 1200 км. Далее линия будет подключена к железнодорожным и автомобильным сетям в Европе через Турцию с целью расширения торговли с этими странами.

Турция уже занимает позиции крупной транзитной страны для железнодорожных перевозок с востока на запад. Она играет важную роль в Среднем коридоре, по которому грузы из Китая отправляются на запад через Каспийское море. В последнее время все больше и больше компаний также включают порты в Турции в свои логистические маршруты.

Когда строительство Южного порта Фау будет завершено, это добавит еще один вариант порта для трафика, поступающего с юго-востока. Грузы из Индии или из-за рубежа будут иметь дополнительный хаб в регионе, рядом с иранским портом Бандар-Аббас и портом Джебель-Али в ОАЭ.

Итальянской компании PEG было поручено провести технико-экономическое обоснование, которое будет представлено к концу 2023 г. Ожидается, что тендер на строительство первой электрифицированной железнодорожной линии будет объявлен в 2023 г.

Источник: railpage.com.au, 30.01.2023 (англ. яз.)

Государственная компания Transnet выбирает оператора для развития коридора Дурбан – Йоханнесбург (ЮАР)

Южноафриканская государственная компания Transnet объявила квалификационный отбор оператора грузовых железнодорожных перевозок

на направлении Дурбан – Йоханнесбург (Container Corridor). Решение принято в рамках стратегии партнерства для привлечения инвестиций в развитие контейнерных перевозок грузов, являющихся транспортной основой производственного сектора страны.

Победителю предстоит заключить с Transnet Freight Rail – подразделением Transnet, отвечающим за грузовые перевозки, договор операционной аренды двухпутной электрифицированной линии протяженностью 670 км (с учетом подъездных и станционных путей общая протяженность составляет 1621 км), включая терминалы Бэйхэд-Бэк в порту Дурбан, а также Бэйхэд, Каскон и Сити Дип в промышленном пригороде Йоханнесбурга. Кроме эксплуатации на протяжении 20 лет, в договоре будут оговорены инвестиции в реконструкцию, модернизацию и техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава.

Ожидается, что привлечение частного оператора будет способствовать повышению эксплуатационной надежности и эффективности работы коридора, а также переключению существенного объема перевозок контейнеров с автомобильного на железнодорожный транспорт.

В апреле 2022 г. Transnet объявила о намерении открыть доступ сторонним операторам к инфраструктуре в двух коридорах, в том числе Container Corridor. Тогда планировалось предложить операторам купить 6 ниток графика движения поездов на маршруте Дурбан – Сити Дип.

Источник: railjournal.com, 02.02.2023 (англ. яз.)

Maersk и Mawani приступили к строительству крупнейшего в Саудовской Аравии логистического парка в порту Джидда

A. P. Moller – Maersk и Управление портов Саудовской Аравии «Mawani» объявили о начале строительства крупнейшего в Саудовской Аравии интегрированного логистического парка в порту Джидда.

Совокупная мощность парка составит 200 тыс. TEU различных грузов в год. На 70% от 22,5 гектаров совокупной площади парка разместится складской комплекс для различных видов грузов. На остальной часть будут осуществляться операции с грузами, доставляемыми авиатранспортом, сборными грузами и транзитными контейнерами.

Стоимость проекта, реализуемого с нуля, оценивается в 346 млн долл. США.

Источник: infranews.ru, 17.02.2023

Перевозки по Транскаспийскому международному коридору выросли в 2,5 раза

В 2022 г. объем перевозок по железным дорогам Казахстана (АО «НК «ҚТЖ») в составе Транскаспийского международного коридора вырос в 2,5 раза, достигнув 1,5 млн т. Об этом было заявлено на заседании международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ) в Алматы 8 февраля 2023 г. При этом экспорт казахстанских грузов по сравнению с 2021 г. увеличился в 6,5 раза и составил 891 тыс. т.

Кроме того, был отмечен рост контейнерных перевозок на 33% относительно уровня 2021 г., до 33,6 тыс. TEU. На заседании стороны достигли договоренностей относительно увеличения объемов перевозок грузов по Транскаспийскому коридору на 2023 г., а также в том, что касается курсирования регулярного грузового поезда по твердому расписанию.

Помимо Казахстана, рост перевозок по Транскаспийскому коридору наблюдался на железных дорогах Азербайджана (ADY) и Узбекистана («Узбекистон темир йуллари»). Так, ADY в 2022 г. перевезли 3,9 млн т грузов, что более чем на 0,5 млн т превышает показатель 2021 г. По железной дороге Баку – Тбилиси – Карс в 2022 г. перевезено более 432 тыс. т, а всего за 2017-2022 гг. – свыше 1347 тыс. т.

Первый поезд, груженный медным концентратом, в конце 2022 г. отправили в Турцию и железные дороги Узбекистана. Данный маршрут проходил по территории Туркменистана, Азербайджана и Грузии, в том числе через акваторию двух морей – Каспийского и Черного до болгарского порта Варна, откуда груз отправился по железной дороге в Турцию. Также в декабре 2022 г. первый грузовой поезд прибыл в Узбекистан из Турции по маршруту, проходящему по территории Ирана и Туркменистана.

Отмечается, что так называемый Средний коридор (маршрут, проходящий по территории Турции, Азербайджана и Казахстана) все больше становится жизнеспособной альтернативой маршруту через Россию.

Источник: zdmira.com, 10.02.2023

Железнодорожные перевозки грузов между Казахстаном и Китаем достигли исторического максимума в 2022 году

Железнодорожные грузоперевозки между Казахстаном и Китаем в 2022 г. превысили исторический максимум, составив свыше 23 млн т. Это на 15% больше, чем в 2021 г., передается со ссылкой АО «Национальная

компания «Қазақстан темір жолы» (АО «НК «ҚТЖ»). При этом экспортные отправки увеличились на 17% за счет роста перевозок продукции казахстанских предприятий: железной руды (+17%), цветной руды (+45%), черных металлов (+6%), зерновых грузов в контейнерах (+70%) и др. грузов (+83%).

Высокие показатели достигнуты за счет слаженной работы железнодорожников двух стран. АО «НК «ҚТЖ» совместно с железнодорожными администрациями Китая проводилась работа по обеспечению беспрепятственного приема/передачи поездов, эффективному использованию мощности переходов. Четкую и своевременную организацию работы по приему/передаче грузов продемонстрировали железнодорожники Алматинского отделения грузовых перевозок, станций Достык и Алтынколь.

