МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ТРЕНДЫ В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

III КВАРТАЛ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ЗА РУБЕЖОМ 4
Меры, направленные на повышение качества железнодорожных услуг в Европе 4
Грузовые железнодорожные перевозки в Европе на пороге перемен 5
На саммите G20 подписан меморандум о создании нового коридора, который соединит Индию, Ближний Восток и Европу 7
Европейский Союз совместно с США проводит исследования, связанные с продлением коридора Lobito 7
Европейская комиссия одобрила создание компании Ziel Terminal 8
TX Logistik приобретает холдинг Exploris Deutschland и становится вторым по величине оператором грузовых железнодорожных перевозок в Германии 8
TX Logistik планирует втрое увеличить объемы перевозок отходов 9
CargoBeamer увеличивает частоту курсирования поездов между Германией и Италией 10
СП с участием Hupac стало оператором мультимодального терминала в Ла-Льягосте (Испания) 11
Интермодальный комплекс будет построен в порту Сагунто на востоке Испании 11
На строительство нового железнодорожного грузового терминала в Вальядолиде выделено почти 72 млн евро (Испания) 12
В Испании успешно протестировали первую систему отслеживания перемещаемых по железной дороге грузов 13
В порту Варна будет построен новый мультимодальный терминал (Болгария) 13
В норвежском Бергене открыт электрифицированный мультимодальный терминал 14
JR East начнет перевозить грузы высокоскоростными поездами в 2024 году 15
Новый грузовой коридор будет образован на юго-востоке США 16
Администрациями портов Нью-Йорка и Нью-Джерси опубликована информация о самом высоком объеме перевалки грузов с октября 2022 г. (США) 17
Новая сортировочная станция открыта в порту Новый Орлеан (США) 17
Модернизация грузового коридора Ла-Дорада – Чиригуана (Колумбия) 18
Индия хочет развивать коридор через греческий порт Пирей для экспорта в Европу 18
Крупный интермодальный коридор переходит на электронный документооборот (Китай) 19
Железная дорога «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» усилит влияние Китая в Центральной Азии 20
Первые контейнеры отправлены по мультимодальному маршруту Китай – Кыргызстан – Узбекистан 22
Китай создал центр консолидации грузов в Казахстане 23
Итоги 5 лет сотрудничества оператора CRE с сухим портом Суйфэньхэ 23

Начинается строительство нового мультимодального терминала в порту Поти (Грузия).....24
Грузопоток по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс в 2024 году увеличится до 5 млн т.....25
РОССИЯ.....27
Грузы с большим вкладом в ВВП РФ могут получить приоритет при перевозках по железнодорожной сети.....27
Сухопутные ворота.....28
Транспортный коридор Россия – Индия даст 90 млрд долл. в год.....33
Россию и Кыргызстан может связать новый транспортный коридор.....36
Компания SWIFT запустила контейнерный сервис по доставке в Россию японских автомобилей из Китая.....37
ОАО «РЖД» запустило дополнтительный маршрут для контейнерных поездов с Южного Урала по МТК «Север – Юг».....38
«РЖД Логистика» удвоит количество контейнерных поездов по восточной ветке МТК «Север – Юг».....38
В «РЖД Логистике» допустили увеличение числа регулярных грузовых поездов между РФ и КНР.....39
«РЖД Логистика» расширяет географию отправок сборных грузов из Китая, Индии и ОАЭ.....40
«РЖД Логистика» и «Рускон» планируют совместный сервис через терминал ВМП «Первомайский» во Владивостоке.....41
«Дальрефтранс» и ОАО «РЖД» отправили первый удлиненный рефконтейнерный поезд.....42
На ТЛЦ «ТЛК Южноуральский» прибыл первый полносоставный поезд в рамках сервиса FESCO Chelyabinsk Shuttle.....42
ОАО «РЖД» и Почта России запустили первые трансграничные перевозки в почтово-багажных вагонах из Китая в Россию.....43
«Почтовая Логистическая Компания» и «Европак» запустили регулярный контейнерный сервис по доставке наливных грузов в Китай.....43
Global Ports впервые отправила удобрения в спецконтейнерах из Санкт-Петербурга.....44
«ФГК» открыла контрейлерный маршрут из Поволжья на Дальний Восток.....45
«Полярная звезда» запустила регулярный рефконтейнерный сервис из Новосибирска в Хабаровск.....46
«Транс Синергия» запустила регулярный сервис из Турции в Казахстан через Новороссийск.....47
Open top включили в кольцевой маршрут.....47

ЗА РУБЕЖОМ

Меры, направленные на повышение качества железнодорожных услуг в Европе

Руководители европейских железных дорог выразили свое видение бесперебойных, пунктуальных, надежных и устойчивых железнодорожных перевозок, как для пассажиров, так и для перевозимых грузов, а также свою приверженность качеству обслуживания клиентов на саммите руководителей европейских железных дорог в Берне, организованном Швейцарскими федеральными железными дорогами (SBB CFF FFS) 1 июля.

Сообщество европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER) подписало итоговую Бернскую декларацию, в которой излагаются меры, призванные продолжать усилия по переводу грузопотока на железнодорожный транспорт и, таким образом, внести непосредственный вклад в достижение целей «Зеленого соглашения».

Декларация призывает политиков как на европейском, так и на национальном уровне поддержать эти цели необходимыми политическими рамками, которые должны включать, среди прочего, следующее:

– обеспечить достаточное, устойчивое долгосрочное финансирование европейского железнодорожного сектора, включая адекватное финансирование для обслуживания и развития железнодорожной инфраструктуры, в соответствии с целями пересмотренного регламента TEN-T;

– обеспечить справедливые условия для всех видов транспорта, особенно в том, что касается внешних издержек и зависимости Европы от энергоносителей;

– доверить сектору создание подходящих рамочных условий для цифрового уровня (MDMS) и поддержать сектор в реализации Дорожной карты по продаже билетов CER;

– работать вместе с железнодорожными компаниями над развитием трансграничных услуг, используя существующие инструменты, такие как контракты PSO.

Работая вместе и при поддержке директивных органов, железнодорожный сектор может вывести обслуживание клиентов, пользующихся трансграничными железнодорожными перевозками на новый уровень, сделав железнодорожный транспорт предпочтительным выбором для пассажиров и грузоотправителей по всей Европе.

Председатель CER Андреас Матте (генеральный директор австрийских федеральных железных дорог ÖBB) сказал: «Мы все должны осознавать тот

факт, что без сильного железнодорожного сектора Европа не сможет достичь своих климатических целей. Мы вносим свой вклад, но добиться успеха мы можем только в увеличении доли железнодорожных перевозок различными видами транспорта в рамках подходящих политических рамок. Бернской декларацией Европейское железнодорожное сообщество посылает мощный сигнал лицам, принимающим политические решения. В то же время мы продолжаем наши собственные усилия, направленные на то, чтобы сделать трансграничные железнодорожные перевозки более плавными и надежными».

Исполнительный директор CER Альберто Маццола отметила: «Железные дороги соединяют Европу. Они безопасны, удобны, надежны и, прежде всего, благоприятны для окружающей среды и общества. Мы призываем всех политиков поддержать увеличение смены видов транспорта на железнодорожном транспорте соответствующими и необходимыми мерами».

Источник: railway-international.com, 04.07.2023 (англ. яз.)

Грузовые железнодорожные перевозки в Европе на пороге перемен

Немецкое консалтинговое агентство SCI Verkehr представило отчет о состоянии европейского рынка грузовых железнодорожных перевозок и его перспективах до 2027 г. – «Rail Freight Transport Market». С 2017 г. по конец 2022 г. рынок рос с темпом 0,6% ежегодно, несмотря на пандемию коронавируса и геополитическую напряженность (рис. 1). SCI Verkehr прогнозирует увеличение темпов роста до 1,6% в период конца 2027 г.

Рис. 1. Динамика изменения рыночной доли национальных грузовых операторов бывших государственных железных дорог европейских стран и их конкурентов

В отчете отмечается нарастающая тенденция к включению железных дорог в глобальные логистические цепочки, которая сопровождается формированием мультимодальных маршрутов и ростом интереса крупнейших в мире судоходных компаний к приобретению европейских грузовых железнодорожных операторов. Так, итальяно-швейцарская судоходная компания Mediterranean Shipping Company (MSC) еще в 2015 г. купила бывшую португальскую государственную железнодорожную компанию MEDWAY, что позволило ей сформировать вместе с партнерами сеть мультимодальных маршрутов вплоть до Турции и Индии. Сейчас MSC планирует приобрести крупную долю в принадлежащем железным дорогам Италии грузовом операторе TX Logistik, который недавно объявил о покупке холдинга Exploris Deutschland и превратился во вторую по размерам грузовую железнодорожную компанию Германии (после DB Cargo).

В 2022 г. судоходная компания CMA CGM приобрела у ОАО «РЖД» 75% акций транспортно-логистического оператора GEFCO, который специализируется на перевозках автомобилей и комплектующих. Все более активно участвует в железнодорожных перевозках компания APM-Maersk, которая пустила новый мультимодальный маршрут между Китаем и Европой по Транскаспийскому международному коридору.

Другая важная тенденция – это непрерывное падение доли национальных грузовых операторов, образованных из бывших государственных железных дорог (в 2022 г. их доля на национальных рынках сократилась до 48%), в пользу конкурентов – частных компаний и дочерних предприятий государственных железнодорожных операторов других европейских стран. Это отчасти обусловлено давлением Еврокомиссии, которая проявляет повышенное внимание к соблюдению условий конкуренции со стороны крупнейших национальных грузовых операторов Fret SNCF и DB Cargo, принадлежащих соответственно железным дорогам Франции и Германии. До 2024 г. планируется разделить Fret SNCF на перевозочную и сервисную компании, причем оператору придется отдать конкурентам примерно 30% объемов перевозок, на которые приходится 20% его доходов. Проверка DB Cargo со стороны Еврокомиссии еще продолжается.

Источник: по материалам Интернет-сайта railwaygazette.com, 08.2023 (англ. яз.)

На саммите G20 подписан меморандум о создании нового коридора, который соединит Индию, Ближний Восток и Европу

На саммите G20, который состоялся в период с 9 по 10 сентября 2023 г. в Нью-Дели, главы Индии, Саудовской Аравии, Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ), Европейского союза, Франции, Германии, Италии и США подписали меморандум, предусматривающий сотрудничество в создании нового международного экономического коридора IMEC, который будет включать морское плечо от Индии в регион Персидского залива и железнодорожную сеть, соединяющую между собой страны Ближнего Востока с выходом в Европу. Вдоль железных дорог коридора планируется проложить кабели для передачи электроэнергии, кабели связи, а также трубопроводы для транспортировки «чистого» водорода.

Источник: amp.dw.com, 13.09.2023 (англ. яз.)

Европейский Союз совместно с США проводит исследования, связанные с продлением коридора Lobito

Планируемая линия пройдет с запада на восток, из города Луакано (Ангола) до округа Калумбила в Северо-Западной провинции Замбии, и далее до города Чингола в этой же стране, т. е. до уже существующей железной дороги в направлении Катанги, бывшей провинции ДРК.

Новая линия позволит соединить ДРК с меденосным поясом Замбии и далее с железной дорогой Benguela, став частью железнодорожного трансафриканского коридора, который мог бы связать Анголу и Танзанию через Замбию, тем самым обеспечив транзит товаров с рынков Америки, Азии и Европы.

На полях саммита «Большой двадцатки» (G20), который прошел с 9 по 10 сентября 2023 г. в Нью-Дели, представители Евросоюза и США выразили поддержку Анголе, Замбии и Демократической Республике Конго (ДРК) в связи с планируемым строительством железной дороги, которая станет продолжением коридора Lobito. На данный момент он включает железную дорогу Benguela колеи 1067 мм длиной 1344 км, пересекающую Анголу в направлении с запада на восток, от порта Лобиту на побережье Атлантического океана до города Луао на границе с ДРК.