Учитывая возрастающий спрос на перевозки грузов в направлении Китая, принимаются меры по ускоренному развитию железнодорожной инфраструктуры.

Для обеспечения бесперебойных перевозок отечественной продукции и развития транзитного потенциала страны в ноябре прошлого года началось укладка второго пути на участке Достык – Мойынты. После реализации проекта пропускная способность участка увеличится в 5 раз (с 12 пар грузовых поездов до 60 пар в сутки). В настоящее время разрабатывается технико-экономическое обоснование по строительству третьего железнодорожного пограничного перехода Аягоз – Бахты.

Реализация этих крупных инфраструктурных проектов даст импульс развитию экономики Казахстана и послужит увеличению грузопотока между странами.

Источник inform.kz, 05.01.2023

По итогам 2022 года в Азербайджане отмечен рост транзита

Реализованные в 2022 г. железными дорогами Азербайджана (ADY) меры по модернизации инфраструктуры и активное участие в международных транспортных коридорах направлением Восток – Запад и Север – Юг способствовали увеличению объемов перевозок и укреплению транзитного потенциала страны.

В 2022 г. транзит по территории Азербайджана к уровню 2021 г. вырос на 2,9 млн т, до 7,5 млн т. В целом объем грузовых железнодорожных перевозок в этой стране увеличился на 3,7 млн т, до 18,7 млн т. Рост наблюдался в основном по таким позициям как нефтепродукты, химические и минеральные удобрения, строительные материалы и уголь.

По сравнению с 2021 г. грузоперевозки по коридору Восток – Запад увеличились на 500 тыс. т, до 3,9 млн т. Рост грузоперевозок по коридору Север – Юг составил 90%, по Транскаспийскому международному транспортному маршруту – 41%.

По железной дороге Баку – Тбилиси – Карс в направлении Турции в 2022 г. перевезено 432,3 тыс. т грузов. Общий объем грузоперевозок за период с 2017-2022 гг. здесь составил 1348 тыс. т. По информации ADY, в настоящее время реализуется ряд важных проектов, направленных на значительное увеличение грузопотока по данному маршруту.

Для удовлетворения растущего спроса в сфере транзитных грузоперевозок начат процесс закупки 605 контейнерных платформ. Кроме того, в целях освоения растущего объема транзита принят ряд важных решений в направлении закупки и капитального ремонта достаточного количества магистральных и маневровых тепловозов.

Источник: aze.media, 19.01.2023 (англ. яз.)

В Ташкенте строится интермодальный терминал, который станет частью Евразийского транспортного каркаса (Узбекистан)

Состоялась торжественная церемония по случаю начала строительства интермодального терминала для обслуживания евразийских грузовых перевозок недалеко от Ташкента.

Проект будут реализовывать компания PTC Holding (Казахстан), которая в дальнейшем будет осуществлять эксплуатацию терминала; Народный банк Казахстана, предоставляющий финансирование в размере 70 млн долл. США; правительство Ташкентской области и компания Vuono Capital.

Ожидается, что введение в эксплуатацию нового терминала даст возможность увеличить грузопоток между Узбекистаном и Казахстаном, а также с железными дорогами колеи 1520 мм Китая, Юго-Восточной и Южной Азии, Южной Кореи, Афганистана и региона Персидского залива.

Первый этап, реализация которого запланирована на период с 2023 г. по 2026 г., включает строительство складских помещений общей площадью 24,8 га и укладку 37 км пути, пропускная способность которых составит 1240 вагонов и 11,1 тыс. контейнеров.

Источник: railwaygazette.com, 11.01.2023 (англ. яз.)

РОССИЯ

В 2023 году грузопоток по коридору «Север – Юг» может вырасти почти на 80%

В Координационном центре правительства РФ вице-премьер Андрей Белоусов провел заседание штаба, на котором были поставлены основные задачи в части развития международных транспортных коридоров на 2023 г.

В ходе совещания заместитель министра транспорта Валентин Иванов озвучил планы на 2023 г. по росту грузопотока в рамках международных транспортных коридоров – «Север – Юг», Азово-Черноморского и восточного направлений. В частности, согласно прогнозам Минтранса России, по коридору «Север – Юг» рост грузопотока в 2023 г. по сравнению с 2022 г. должен составить 11,3 млн т (+79%), по Азово-Черноморскому направлению – 41,1 млн т (+21%), по восточному направлению – 24,8 млн т (+8%).

Для обеспечения этого прироста в качестве основных мероприятий рассмотрены как инфраструктурные (увеличение пропускных способностей автомобильных и железных дорог, портов, пунктов пропуска, инфраструктуры внутреннего водного транспорта), так и регуляторно-организационные мероприятия, направленные на синхронизацию работы логистических сервисов, а также оптимизацию таможенных, фитосанитарных и ветеринарных процедур.

Также рассмотрена концепция формирования информационно-аналитической модели развития транспортно-логистических коридоров, позволяющей обеспечить мониторинг выполнения прогнозов по грузопотокам, развитию железнодорожного транспорта, морских портов, пунктов пропуска.

По итогам докладов первый вице-премьер поставил задачи обеспечить неукоснительное исполнение в срок всех уже запланированных на 2023 г. мероприятий, а также регулярно отслеживать текущую обстановку по развитию международных транспортных коридоров с выделением проблемных вопросов. Особое внимание А. Белоусов поручил уделить контролю за повышением пропускной способности погранпереходов.

Источники: seanews.ru, 22.01.2023

Страны ЕАЭС поддержали включение в проект «Евразийский агроэкспресс» перевозок по МТК «Север – Юг»

Пилотные отправки показали эффективность поставок сельскохозяйственной продукции по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг», заявил министр по торговле Евразийской экономической комиссии Андрей Слепнев.

По его словам, в связи с переориентацией ряда транспортных маршрутов востребованность коридора «Север – Юг» существенно возросла. Произведенные в рамках проекта пилотные отправки в Иран и Индию подтвердили привлекательность направления. Наши страны здесь обладают большим потенциалом для расширения своего транзитного и экспортного потенциала.

В ЕЭК также сообщили, что главы правительств стран ЕАЭС поддержали предложение Евразийской экономической комиссии по включению в совместный интеграционный проект «Евразийский агроэкспресс» перевозок, осуществляемых по МТК «Север – Юг» в направлении Туркмении, Ирана, Объединенных Арабских Эмиратов и Индии. Соответствующее распоряжение Евразийского межправительственного совета было принято в рамках заседания, состоявшегося в Алма-Ате.