Достигнута договоренность о том, что изыскательские работы, а затем и ТЭО будут проведены при финансовой и технической поддержке Евросоюза и США в рамках Партнерства по глобальной инфраструктуре и инвестициям (Partnership for Global Infrastructure & Investment), созданного в

2022 г. в качестве альтернативы китайской инициативе Belt and Road (BRI). Планируется также привлечение технологий, которые уже применяются при строительстве подобных транспортных коридоров в мире. Кроме того, США окажут помощь в проведении модернизации железной дороги Benguela от порта Лобиту до границы с ДРК.

Источник: railwaygazette.com, 12.09.2023 (англ. яз.)

Европейская комиссия одобрила создание компании Ziel Terminal

Европейская комиссия одобрила создание совместного предприятия Ziel Terminal в составе компаний TX Logistik, Duisport и Samskip. В задачи этого оператора входит управление терминалом Logport III в порту Дуйсбурга (Германия) – крупнейшем речном порту мира.

Совместное предприятие Ziel Terminal появилось еще в марте 2023 г. До получения одобрения со стороны Европейской комиссии эксплуатацию терминала Logport III обеспечивал оператор Samskip. Теперь его доля ограничивается 49,8%, TX Logistik и Duisport владеют равными долями – по 25,1%. За прошедший с марта 2023 г. период Samskip и TX Logistik запустили новые маршруты, обслуживающие терминал Logport III. Организованный Samskip совместно с литовским оператором LTG Cargo маршрут связывает портовый терминал с Каунасом, TX Logistik приступил к выполнению перевозок автомобильных полуприцепов по маршруту Дуйсбург – Падуя.

Терминал Logport III с годовой перерабатывающей способностью 250 тыс. автотранспортных единиц занимает площадь 140 тыс. м², на семи путях можно принимать поезда длиной до 720 м. Терминал оснащен двумя кранами для перегрузки между железной и автомобильной дорогами.

Источник: railfreight.com, 24.08.2023 (англ. яз.)

TX Logistik приобретает холдинг Exploris Deutschland и становится вторым по величине оператором грузовых железнодорожных перевозок в Германии

Оператор грузовых перевозок TX Logistik (входит в группу Mercitalia железных дорог Италии, FS Group) приобретает холдинг Exploris Deutschland (Гамбург) в составе компаний Via Cargo, HSL Logistik и Delta Rail, которые работают в восьми европейских странах. С завершением этой сделки

TX Logistik станет вторым по величине оператором грузовых железнодорожных перевозок в Германии.

Операторы холдинга Exploris выполняют перевозки главным образом в коридорах направления восток – запад и дополнят сеть обслуживаемых TX Logistik сообщений, ориентированных по оси север – юг. Операторы Exploris работают в Германии, Польше, Бельгии, Нидерландах, Чехии, Словакии, Австрии и Швейцарии; порядка 240 поездов в неделю перевозят металлоизделия, сельскохозяйственную продукцию, автомобили, строительную технику, нефтепродукты и другие грузы по заказам промышленных предприятий и логистических компаний. Услуги Exploris дополнят портфель услуг, оказываемых TX Logistik и ориентированных на мультимодальные перевозки, в том числе контейнерными поездами в сообщениях с морскими портами.

После слияния штат TX Logistik увеличится на 500 чел. и составит 1200 служащих. В парке TX Logistik 91 локомотив, операторов холдинга Exploris – 75 единиц. Суммарный оборот может превысить 500 млн евро в год. Отмечается, что HSL Logistik занимается подготовкой и повышением квалификации машинистов в Гамбурге и Франкфурте-на-Одере. В условиях нехватки работников этой профессии такой ресурс имеет особую ценность для железнодорожной отрасли в целом.

Источник: railwaygazette.com, 31.07.2023 (англ. яз.)

TX Logistik планирует втрое увеличить объемы перевозок отходов

Оператор грузовых перевозок TX Logistik сообщил о значительном увеличении спроса на выполнение трансграничных перевозок отходов. Так, по итогам 2023 г. оператор планирует увеличить количество отправленных поездов с отходами втрое, до 850 ед.

На первом этапе своей деятельности, начиная с 2002 г., TX Logistik осуществлял перевозки отходов силами специализированной дочерней компании Rail Freight с головным офисом в немецком городе Тройсдорф.

С приобретением холдинга Exploris Deutschland (Гамбург) в составе компаний Via Cargo, HSL Logistik и Delta Rail, работающих в восьми европейских странах, для TX Logistik появились новые возможности в части расширения портфеля перевозочных услуг, включая транспортировку отходов.

Деятельность TX Logistik направлена, в том числе на переключение различных видов отходов с автомобильного на железнодорожный транспорт, особенно на европейском направлении север – юг. Помимо прочего,

оператор перевозит городские отходы в центры вторичной переработки, расположенные в ряде европейских стран.

В августе 2023 г. оператор TX Logistik был успешно сертифицирован на предмет соответствия требованиям, предъявляемым к европейским железнодорожным перевозчикам как опасных, так и безвредных отходов.

В соответствии с требованиями действующего в Германии закона о развитии экономики замкнутого цикла и обеспечении безопасной утилизации отходов (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz) данная сертифицикация предполагает регулярное подтверждение персоналом своей компетенции, соблюдение нормативно-правовых требований, страховое обеспечение и т. д. Обучение и подготовка персонала особенно важны в контексте необходимости соблюдения большого числа экологических требований и предъявляемых к перевозке опасных грузов правовых норм на трансграничных маршрутах.

Источник: zdmira.com, 19.09.2023

CargoBeamer увеличивает частоту курсирования поездов между Германией и Италией

CargoBeamer – крупный оператор железнодорожных перевозок автомобильных полуприцепов и других мультимодальных транспортных единиц в Европе продолжает расширять линейку услуг. Так, в конце августа 2023 г. он увеличил до 17 число пар поездов в неделю, обращающихся по маршруту длиной 825 км между терминалами Кальденкирхен (Германия) и Домодоссола (Италия). Обслуживаемый оператором маршрут проходит через Симплонский коридор и Лёчбергский базисный тоннель, поэтому ремонт в Готардском базисном тоннеле не влияет на его работу.

Кроме того, новое расписание движения представляет собой самую высокую плотность поездов, когда-либо эксплуатируемых CargoBeamer на маршруте в трансальпийских интермодальных перевозках полуприцепов между этими терминалами.

С новым расписанием оператор предлагает клиентам гибкость услуг с четырьмя ежедневными отправлениями в каждом направлении. Клиенты могут отправлять некрановые полуприцепы, P400, рефрижераторные и силосные прицепы в дополнение к крановым полуприцепам и контейнерам. Транспортировка каждой транспортной единицы снижает выбросы CO_2 в среднем на 79%.

Оператор завершил первый этап строительных работ по расширению мощностей терминала в Домодоссоле. на участке, приобретенном в 2021 г. и

задействованном для обработки поездов с помощью ричстакеров, начиная с мая 2022 г. Проведенные работы включали удлинение до 700 м трех путей, обустройство парковочных площадок для полуприцепов. Терминал может теперь пропускать 5 пар поездов в сутки по сравнению с 2 парами до модернизации. На нем осуществляется перевалка полуприцепов, для погрузки и выгрузки которых допустимо использование подъемно-транспортного оборудования. Некоторые поезда, по-прежнему, будут перерабатываться на соседнем терминале Domo2, оператором которого является DB Cargo Transa/FLS.

Источник: railtarget.eu, 08.09.2023 (англ. яз.)

СП с участием Hupac стало оператором мультимодального терминала в Ла-Льягосте (Испания)

Оператор инфраструктуры железных дорог Испании Adif выбрал совместное предприятие в составе компаний Hupac Ibérica и TPNova Rail & Logistic Services для эксплуатации мультимодального терминала в Ла-Льягосте. Этот терминал строится в 15 км от Барселоны в рамках плана восстановления, преобразования и устойчивости (Recovery, Transformation and Resilience Plan. Его открытие запланировано на второй квартал 2025 г. Контракт рассчитан на 20 лет и может быть продлен на такой же срок при условии выполнения намеченного совместным предприятием инвестиционного плана стоимостью не менее 12 млн евро в развитие терминала. Доля участия Adif в проекте превышает 97 млн евро.

Терминал занимает площадь 10,5 га, из них 8,5 га отводится под грузовые площадки с четырьмя путями сдвоенной колеи (1668 и 1435 мм), электрифицированными на постоянном токе напряжением 3 кВ и рассчитанными на прием поездов длиной 750 м. С учетом близости к Барселоне терминалу отводится стратегическая роль в развитии перевозок в мультимодальных сообщениях, в том числе продукции автомобильной отрасли, в Средиземноморском коридоре трансъевропейской сети TEN-T .

Источник: railpage.com.au, 24.07.2023 (англ. яз.)

Интермодальный комплекс будет построен в порту Сагунто на востоке Испании

В порту Сагунто, который находится в 40 км от Валенсии на востоке Испании, будет построен мультимодальный комплекс с двумя терминалами – для переработки контейнеров и автомобилей. На реализацию этого проекта

министерство транспорта, мобильности и городского развития страны (MITMA) объявляет тендер стоимостью 17,5 млн евро. Работы требуется завершить за 11 месяцев.

Оба терминала смогут принимать поезда длиной 750 м. Кроме того, предстоит построить новый участок между автомобильным терминалом и причалом, реконструировать портовую железную дорогу для обращения поездов колеи 1668 и 1435 мм. В объем работ войдет устройство систем освещения и видеонаблюдения, а также модернизация переездов. На втором этапе предстоит модернизировать в порту системы сигнализации и телеуправления. Проект предусматривает проведение исследования по организации обращения с отходами строительства и сноса.

Отмечается, что порт Сагунто вместе с портами Валенсия и Гандия находятся под управлением одной администрации – Autoridad Portuaria de Valencia.

Источник: railfreight.com, 12.07.2023 (англ. яз.)

На строительство нового железнодорожного грузового терминала в Вальядолиде выделено почти 72 млн евро (Испания)

Министерство транспорта, мобильности и городского развития Испании (MITMA) объявило тендер на строительство в Вальядолиде на севере страны грузового терминала и ремонтно-технологического предприятия, в настоящее время рассредоточенных в разных местах одноименной провинции и самого города.

Этот проект стоимостью 71,8 млн евро является частью масштабного плана по созданию в городе железнодорожного комплекса со строительством участка East Bypass длиной 17,5 км, ведущего в обход городской застройки к грузовому терминалу. Новая линия колеи 1668 мм будет огибать станцию Вальядолид-Кампо-Гранде и включает эстакаду длиной более 1,1 км и тоннель протяженностью почти 2,2 км.

Победителю тендера предстоит на площади 230 тыс. м² построить терминал с семью путями для приема поездов длиной до 750 м, обустроить контейнерные площадки. Под ремонтно-технологические предприятия выделяется площадь 140,1 тыс. м².

Управление поручено Redalsa – дочерней компании оператора инфраструктуры Adif.

Софинансирование проекта поступит по плану восстановления, преобразования и устойчивости из фонда Евросоюза NextGenerationEU.

Источник: railfreight.com, 07.07.2023 (англ. яз.)

В Испании успешно протестировали первую систему отслеживания перемещаемых по железной дороге грузов

Испанский оператор железнодорожной инфраструктуры Adif объявил об успешном завершении тестирования системы отслеживания грузов в рамках внедрения национальной платформы управления мультимодальными перевозками SIMPLE, которая заработает с начала следующего года.

SIMPLE – разрабатываемая с участием Adif, национальной администрацией портов и Министерством транспорта общенациональная платформа, призванная обеспечить эффективное взаимодействие между различными видами и узлами грузоперевозок через всесторонний обмен цифровыми документами, данными и информационными потоками, доступная для всех участников цепочки поставок.

Система отслеживания и управления железнодорожными контейнерными перевозками Altia Control Tower интегрирована с SIMPLE и является первой на испанской сети. Altia Control Tower фиксирует каждое происходящее с контейнером событие. Тестирование системы проводилось на протяжении семи месяцев в отношении грузов, доставляемых на маршруте из порта Альхесирас в принадлежащий ADIF грузовой терминал Сарагоса Плаза.

Директор проекта Altia Control Tower Яго Родригес-Кинтана отметил, что успешное завершение тестирования является важной вехой в истории национальной индустрии мультимодальных перевозок, так как это первая система по отслеживанию грузов на железных дорогах страны.