Слепнев особо отметил превышение плановых показателей «Евразийского аэроэкспресса» за первый год его работы. Всего в рамках проекта в 2022 г. было перевезено 525,5 тыс. т, в том числе 282,9 тыс. т рефрижераторных грузов. Номенклатура товаров включала в себя мясо птицы, говядину, сухое молоко, масложировую, плодоовощную и зернобобовую продукцию.

«Несмотря на действующие ограничения со стороны Китая в отношении поставок продукции в связи с пандемией, мультимодальные перевозки в эту страну осуществлялись очень активно», – подчеркнул министр.

Тем не менее, по его словам, в рамках реализации проекта был выявлен и ряд аспектов, препятствующих его эффективной работе. В частности, проблема касается получения разрешений на ввоз замороженной продукции в КНР по сухопутным железнодорожным маршрутам через погранпереходы Достык-Алашанькоу и Алтынколь-Хоргос, решение которой могло бы дать заметный выигрыш по стоимости и времени доставки в сравнении с мультимодальными перевозками через порты Дальнего Востока.

В этой связи ЕЭК поручено проработать с уполномоченными органами заинтересованных государств-членов ЕАЭС вопрос достижения

договоренностей с КНР по устранению ограничительных мер и оптимизации таможенных и других административных процедур.

Как сообщалось, инициатива по реализации совместного проекта государств-членов ЕАЭС по осуществлению ускоренных контейнерных железнодорожных и мультимодальных перевозок сельскохозяйственной продукции «Евразийский агроэкспресс» была поддержана в феврале 2022 г. распоряжением Евразийским межправительственным советом. Приоритетом проекта является развитие регулярных ускоренных поставок сельскохозяйственной продукции и продовольствия государств-членов, как на внутреннем рынке, так и на рынки третьих стран.

Проект предполагает запуск двух полносоставных контейнерных поездов в неделю по маршруту Белоруссия – Россия – Киргизи – Казахстан – Китай, включая поезда с рефрижераторными контейнерами для мороженой продукции. Для выполнения функций дирекции совместного проекта создана АНО «Евразийская агрологистика».

Источник: interfax.ru, 05.02.2023

Восточная ветвь коридора «Север – Юг» получает новое развитие

В рамках развития восточной ветви международного транспортного коридора «Север – Юг» оператор KTZ Express, дочернее предприятие АО «НК «Қазақстан темір жолы» (ҚТЖ), организовал перевозку белого кунжута из Индии в Казахстан через Туркменистан и Узбекистан. Эта инициатива является частью плана развития железнодорожного коридора Казахстан – Туркменистан – Иран, который представляет восточную ветвь коридора «Север – Юг», связывающего Россию с Индией через Иран.

По информации ҚТЖ, расчетное время в пути для этого маршрута составляет более 20 сут. Контейнеры с грузом из индийского порта Мудра отправляют по морю до порта Бендер-Аббас на юге Ирана, а затем по железной дороге через территорию Ирана, Туркменистана и Узбекистана до Алматы. Перевозка белого кунжута из Индии организована представительством KTZ Express в Турции.

Отмечается, что правлением холдинга «РЖД» в течение всего 2023 г. будет предоставлена скидка в размере 20% на экспортно-импортные контейнерные перевозки по восточной ветви коридора «Север – Юг». Скидка будет действовать при условии, что груз проследует через российско-казахстанскую границу и далее через пограничный переход Болашак (Казахстан) – Серхетяка (Туркмения).

Источник: zdmira.com, 31.01.2023

«РЖД Логистика» расширила географию отправок по восточной ветке МТК «Север – Юг

АО «РЖД Логистика» (дочерняя компания ОАО «РЖД») расширила географию отправок по восточной ветке МТК «Север – Юг», сделав первую отправку на экспорт по этому маршруту с подмосковной станции Селятино.

Запуск дополнительного маршрута – следующий этап развития нового железнодорожного сервиса, в рамках которого контейнерные поезда ежемесячно отправляются по восточному направлению коридора «Север – Юг» со станции Чехов.

Контейнеры проследуют по железной дороге до иранского порта Бендер-Аббас, после чего будут перегружены на судно и доставлены в пункты назначения. Использование терминала «Селятино» в качестве точки отправления по восточной ветке МТК «Север – Юг» в перспективе позволит расширить грузовую базу за счет продукции АПК и других товаров, требующих перевозки в специализированном подвижном составе с поддержанием температурного режима.

По словам гендиректора «РЖД Логистики» Дмитрия Мурева, перспективность нового маршрута не вызывает сомнений в свете высокой актуальности МТК «Север – Юг» и растущего спроса на перевозки продукции АПК как в экспортном, так и в импортном сообщении.

«В результате работы Агрохаба «Селятино» существенно увеличиваются поставки российской сельскохозяйственной продукции в Китай и другие страны Азии. В этом году подмосковный Агрохаб планирует отправить на экспорт более 200 тыс. т продукции, будет также расширена география поставок», – цитирует компания слова зампреда правительства Московской области Георгия Филимонова.

Источник: 1prime.ru, 02.03.2023

Разрыв логистических связей, разворот товарных потоков и развитие поставок через третьи страны: итоги контейнерных перевозок в 2022 году

По итогам прошлого года перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД» во всех видах сообщения достигли 6,5 млн TEU груженых и порожних контейнеров (+0,3% к 2021 г.). В планах ОАО «РЖД» – продолжение положительного тренда в 2023 году в перевозках контейнеров. При этом существенного роста контейнерных перевозок по сети сами участники не ожидают. Но определенное увеличение грузопотока возможно за счет ввоза

из Китая товаров, на поставку которых были заключены контракты в 2022 г., в связи с невозможностью их дальнейшего импорта из стран ЕС и США.

Удержаться на высоком уровне

Отмечается, что выросли объемы перевозок химической продукции, бумаги, строительных грузов, минеральных удобрений, нефти и нефтепродуктов, зерна, рыбы, картофеля. Вместе с тем в контейнерах просели лесные грузы и промтовары, черные и цветные металлы, автомобили и комплектующие, цветная руда и серное сырье.

Контейнеры с этими грузами в 2022 г. не просто развернулись на восток – несколько изменилась и динамика по номенклатурам. Например, если ранее автотранспортом из Европы часто доставлялись обувь, одежда, оборудование и запчасти, то в течение прошлого года эти грузы ехали по железной дороге из КНР. Также традиционным спросом пользовались товары народного потребления: ткани, электроника и т. п.