Заместитель коммерческого директора Adif Хавьер Гарсиа Фортеа добавил, что система будет способствовать повышению эффективности планирования загрузки и распределения мощностей национальной терминальной сети.

Источник: infranews.ru, 17.07.2023

В порту Варна будет построен новый мультимодальный терминал (Болгария)

Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) предоставит кредит в размере 50 млн евро на строительство нового терминала для зерновых и сыпучих грузов в болгарском порту Варна. Соглашение подписано с логистическим центром Варны (AED). Финансирование осуществляется в рамках программы InvestEU.

AED входит в состав Buildcom Group – крупнейшего в Болгарии производителя подсолнечного масла и зернотрейдера. Предполагается, что терминал приступит к работе во втором квартале 2026 г. Здесь планируется построить новый причал, силос и другие складские помещения, а также железнодорожный и автомобильный подъездные пути.

По информации Еврокомиссии, будущий зерновой терминал будет способствовать усилению продовольственной безопасности, развитию перевозок зерна морским транспортом с меньшими выбросами углекислого газа, а также ускорит экономический рост в регионе за счет улучшения доступа местных сельскохозяйственных производителей к международному рынку.

Роль порта Варна в качестве важного транспортного хаба возрастает и в контексте реализации проекта Sea2Sea, предусматривающего строительство двухпутной электрифицированной железной дороги между греческим портом Салоники и дунайским портом Русе в Болгарии.

До пересечения границы с Болгарией линия будет проходить через греческие порты Кавала и Александруполис на Эгейском море и затем через черноморские порты Бургаса и Варны достигнет Русе на Дунае. В настоящее время Греция инвестирует примерно 3 млрд евро в строительство железнодорожной инфраструктуры в направлении границы с Болгарией. Национальный оператор инфраструктуры железных дорог Болгарии (NRIC) в феврале 2023 г. приступил к тендерным процедурам на проектирование и строительство терминального комплекса в Русе. Стоимость проекта оценивается примерно в 27 млн евро (54,1 млн болгар. левов).

Источник: railfreight.com, 29.06.2023 (англ. яз.)

В норвежском Бергене открыт электрифицированный мультимодальный терминал

Bane NOR – оператор инфраструктуры железных дорог Норвегии завершил реконструкцию мультимодального терминала Нюгордстанген, расположенного рядом с железнодорожным вокзалом на юго-востоке Бергена (Норвегия). Терминал спроектирован для эксплуатации без загрязняющих атмосферу выбросов: он принимает на путях увеличенной длины грузовые поезда, ведомые электровозами; электрические подъемно-транспортные машины с аккумуляторами обеспечивают перевалку автотранспортных единиц и контейнеров. Для рефрижераторных контейнеров предусмотрена возможность подключения к устройствам электроснабжения.

До реконструкции контейнеры на терминал поступали по автомобильной и железной дорогам. Увеличенная вдвое перерабатывающая способность электрифицированного терминала позволит отказаться от 40 тыс. рейсов автотранспорта в год в коридоре Осло – Берген.

Терминал занимает вторую позицию в стране по объему переработки грузов, его обслуживают грузовые операторы CargoNet, Onrail и Axess Logistics.

Источник: zdmira.com, 04.09.2023

JR East начнет перевозить грузы высокоскоростными поездами в 2024 году

31 августа Восточно-Японская железнодорожная компания (JR East) провела пробный рейс перевозки грузов на высокоскоростных поездах Синкансэн.

Поезд, нагруженный 750 ящиками с грузом, отправился из города Ниигата в столицу страны Токио. Среди перевезенных товаров оказались местные соевые бобы эдамаме. После прибытия в Токио товар перегрузили в автотранспорт для дальнейшей доставки. Сообщается, что этот шаг вызван стремлением компаний компенсировать дефицит водителей грузовиков при перевозке грузов между префектурами.

Высокоскоростные поезда подобного класса использовались для перевозки грузов на заре своего существования, однако впоследствии перешли исключительно на перевозку пассажиров. Японские железные дороги вновь вернулись к идее транспортировки грузов во время пандемии, когда правительство призывало жителей страны избегать ненужных поездок между префектурами.

В конце лета 2020 года JR East также использовала некоторые вагоны своих поездов для доставки грузов. Аналогичные шаги в 2021 году предпринимали железные дороги Хоккайдо и Западная железная дорогая Японии.

По сообщениям японской прессы, железная дорога JR East приступит к регулярной перевозке грузов высокоскоростными поездами в следующем финансовом году, который начнется в апреле 2024 г.

JR East рассчитывает таким образом получить новый источник доходов в условиях, когда пассажирские перевозки восстановились только до 80% доковидного уровня. Кроме того, ускоренные перевозки, например, свежей рыбы и других продуктов питания могут быть востребованы из-за изменений

в законодательстве, которые вводят ограничения сверхурочной работы водителей грузовых автомобилей.

Пока не решено, будут ли использоваться для грузовых перевозок отдельные поезда, или грузы станут размещать в графиковых пассажирских поездах. Компания изучит результаты такой работы и постарается найти лучший способ начать коммерческую деятельность на рынке грузоперевозок. Предполагается устанавливать коробки с грузом между сиденьями, чтобы не модифицировать вагоны, а погрузо-разгрузочные операции выполнять в депо или на крупных станциях.

JR East выполняет перевозки грузовых отправлений высокоскоростными поездами в малых объемах с 2021 г., используя свободные служебные площади в вагонах. Стоимость перевозки одного отправления массой до 12 кг составляет 2190 иен (около 15 долл. США).

Источник: asia.nikkei.com, 19.09.2023 (фангл. яз.)

Новый грузовой коридор будет образован на юго-востоке США

Железные дороги I класса Canadian Pacific Kansas City (CPKC) и CSX Corporation достигли соглашения о приобретении компании Genesee и Wyoming (G&W) для создания нового грузового коридора, который соединит Юго-Восточный регион США с Техасом и Мексикой.

После завершения сделки CPKC и CSX приобретут или будут эксплуатировать участки железной дороги Меридиан и Бигби (MNBR) в штатах Алабама и Миссисипи.

MNBR проходит между Меридианом, штат Миссури, и Монтгомери, штат Алабама, и в настоящее время эксплуатируется на основе сочетания соглашений о владении и эксплуатации инфраструктуры.

По словам президента и исполнительного директора CPKC Кита Крила, это стратегическое приобретение расширит возможности доставки интермодальных, автомобильных и других грузов и обеспечит новый эффективный коридор, который соединит растущие рынки Мексики, Техаса и Юго-востока США. Благодаря новому коридору можно увеличить грузооборот, переведя больше перевозок с автомагистралей на железную дорогу.

Источник: railway-technology.com, 03.07.2023 (англ. яз.)

Администрациями портов Нью–Йорка и Нью–Джерси опубликована информация о самом высоком объеме перевалки грузов с октября 2022 г. (США)

В июле 2023 г. в портах на Восточном побережье США, входящих в состав Администрации портов Нью–Йорка и Нью–Джерси (Port Authority of New York and New Jersey), зафиксирован самый высокий с октября 2022 г. месячный объем перевалки грузов, который составил 725479 TEU. Это на 16,2% превышает уровень июня 2023 г. и на 9,5% - июля 2019 г.

Настолько высокий результат обусловлен существенным приростом перевозок таких грузов, как одежда, игрушки и спортивное оборудование. В совокупности их объем вырос на 40%.

Тем временем результаты работы портов Западного побережья в июле 2023 г. оказались заметно хуже. Так, порт Лос–Анджелеса объявил о падении в июле 2023 г. объема переработки контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте на 26% по сравнению с тем же периодом 2022 г.

Источник: freightwaves.com, 31.08.2023

Новая сортировочная станция открыта в порту Новый Орлеан (США)

Оператор железной дороги NOPB сообщил о завершении проекта расширения железнодорожной инфраструктуры Нового Орлеана, важнейшего логистическом хаба США в устье Миссисипи.

Новая сортировочная станция France Road Railyard, расположенная вдоль Индустриального канала в Новом Орлеане, является частью проекта по расширению мощности железнодорожной инфраструктуры в районе порта Новый Орлеан стоимостью 18,2 млн долл. США. Грузовая станция имеет пять путей и вмещает 220 грузовых вагонов.

NOPB – это железная дорога III класса, которая обслуживает порт Новый Орлеан, промышленные предприятия в районе города и напрямую соединяется с шестью железными дорогами I класса, формируя единую сеть железных дорог протяженностью более 200 тыс. км.

В США действует классификация железных дорог, делящая операторов на 3 класса. Критерием является годовая выручка. К I классу относятся операторы железных дорог с выручкой свыше 500 млн долл. США, для II класса порог сейчас составляет около 40 тыс. долл. США.

Источник: infranews.ru, 31.08.2023

Модернизация грузового коридора Ла-Дорада – Чиригуана (Колумбия)

Национальное агентство транспортной инфраструктуры Колумбии Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) заключило контракт на текущее содержание и ремонт коридора Ла-Дорада – Чиригуана с консорциумом San Felipe Férreo в составе испанской компании Comsa и колумбийской Castro Tcherassi.

Коридор протяженностью 522 км колеи 914 мм соединяет внутренние районы страны с побережьем Карибского моря, обслуживая департаменты Кальдас, Антьокия, Сантандер, Норте-де-Сантандер и Сесар. Объем грузовых перевозок в 2022 г. составил 89,3 тыс. т, а в 2023 г. – уже превысил 104 тыс. т. Услугами железной дороги пользуются местные компании Papeles Familia, Cerámicas San Lorenzo и Prodeco с целью перевозки сырья для производства бумаги, керамики, удобрений, угля, кофе и др.

Контракт стоимостью около 71,7 млн долл. США включает обновление системы сигнализации и модернизацию станций.

Ожидается, что осуществление проекта принесет пользу почти 400 тыс. чел., проживающих вдоль трассы, будет способствовать увеличению объемов грузовых перевозок. Кроме того, в процессе реализации должно быть создано более 1500 прямых и косвенных рабочих мест.

Источник: infrapppworld.com, 13.07.2023 (англ. яз.)

Индия хочет развивать коридор через греческий порт Пирей для экспорта в Европу

Правительство Индии намерено развивать контейнерный экспорт в Европу через контролируемый Китаем греческий порт Пирей, сообщил в своем блоге на платформе Linkedin главный редактор индийского отраслевого журнала Maritime Gateway Рампрасад Рави.

Эксперт отмечает, что новый экспортный коридор станет альтернативой коридору Север – Юг, маршрут которого проходит через иранский порт Чабахар, а также через Армению и Азербайджан, которые находятся в состоянии конфликта. Развитие экспортного коридора через порт Пирей позволит ускорить доставку индийского экспорта в Европу.

Между тем риски использования перспективного коридора через Грецию резко сократились после достигнутых в 2021 г. договоренностей о нормализации отношений между ОАЭ и Израилем и создания объединения Индии, Израиля, ОАЭ и США в рамках инициативы I2U2. Предполагается,

что индийский экспорт будет отправляться в порт ОАЭ или в контролируемую холдингом Adani Хайфу, и оттуда – в Пирей.

Источник: infranews.ru, 21.08.2023

Крупный интермодальный коридор переходит на электронный документооборот (Китай)

Китай наращивает темпы цифровизации. Использование технологии блокчейн, предоставляемой Глобальной сетью судоходного бизнеса (GSBN), китайским новым коридором Суша – море (NLSC), могло бы стимулировать безбумажную торговлю и более быстрый обмен информацией из Азии в Европу.

NLSC, проект BRI, представляет собой китайский интермодальный коридор, соединяющий западные города внутреннего Китая (например, Чэнду, Чунцин) с портами Южного Китая (такими как порт Циньчжоу) по железной дороге. Начиная с портов, товары, произведенные внутри страны, могут продолжить свое путешествие морским транспортом. Недавно NLSC стала членом Глобальной сети судоходного бизнеса (GSBN).