В самом ОАО «РЖД» такую динамику, несмотря на санкции, объяснили развитием технологии погрузки контейнеров в полувагоны и организацией движения сдвоенных поездов. В частности, с конца ноября удалось улучшить ситуацию благодаря выделению дополнительных контейнерных поездов для экспорта на Дальний Восток. Но спрос сдерживался инфраструктурными ограничениями.

На фоне санкций произошло перераспределение грузопотоков и объема перевалки контейнеров: через порт Санкт-Петербург она упала более чем на 60% по отношению к 2021 г., через порт Новороссийск – снизилась примерно на 20%, через порты Дальнего Востока – выросла более чем на 20%.

Как отмечает руководитель проектов компании Novelco Анна Ростовцева, также на рынок повлияло обмельчание флота: средняя номинальная вместимость судов, оперирующих на Дальнем Востоке в 2021 г., составляла 2500 ДФЭ, в 2022 г. она снизилась до 650 ДФЭ. Это связано с тем, что на смену глобальным морским контейнерным перевозчикам с их крупнотоннажными контейнеровозами пришли мелкие операторы и трамповые (нерегулярные) перевозчики. Кроме того, в прошлом году были предприняты попытки актуализации альтернативных маршрутов, таких как МТК Север – Юг, Северный морской путь. Принцип «главное – привезите» изменился к концу года на более взвешенный и разумный подход к планированию поставок.

Среди главных тенденций рынка в 2022 г. генеральный директор компании ModernWay Николай Ольшанский называет также нарастание нагрузки на инфраструктуру ОАО «РЖД» в Восточной Сибири и трудности с

согласованием заявок на перевозку грузов экспортными контейнерными поездами.

Сегодня одним из главных торговых партнеров России является Китай, что позволяет удерживать на высоком уровне объемы контейнерных перевозок на восточном направлении и определяет необходимость реализовать все возможности для модернизации приграничной инфраструктуры. В сообщении с Китаем участники рынка отмечают рост востребованности перевозок товаров, требующих поддержания температурного режима. В рефрижераторных контейнерах доставляются фрукты, овощи, замороженное мясо, рыба, электроника, лакокрасочные изделия и др., говорит директор по контейнерным перевозкам АО «РЖД Логистика» Александр Сиверцев.

Новые задачи на старые рельсы

Поскольку в 2022 г. логистика развернулась на восток, многие российские экспортеры вышли на азиатские рынки, прежде всего Китай. В сложившейся политико-экономической ситуации железнодорожные контейнерные перевозки стали наиболее оптимальным, а иногда и единственным способом доставки грузов.

Рынок перевозок был вынужден адаптироваться к глобальной смене подрядчиков. Потребовалось время на выстраивание работы с новыми китайскими морскими линиями, тестирование их сервиса. Появились новые схемы перевозок. В частности, развитие получили транзитные перевозки из стран Юго-Восточной Азии морем до Китая с дальнейшей отправкой железнодорожным транспортом в Россию и Беларусь.

Возросший грузопоток способствовал появлению новых маршрутов для ускоренных контейнерных поездов через менее популярные пограничные переходы – Благовещенск, Краскино.

Как отмечают участники рынка, негативное влияние на скорость и ритмичность работы дальневосточных терминалов оказало ужесточение требований ОАО «РЖД» к креплению грузов. Основной причиной задержек железнодорожных перевозок и, соответственно, увеличения транзитного времени послужил дисбаланс импортных и экспортных грузопотоков.

Вместе с тем увеличению железнодорожных перевозок способствовала политика Китайских железных дорог по распределению ниток графика движения для ускоренных контейнерных поездов. В связи с резким сокращением грузопотока из Китая в Европу по железной дороге через Казахстан квота на поезда в направлении Белоруссии и субъектов РФ увеличилась в разы.

Ожидание стабилизации

В прошлом году выход новых игроков на рынок контейнерных перевозок не только дал толчок развитию, но и выявил ряд проблем. Для экспедиционных компаний наибольшую сложность представляли новые относительно дешевые сервисы, которые на практике оказывались несостоятельны. В частности, ВСК (Global Ports) отдельно выпускала нотис (уведомление) о завершении работы с линией Zhong Gu. Для частных судовладельцев и небольших китайских морских линий основной проблемой стало согласование судозаходов с терминалами дальневосточных портов. В какой-то момент ряд терминалов, в частности ВМРТ, оказались практически парализованы и были не в состоянии принять новые суда.

Сегодня основные вызовы для контейнерного рынка – высокая загруженность железнодорожной сети и инфраструктуры на восточном направлении, а также ограниченное количество контейнеров после ухода международных морских линий. Вместе с тем китайские контейнерные линии рассматривают возможность начала работы в портах Санкт-Петербурга.

Но и инфраструктурные ограничения в направлении с запада на восток по-прежнему сильны. Не все предъявляемые к перевозке поезда согласовываются, говорит член совета АСОРПС, генеральный директор компании «Дальрефтранс» Андрей Гречкин. По его словам, ограничений по наличию контейнеров и подвижного состава у операторов нет. Но пропускная способность портов Дальнего Востока недостаточна в текущих условиях распределения контейнерного потока. Это создает задержки с выгрузкой судов и вывозом контейнеров по железной дороге в регионы, что существенно влияет на транзитное время перевозки. Необходимо возвращать баланс грузопотоков между торговыми портами страны. Кроме того, Россия все еще закрыта для глобальных морских перевозчиков с широкой географией охвата портов мира и стабильным расписанием.

Затрудняют быстрое развитие рынка и такие проблемы, как дисбаланс контейнерного оборудования (российским компаниям принадлежит примерно треть общего парка контейнерного оборудования, китайские собственники владеют 30%-ной долей контейнеров, а оставшаяся часть принадлежит судовладельцам), слабое взаимодействие железнодорожных администраций России и Китая по согласованию планов перевозок импортными и экспортными контейнерными поездами.

В 2023 г. часть рынка ожидает стабилизации и разделения сфер влияния, в результате которых крупные терминалы будут отдавать приоритет определенному пулу морских линий для приема. Частично ускорить грузопоток предлагается за счет введения дополнительных схем перевозок –

отгрузки контейнеров в полувагонах с перегрузом на фитинговые платформы, использования сторонних станций (Уссурийск, Артем) для отправки по железной дороге, а также схем, включающих перетарку из контейнеров на автомобильный транспорт либо использование стороннего оборудования для аренды.