Global Shipping Business Network (GSBN) – это базирующийся в Гонконге некоммерческий технологический консорциум, в состав которого входят заинтересованные стороны из 8 крупных судоходных линий и глобальных операторов терминалов, включая COSCO. В начале мая 2023 г. NLSC совместно с COSCO внедрила безбумажный документооборот GSBN в сухом порту Чунцин, в результате чего административный процесс значительно сократился с 1-2 дней до менее чем 4 часов.

По данным GSBN, заинтересованные стороны могли бы воспользоваться более оптимизированным электронным документооборотом, используя свою блокчейн-инфраструктуру. Такие решения, как электронная коносаментная накладная, могут распространяться на внутренние коносаменты и многие другие последующие рабочие процессы, которые могут применяться к морским портам и внутренним сухим портам.

Источник: railfreight.com, 11.08.2023 (англ. яз.)

Железная дорога «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» усилит влияние Китая в Центральной Азии

Железнодорожное сообщение между Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном станет ключом к усилению влияния Китая в Центральной Азии и обходу санкций против России. К такому выводу пришло китайское издание South China Morning Post (SCMP), основываясь на экспертном мнении двух аналитиков – исследователя Оксфордского глобального общества Женевьевы Доннеллон-Мэй, а также научного сотрудника Китайской программы Школы международных исследований Чжана Хунчжоу.

СМИ не исключает, что строительство железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» может начаться уже в 2023 году, после многолетней паузы в реализации проекта, вызванных логистическими и геополитическими разногласиями, большую часть которых сторонам на данный момент удалось урегулировать. Вполне вероятно, что финальный раунд переговоров может состояться в Бишкеке в октябре 2023 года – в рамках официального визита премьера Госсовета КНР в Кыргызстан.

Аналитики издания напомнили, что впервые о проекте строительства железнодорожной магистрали «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» заговорили в начале 1990-х, однако реализация проекта постоянно откладывалась, в том числе из-за разногласий сторон по ширине колеи и маршруте ветки, а также в виду геополитических и экономических проблем Москвы.

«В геополитическом отношении Москва уже давно обеспокоена тем, что проект может нарушить нынешний баланс сил в Центральной Азии – регионе, который приобретает все бóльшую зависимость от Китая на фоне растущих инвестиций КНР в страны региона. С экономической точки зрения российская региональная Транссибирская магистраль считала предлагаемую железную дорогу прямым конкурентом. Кроме того, Россия получает экономические выгоды от железнодорожного экспресса Китай – Европа, который проходит через РФ по пути в ЕС», – напомнило СМИ.

В последние годы, помимо неоднократных попыток Китая пересмотреть проект, Кыргызстан также проявлял большой интерес к его возрождению. В 2020 году (на тот момент) президент Кыргызстана Сооронбай Жээнбеков подчеркивал важность железных дорог для страны, в особенности железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». Вместе с тем, отмечает SCMP, официальный Бишкек стремился продвигать интересы России как партнера по этой магистрали в формате 3+1.

Поскольку Узбекистан, Кыргызстан и Китай проявляют больший интерес к проекту как к альтернативному маршруту, Россия изменила свою давнюю позицию и больше не выступает против него, констатировало СМИ. В частности, президент КР Садыр Жапаров поднял этот проект непосредственно на переговорах с президентом России Владимиром Путиным во время саммита ОДКБ в 2022 году, и Путин дал свое одобрение.

Китай, Кыргызстан и Узбекистан подписали соглашение, подтверждающее их обязательства построить железную дорогу и начать актуализацию технико-экономического обоснования, которая была завершена к саммиту в Сиане в мае 2023 года.

«Похоже, что три страны урегулировали разногласия относительно железнодорожных маршрутов, финансирования и ширины колеи. Хотя Кыргызстан настаивал на выборе маршрута, который обслужил бы более густонаселенные районы на севере страны, в итоге республика остановилась южном маршруте. Хотя официальный маршрут не разглашается, в предложении госпредприятия «Кыргыз Темир Жолу» говорится, что железная дорога в Кыргызстане соединится с конечной железнодорожной станцией Кашгар в Китае и железнодорожной сетью Узбекистана в Андижане через коридор Торугарт – Арпа – Макмал – Джалал-Абад», – отмечают эксперты.

Также было принято решение о ширине железнодорожной колеи. Узбекистан и Кыргызстан, как и большинство постсоветских республик, используют колею шириной 1520 мм, тогда как Китай – 1435 мм.

«В целях решения этой проблемы составы будут переставлять с одной колеи на другую на станции разгрузки близ кыргызско-узбекской границы, – подчеркнули аналитики. – Ожидается, что после завершения строительства железнодорожного пути протяженностью 523 км он станет частью южного маршрута грузовых железнодорожных перевозок между Китаем и Европой, поезда будут следовать через Кыргызстан, Туркменистан, Иран и Турцию».

Каковы преимущества железнодорожной ветки «Китай – Кыргызстан – Узбекистан»

Строительство магистрали из Китая в Узбекистан через Кыргызстан позволит значительно сократить время в пути и станет альтернативой нынешнему маршруту Казахстан – Россия. Из Узбекистана железная дорога может соединиться с железнодорожной сетью Туркменистана, далее маршрут будет пролегать через порт Туркменбаши на Каспийском море либо город Баку в Азербайджане, также магистраль позволит странам выйти на рынки Грузии, Турции и даже черноморских стран, таких как Болгария.

«Железная дорога имеет значительный потенциал для неимеющих выхода к морю Кыргызстана и Узбекистана. Также она послужит созданию новой стратегической евразийской логистической сети вдоль маршрута инициативы «Один пояс – один путь», одновременно способствуя торговле с другими странами Центральной Азии. Железная дорога может стать частью центрального коридора, соединяющего Китай с Ираном, Турцией и Европой, который одновременно позволит обходить санкции против России», – цитирует экспертов SCMP.

Источник: economist.kg, 30.08.2023

Первые контейнеры отправлены по мультимодальному маршруту Китай – Кыргызстан – Узбекистан

Первые два контейнерных поезда 4 июля 2023 г. отправились по мультимодальному маршруту Китай – Кыргызстан – Узбекистан (CKU). Первый поезд со стройматериалами вышел из Ланфана (провинция Хэбэй), второй с офисной мебелью, кондиционерами и бытовой техникой – из Гуанчжоу. На станции Кашгар (Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая) контейнеры перегружают на автотранспорт и через погранпереход Эркеш-Там отправляют в Ош (Кыргызстан), оттуда по железной дороге – в Ташкент (Узбекистан).