Источник: rzd-partner.ru, 17.02.2023

ОАО «РЖД» разрабатывают варианты для увеличения вывоза контейнеров с Дальнего Востока до 6,5 тыс. TEU в сутки

ОАО «РЖД» видят не менее двух вариантов для увеличения ежесуточного объёма вывоза контейнеров с Дальнего Востока с нынешних 4,1 тыс. TEU до 6,5 тыс. TEU. Об этом в ходе онлайн-заседания экспертного клуба Евразийского Союза участников железнодорожных грузовых перевозок (ЕСП) рассказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило.

По его словам, сегодня главный сдерживающей фактор для наращивания объёмов перевозок контейнеров на Восточном полигоне – значительное превышение импортного грузопотока в сравнении с экспортным. «Мы должны готовиться к варианту, когда эта диспропорция, как «цунами» реализуется. Если вдруг нам потребуется завозить практически все импортные грузы через Дальний Восток, нужно иметь и технологию, и инфраструктуру для ежесуточного освоения 6,5 тыс. TEU», – заявил он.

С учётом этого фактора в ОАО «РЖД» видят два варианта для увеличения объёмов вывоза контейнеров с Дальнего Востока.

Первый предполагает наращивание количества сдвоенных контейнерных поездов. Так, по расчётам ОАО «РЖД», для вывоза 6,5 тыс. TEU в сутки холдингу понадобится отправлять на Дальний Восток не менее 8 таких составов. Это потребует от холдинга инвестиций в строительство станций, способных работать с длинносоставными поездами, причем их размещение необходимо через каждые 150 км. «Но даже при таком раскладе нам нужно будет везти не менее 15 контейнерных поездов <в сутки>, состоящих из полувагонов. Под них потребуется инфраструктура тыловых терминалов, которые будут быстро обрабатывать эти полувагоны и формировать поезда по назначению», – заявил он.

Второй вариант, по словам Алексея Шило, предполагает сохранение действующих 22 ежедневных ниток графика для фитинговых платформ. В случае сохранения имеющегося дисбаланса грузопотоков, ОАО «РЖД» понадобится дополнительно отправлять с Дальнего Востока 25 поездов из полувагонов с контейнерами ежесуточно. Но важно понимать, что такой способ существенно снижает провозную мощность по Восточному полигону, потому что каждая нитка графика контейнерного поезда везет меньший объем груза.

У ОАО «РЖД» нет проблем с точками входа грузов: дефицита тыловых терминалов на Дальнем Востоке нет, их 16 на 12 железнодорожных станциях Находкинского и Владивостокского узлов. Находка может отправлять восемь и еще 17 грузить во Владивостоке, говорит гендиректор «Фининвеста» Александр Кахидзе. А терминал в Артеме может грузить порядка 15-17 поездов с полувагонами ежесуточно, но его только начинают строить: сейчас заканчивается этап проектных работ. В проект на начальном этапе инвестировано порядка 2 млрд руб.

Заявлено также, что контейнеры далее будут идти в хаб Новосибирска, где их будут перерабатывать, в том числе для исполнения технологии перегрузки контейнеров из полувагонов на фитинговые платформы.

Ранее в январе министр транспорта РФ Виталий Савельев на совещании с Президентом РФ Владимиром Путиным рассказывал о том, что ОАО «РЖД» совместно с бизнес-сообществом к середине апреля должны разработать комплекс мероприятий, которые обеспечат отправки контейнеров с Дальнего Востока в объеме 6-6,5 тыс. TEU в сутки. 20 января в ОАО «РЖД» сообщали, что ежесуточно холдинг готов вывозить с Дальнего Востока 4,1 тыс. TEU контейнеров ежесуточно, к концу года этот показатель может вырасти до 4,3 тыс. TEU.

Источник: infranews.ru, 27.01.2023

«РЖД Бизнес Актив» организует новый сервис «Волга Экспресс»

«РЖД Бизнес Актив» (РЖДБА) открыл новый сухопутный сервис «Волга Экспресс» из Китая в Россию. Он будет реализован в формате «от двери до двери». Контейнерные поезда отправятся со станции Пухэ в Шэньяне (КНР) через пограничный переход Забайкальск – Манчьжурия на терминал Безымянка в Самаре.

Первый поезд отправился 23 марта. В контейнерах перевезут товары народного потребления. После их доставки на терминал Безымянка в Самаре грузы поедут далее, по всей России. В китайский Шэньян их будут

перевозить из Нинбо, Гуаньчжоу, Тяньцзиня, Циндао и Даляня автомобильным и железнодорожным транспортом.

Как рассказал директор по логистике РЖДБА Иван Боднар, оператор обеспечивает прямой публичный сервис «от двери до двери» совместно с дочерней компанией FELB в Китае. Для оптимизации использования инфраструктуры, сокращения порожнего пробега платформ и контейнеров прорабатывается загрузка сервиса в обратном – экспортном – направлении. В компании отмечают, что открытие дополнительного постоянного маршрута для сухопутной доставки грузов из Китая в Россию позволит разгрузить порты Дальнего Востока, через которые сегодня идёт основной поток импортных грузов.

Китайский Шэньян является важным региональным транспортным хабом на северо-востоке КНР по количеству отправлений поездов Китай – Европа. В городе торжественно открылся терминально-логистический центр (ТЛЦ) «Пухэ» общей площадью 200 тыс.м^2, который сможет обслуживать более 1 тыс. поездов в год.

Как считает директор по продажам «РТСБ-РУС» Евгений Барков, открытие новых станций и ТЛЦ способствует развитию логистических сервисов. Однако, по его словам, говорить о каких-то глобальных изменениях в связи с данным событием, к сожалению, не приходится.

«Основные ограничители развития и расширения состоят в инфраструктурных ограничениях и наличии или отсутствии планов и субсидий со стороны «Китайских железных дорог» и «Российских железных дорог». Для нас новый ТЛЦ может быть интересен как дополнительная точка отправки груза как из Китая, так и в Китай», – резюмировал он.

Источник: rzd-partner.ru, 14.03.2023

Грузовые экспрессы, организованные ОАО «РЖД» и «Русагротрансом», оправдали ожидания

«Русагротранс» (входит в «Деметра-Холдинг») совместно с ОАО «РЖД» в 2022 г. организовали рекордное количество зерновых маршрутов – 828 маршрутных отправок зерна общим объёмом 1,7 млн тонн (против 206 маршрутов и 500 тыс. т в 2021 г.), что стало для железнодорожного оператора историческим рекордом. Совместными усилиями было увеличено количество станций отправления гружёных и назначения порожних составов до 171, что позволило масштабировать маршрутные технологии на дороги и станции регионов ЦФО, Поволжья и Сибири.

Партнёры обеспечили и отправку грузовых экспрессов, возможность сбора в один состав грузов с разных элеваторов Северо-Кавказского, Южного и Центрального федеральных округов, включая такие крупные предприятия, как Ипатовский комбинат хлебопродуктов (Ставропольский край) и Октябрьский элеватор (Волгоградская область). Таким образом, элеваторы стали важной частью всей интегрированной логистической цепочки, превращаясь в крупные региональные хабы, которые обладают компетенциями по покупке и отправке зерна в российские порты.

Согласно финансовому плану ОАО «РЖД» на 2023 г., предусмотрена погрузка зерна в размере 24,2 млн тонн с ростом к фактическому уровню 2022 г. на 1,4% (+0,3 млн тонн). Увеличению вывоза будет способствовать рекордный урожай зерновых и зернобобовых культур, валовой сбор которых в 2022 г. превысил показатель 2021 года практически на треть (+26,7%, или +32,4 млн т) и достиг 153,8 млн т (по предварительным данным Росстата от 13 января 2023 г.), сообщила заместитель начальника Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Ирина Ажикина.

Она не исключила, что из-за санкционных ограничений экспорт зерна железнодорожным транспортом в 2023 г. может снизиться к уровню 2022 г. на 3,4% (–0,5 млн т), до 13,5 млн т.

По оценке аналитического центра «Русагротранса», объём перевозок зерна, включая транзит и импорт, в 2023 г. может составить 27,5 млн т, что станет рекордом с 2020 г. (тогда перевезли 26 млн т). Во внутреннем сообщении прогнозируется сокращение железнодорожных перевозок зерна на фоне рекордного урожая в большинстве регионов и снижения спроса на транспортировку по железной дороге на дальние расстояния до 7 млн т против 7,8 млн тонн в 2022 г.

По данным аналитического центра «Русагротранса», маршрутные отправки сокращают время в пути в 1,5-2 раза. В компании отмечают, что растущий объём перевозок аграрных грузов требует точного планирования загрузки железнодорожных направлений и развития логистической инфраструктуры для экспорта и внутренних перевозок. Кроме того, благодаря маршрутным отправкам ускоряется оборачиваемость вагонов, что в результате обеспечивает экономический эффект.

В 2023 г. вывоз прогнозируется на уровне 19,7 млн т против 14,2 млн т год назад. Более 80% железнодорожного экспорта зерновых грузов приходится на пшеницу. Во внутренних перевозках доля пшеницы ниже – менее 40%, отмечают в компании. Помимо пшеницы весомая часть перевозок приходится на ячмень, солод в зерне и кукурузу.

Источник: gudok.ru, 14.03.2023

FESCO запустила новый мультимодальный сервис из Белоруссии в Китай

Транспортная группа FESCO организовала регулярный мультимодальный контейнерный сервис из Витебска (Белоруссия) в Шанхай (Китай) через Владивостокский морской торговый порт (ВМТП).

Сервис FESCO предоставит возможность доставки по маршруту Витебск – Шанхай. Перегруз товара будет осуществляться в порту Владивостока, оттуда продукция отправится морем в Шанхай. Транзитный срок составит 30 дней. Планируется, что поезда будут отправляться два раза в месяц. По железной дороге груз будет идти 14 дней, после чего неделю морем. Остальное время пути отводится для технологических процедур, уточнили в компании.

Основным грузом станут пиломатериалы. Отправленные в Азию контейнеры также будут использоваться для погрузки импортного или транзитного груза.

Первый поезд в составе 62 контейнеров отбыл в середине февраля. В будущем объём перевозок увеличится.

«Решение об открытии нового сервиса связано с растущим спросом со стороны клиентов в Республике Беларусь. Мы видим большой потенциал к дальнейшему увеличению объёмов перевозок из Республики Беларусь нашими сервисами через Дальний Восток России», – сказал начальник отдела продаж экспортных перевозок «ФЕСКО Интегрированный транспорт» (входит в Группу FESCO) Илья Каприцын.

Срок доставки в 30 дней является оптимальным, считает генеральный директор исследовательского агентства InfraNews Алексей Безбородов. Он отметил, что аналогичные сервисы в ближайшем будущем будут востребованы в различных областных центрах в РФ и Республики Беларусь.

Отмечается, что в 2016 г. FESCO открыла свой первый мультимодальный сервис из Минска в Шанхай. Грузами стали товары народного потребления. Время в пути составило 11 суток, сообщали в FESCO Minsk Shuttle. Кроме того, в июне 2022 г. FESCO открыла новый сервис доставки грузов по маршруту Кита – Калининградская область транзитом через Казахстан. Состав из 42 сорокафутовых контейнеров с комплектующими для электроники прошёл маршрут за 13 дней.

Источник: infranews.ru, 01.03.2023

FESCO запустила регулярный морской сервис между Новороссийском и портами Индии

Транспортная группа FESCO организовала новый морской сервис, соединяющий порты Индии и Новороссийска.

Маршрут регулярной линии начинается в российском порту Новороссийск проходит через турецкий порт Амбарли и далее идет в индийские порты Нава-Шева и Мундра. Обратно судно проходит по аналогичному маршруту. Транзитное время доставки из портов Индии в Россию среднем составляет 25 дней, частота отправок судна – один раз в две недели.

Основу грузопотока для нового сервиса составят продукты питания, целлюлоза, полимерные материалы, к перевозке будут приниматься и опасные грузы. Дополнительно к новому сервису FESCO предлагает грузовладельцам услуги по таможенному оформлению, складской логистике, перетарке и доставке грузов «от двери до двери» из Новороссийска в любую точку России.

В компании добавили, что сегодня клиентам также доступен регулярный сервис между индийским портом Нава-Шева и «Владивостокским морским торговым портом» (входит в FESCO).

Источник: /infranews.ru, 21.02.2023

Грузы упакуют в модули и доставят ускоренными поездами

В марте планируется завершить разработку опытного образца среднетоннажного модуля с использованием 20-футового контейнера-адаптера. Эта конструкция, разработанная научным центром «Цифровые модели перевозок и технологии энергосбережения» АО «ВНИИЖТ», позволит размещать среднетоннажную тару в составе ускоренных грузовых поездов.

Ранее на основе проведенных маркетинговых исследований и по заказу Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом специалистами АО «ВНИИЖТ» была обоснована технология перевозки груза в среднетоннажной таре 5 и 10 тонн. Как отмечает заместитель генерального директора АО «ВНИИЖТ», директор научного центра «Цифровые модели перевозок и технологии энергосбережения» Михаил Мехедов, ускоренная перевозка среднетоннажной тары планируется впервые. При современной обработке грузов, слаженной координации по взаимодействию с автомобильным транспортом и наличии централизованного управления это

обеспечит организацию высокоэффективного сервиса на множестве терминалов страны.

В новом логистическом продукте реализованы основные положения технологии ускоренных грузовых перевозок. Так, он объединяет в себе, кроме рефконтейнеров все интермодальные транспортные единицы (контейнеры, контрейлеры, съемные и сменные кузова) и инновационный подвижной состав. Новая технология направлена на привлечение на железнодорожный транспорт дополнительных объемов перевозок, а также на повышение качества обслуживания клиентов при увеличении скорости перевозки грузов.

Внедрение сервиса перевозок мелких и средних партий грузов в 5- и 10-тонных среднетоннажных модулях принесет ряд дополнительных эффектов для многих сфер экономики страны. Для железнодорожного транспорта повысит конкурентоспособность и эффективность использования инфраструктуры. Для грузовладельцев увеличится транспортная доступность территорий и рынков сбыта, а также улучшится доступность перевозок. Это произойдет за счет достижения рационального баланса между тарифами, объемом и качеством транспортных услуг, повышения скорости движения грузов и предсказуемости сроков доставки. Все это в полном объеме соответствует утвержденной Правительством РФ Транспортной стратегии до 2030 года с прогнозом на период до 2035 г. и ожиданием четырехкратного роста скорости перемещения несырьевых грузов до 1000 км/сут. с использованием контейнерных поездов.

Источник: npktrans.ru, 14.03.2023

Из китайского Ланфана в Москву отправлен первый грузовой поезд

Из китайского города Ланфан (провинция Хэбэй) 25 февраля 2023 г. отправился первый грузовой поезд назначением на Москву. Его маршрут протяженностью около 7800 км проходит через сухой порт Эрэн-Хото, расположенный в автономном районе Внутренняя Монголия на китайско-монгольской границе, а затем по железным дорогам Монголии и России. Время в пути составит 17 сут.

Поезд доставит в Москву 55 сорокафутовых контейнеров с различными грузами на общую сумму 20 млн юаней (2,7 млн евро), включая продукцию легкой промышленности, продовольственные товары, одежду и предметы первой необходимости. Отправителями грузов являются компании из Ланфана и тяготеющих к нему городов.

Ланфан представляет собой ключевой транспортный узел, расположенный между Пекином и Тяньцзинем. Не имеющий выхода к морю, Ланфан при организации перевозок товаров использует соседние логистические хабы, такие как международный аэропорт Дасин в Пекине и морской порт Тяньцзинь.

Как отмечают китайские эксперты, до открытия данного маршрута грузы в Россию из этого региона Китая отправлялись по морю из Тяньцзиня до российских дальневосточных портов, откуда уже по железной дороге следовали до Москвы, что значительно дольше, чем исключительно железнодорожным путем.

Источник: seanews.ru, 28.02.2023

Запущен контрейлерный сервис по маршруту Москва – Новосибирск – Москва

АО «ФГК» отправило первый регулярный контейнерно-контрейлерный поезд по маршруту Купавна (МЖД) – Иня-Восточная (ЗСЖД). Сервисом предусмотрено отправление поезда из 40-50 платформ колодцевого типа модели 13-6701. Это специализированная инновационная платформа, которая может использоваться только для перевозок полуприцепов и крупнотоннажных контейнеров. Поезд следует по выделенной нитке графика и установленному расписанию с гарантированным сроком доставки, сопоставимым с автомобильным транспортом.

Услуга доступна для всех автоперевозчиков, которые забронируют место в поезде. Главные преимущества сервиса – отправление и прибытие по расписанию, погрузочно-разгрузочные работы силами АО «ФГК». Также важно, что для автоперевозчиков снижается износ автопарка, сокращаются переменные затраты и затраты на ремонт на фоне неопределенности с наличием и стоимостью запасных частей. При этом транспортные расходы клиента в совокупности не превышают стоимости автоперевозки.

Первый поезд организован в сотрудничестве с ЦФТО ОАО «РЖД», АО «Евросиб СПб – транспортные системы» и SBS Logistics. Главным преимуществом платформы колодцевого типа модели 13-6701 является то, что при размещении полуприцепа не требуется вспомогательное оборудование для его крепления. Кроме того, платформа свободно вписывается в основной габарит погрузки вместе с перевозимым полуприцепом, при этом при транспортировке обеспечивается надежная устойчивость от опрокидывания. Уникальная платформа адаптирована к

имеющейся инфраструктуре и может курсировать без ограничений маршрутов следования.

Как отмечается, в конце 2022 г. приобретено 100 платформ модели 13-6701, что позволило запустить регулярный сервис для клиентов-автоперевозчиков. Сегодня это отправки смешанных контейнерно-контрейлерных поездов. Постепенно доля контрейлеров в каждом последующем поезде будет увеличиваться, в ближайшей перспективе рассчитываем выйти на поезда, полностью состоящие из контрейлеров. Оборот по маршруту предполагается в пределе 11-12 суток со сроком доставки 3,3 сут. в каждую из сторон и временем нахождения поезда в Новосибирске 3 сут. Периодичность отправления поезда на первоначальном этапе составит 2 раза в месяц.

Источник: railfgk.ru, 13.02.2023

Компания «Транзит» продлила морскую линию Владивосток – Тяньцзинь железнодорожным маршрутом до города Инчуань

Оператор международных контейнерных линий ООО «Транзит» сообщил о новом сервисе для российских импортеров грузов в Китай. Морская линия из Владивостока в китайский порт Тяньцзинь теперь дополнена железнодорожным маршрутом до города Инчуань в провинции Нинся на севере центральной части страны. Сервис организован правительством провинции Нинся и портовой группой Тяньцзиня при поддержке таможни Сингана и Нинся в целях развития зоны свободной торговли Инчуань.

Расстояние от порта Тяньцзинь (Синган) до Инчуаня составляет более 1 тыс. км, первая такая перевозка стартовала 12 февраля 2023 г. Теперь грузополучатели импортных контейнеров из России могут производить таможенную очистку в пункте назначения Иньчуань вместо Сингана.

ООО «Транзит» – один из операторов морских контейнерных перевозок из Владивостока в порты Китая и Южной Кореи. На регулярных сервисах компании работают не менее 8 судов-контейнеровозов, в том числе два собственных контейнеровоза «ТРАНЗИТ ШАМОРА» и «ТРАНЗИТ ЛУГОВАЯ» вместимостью 704 TEU и 672 TEU соответственно. В порту Владивосток суда компании осуществляют регулярные судозаходы на контейнерные терминалы «Пасифик Лоджистик», порт «Первомайский» и «Владивостокский морской рыбный порт».

Источник: infranews.ru, 16.02.2023

«РЖД Логистика» организовала доставку негабаритного оборудования из России в Узбекистан

Филиал АО «РЖД Логистика» в Екатеринбурге организовал перевозку негабаритного оборудования одного из крупнейших российских машиностроительных предприятий.

В рамках данного проекта была реализована железнодорожная перевозка с использованием 4-осного и 8-осного транспортеров. Груз – оборудование и запчасти для механизмов – был отправлен из Санкт-Петербурга в Ташкент.

В зоне ответственности «РЖД Логистики» была железнодорожная часть маршрута. Специалисты оказали комплекс экспедиторских услуг, включающий оплату железнодорожного тарифа по территориям России, Казахстана и Узбекистана, в том числе транзитное декларирование, а также предоставление, подачу-уборку порожнего и груженого подвижного состава по фронтам погрузки, раскрепление груза в соответствии с чертежами погрузки.

За последние полгода «РЖД Логистика» значительно расширила сотрудничество со странами Средней Азии в области поставок негабаритного оборудования. Так, с июня 2022 г. количество отправленных из России в Узбекистан и Таджикистан через территорию Казахстана вагонов с таким видом грузов увеличилось почти в 3 раза.

Источник: rzdlog.ru, 01.02.2023

ОАО «РЖД» и «Почта России» запустили сервис по доставке сборных грузов

ОАО «РЖД» совместно с «Почтой России» запустили сервис по доставке сборных грузов в составе почтовых контейнерных поездов «Россия». Новая услуга уже протестирована и доступна на маршруте Москва – Владивосток.

Новый сервис позволяет грузоотправителю приобрести фиксированный объём в контейнере для доставки малых и средних партий продукции или личных вещей. Минимальный объём отправки 1 место объёмом 1 куб. м и массой груза до 350 кг. Груз размещается в штабелируемых почтовых контейнерах, обеспечивающих дополнительную сохранность партии и маневренность при погрузке и выгрузке товара.

В рамках сервиса грузоотправитель может воспользоваться дополнительными услугами: доставка до склада, «от двери до двери»,

курьером на «последней миле», обработку и временное хранение в фулфилмент-центре «Почты России».

Пока новая услуга доступна только на маршруте Москва – Владивосток, в перспективе география распространится на все города, где останавливается контейнерный поезд «Россия»: Хабаровск, Иркутск, Красноярск, Новосибирск, Омск, Тюмень, Екатеринбург и Казань.

По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника центра фирменного транспортного обслуживания Алексея Шило, развитие этого сервиса «является хорошей возможностью для представителей малого и среднего бизнеса повысить эффективность и устойчивость процесса поставки товаров», отметив, что в новых условиях ОАО «РЖД» готовы менять приоритеты и удовлетворять потребности клиентов, сталкивающихся с новыми рыночными вызовами.

«Возможность не собирать крупные партии, а купить место фиксированного объема – удобная услуга для перевозки любого груза, неважно, это партия товаров или личные вещи. В будущем у сервиса появится удобное цифровое решение», – отметил заместитель генерального директора Почты России по логистике Сергей Сергушев.

Сервис по доставке почтовых отправлений в составе ускоренного контейнерного поезда, получивший название «Россия», запущен весной прошлого года. Его уникальность заключается в возможности отцепки и прицепки вагонов в пути следования поезда, для которой ОАО «РЖД» создана и отработана специальная технология «дозагрузки» на станциях.

Источник: infranews.ru, 31.01.2023

Россия построит крупнейший железнодорожный хаб для экспорта грузов в Китай

В России к 2025 г. появится крупнейший железнодорожный логистический хаб для экспорта грузов в Китай. Проект реализуется по программе развития Восточного полигона. Этот и многие другие проекты являются предвестниками того, что в ближайшие годы огромные ресурсы будут запущены для развития железнодорожной транспортной сети на Дальнем Востоке.

Между Нижнекамском и Набережными Челнами появится масштабный железнодорожный логоцентр с прогнозируемым грузооборотом до 100 тыс. контейнеров в год. Его площадь составит 173 тыс. м². Для реализации данного проекта государство выделило 30 млрд руб. Предполагается, что логокомплекс будет построен за 3 года.

Общая длина железнодорожных линии превысит один километр – это даст возможность обслуживать не по 5-10 вагонов, а весь контейнерный поезд. Сократятся при этом не только временные, но и экономические затраты.

Основное назначение крупнейшего логистического хаба: перевалка, регистрация и отправка грузов в рамках железнодорожного соединения; поэтапная организация перевалки, хранения и перенаправление тяжеловесных и других грузов; паллетирование, затарка и другие смежные работы.

Новый железнодорожный логоцентр создают под потребности отечественных экспортеров и для увеличения импорта китайских товаров. Среди ввозимых грузов от китайских партнеров приоритетное место займет продукция для промышленных предприятий и товары народного потребления (одежда, бытовая техника, сантехника, стройматериалы, шины, автозапчасти). Большой объем перевалки займут полимеры, которые известный отечественный холдинг «Сибур» будет отгружать в Китай.

Иностранная компания Maersk была до недавнего времени крупнейшей логистической структурой, которая взаимодействовала с Россией. Более половины всех грузов транспортировали по железнодорожным путям РФ. Но весной 2022 г. в результате торговой блокады западных стран эта компания и некоторые другие иностранные логистические операторы расторгли договоры с российской стороной.

Основными поставщиками нового логокомплекса станут такие компании, как «Нижнекамскнефтехим», «Казаньоргсинтез» и «Менделеевсказот».

Источник: sibkray.ru, 09.01.2023