Поезд организован и эксплуатируется компанией Xinjiang China Kyrgyzstan Uzbekistan Multimodal Transport Co., Ltd., которая сотрудничает с Guangwu Holding Group и Port of Shenzhen Group.

Отправки были приурочены к проведению саммита Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и следуют в русле решения об ускорении строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, принятого в мае 2023 г. на полях саммита «Китай – Центральная Азия».

Путь из Ланфана в Ташкент протяженностью около 6000 км планируется преодолеть за 12 суток. По сравнению с традиционным способом доставки через терминал Хоргос (Казахстан) экономия времени составит около 5 суток и отличается высокой своевременностью и экономичностью, обеспечивает более удобный и быстрый канал для торговых обменов между районом Большого залива Гуандун-Гонконг-Макао и Центральной Азией. Организатором этой отправки выступила компания Taitong International Transport.

Источник: seetao.com, 05.07.2023 (англ. яз.)

Китай создал центр консолидации грузов в Казахстане

В городе Алматы (Казахстан) открылся новый центр консолидации грузов. Он призван обслуживать грузовые поезда Qilu сообщением Европа – Китай, которые свяжут Алматы с городом Цзинань на востоке КНР. Скорость доставки составит 7 сут. Первый поезд с 1040 т пшеницы, погруженной в 40 контейнеров, отправился в Китай 3 сентября 2023 г.

Центр консолидации является совместным предприятием китайской компании Shandong Hi-Speed Group (SDHS), а также China Railway Express (оператора поездов Qilu) и группы Atasu, владеющей железнодорожным терминалом в Алматы, площадь которого составляет 650 тыс. м². Терминал может принимать до 100 поездов в месяц.

Новый центр консолидации создан для предоставления услуг по хранению, распределению, таможенному оформлению и временному складированию продукции из Центральной Азии назначением в Цзинань, столицу провинции Шаньдун. Цзинань имеет стратегическое значение: за счет предоставления мультимодальных сервисов и географической близости к портам провинции Шаньдун здесь происходит формирование связи рынков Центральной Азии с Японией и Южной Кореей.

В рамках недавнего соглашения между Казахстаном и Китаем предусматривается к концу 2023 г. нарастить общий объем железнодорожных перевозок до 26,8 млн т, что на 3,6 млн т больше по сравнению с 2022 г. По прогнозам, наибольший рост продемонстрирует экспорт из Казахстана в Китай, который в годовом исчислении должен составить 25 млн т.

По данным Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан, Шаньдун является четвертым субъектом КНР по объемам торговли с Казахстаном после Синьцзян-Уйгурского автономного района, Пекина и провинции Ганьсу. За 2022 г. товарооборот между странами составил 2 млрд долл. США. Казахстан готов предложить Китаю еще более широкий ассортимент высококачественной сельхозпродукции. Объемы ежегодных поставок зерна могут быть увеличены до 1 млн т, также Казахстан готов продавать в КНР охлажденную мясную продукцию.

Источник: infotrans.by, 12.09.2023

Итоги 5 лет сотрудничества оператора CRE с сухим портом Суйфэньхэ

Оператор China Railway Express (CRE, дочернее предприятие железных дорог Китая) отмечает пятую годовщину сотрудничества с сухим портом

Суйфэньхэ (пограничный переход Суйфэньхэ – Гродеково неподалеку от Владивостока). С августа 2018 г. Суйфэньхэ обрабатывает грузы оператора CRE, поезда которого сегодня соединяют 25 промышленных агломераций Китая с пятью странами Европы. За этот период через терминал пропущено 2290 поездов CRE, которые перевезли 212469 TEU, при этом в номенклатуру грузов, кроме электроники, входят товары повседневного спроса и сельскохозяйственная продукция. Расширение спектра предлагаемых партнерами услуг способствовало формированию в пилотной зоне свободной торговли Хэйлунцзян интегрированных цепочек поставок, объединивших предприятия добывающей и перерабатывающей отраслей, с охватом более чем 3800 расположенных в этой зоне компаний.

За первые 6 месяцев 2023 г. через пограничный переход Суйфэньхэ – Гродеково пропущено около 4,2 млн т грузов. Из Китая ввезено 55 тыс. т строительных материалов и около 15 тыс. т грузов в контейнерах. В обратном направлении – 1 млн т угля (что в 1,5 раза больше, чем за аналогичный период 2022 г.), 977 тыс. т руды (рост в 1,5 раза) и 325 тыс. т хлебных грузов

Источник: zdmira.com, 15.08.2023

Начинается строительство нового мультимодального терминала в порту Поти (Грузия)

В грузинском порту Поти начинается строительство нового мультимодального терминала. Отмечается, что порт Поти является опорной точкой на Транскаспийском международном транспортном маршруте (ТМТМ), важном для казахстанских предприятий в условиях диверсификации логистических маршрутов.

По словам министра индустрии и инфраструктурного развития Казахстана Марата Карабаева, Казахстан должен стать транзитным узлом для транспортировки товаров из Китая в страны ЕС и обратно и подобные проекты будут способствовать этому. Казахстан будет иметь свой собственный терминал в Грузии, и это является продолжением политики Казахстана по развитию Среднего коридора.

Отмечается, что в июне 2022 г. PTC Holding, транспортно-логистическая инвестиционная группа из Казахстана, специализирующаяся на инвестициях в Центральную Азию, и грузинские партнеры учредили совместное предприятие «АО «Поти Транстерминал», ответственное за строительство терминала площадью 8 га. Доля партнеров в совместном предприятии составляет 50:50.

Инвестиции в проект оцениваются в 15-20 млн долл. США. Финансирование будет осуществляться на паритетных принципах с участием казахстанских и грузинских партнеров.

Согласно плану, на первом этапе строительства будут приобретены три ричстакера, козловой кран, маневровый локомотив, вилочные погрузчики. PTC Holding планирует оказывать клиентам такие услуги, как обмен контейнерами с портом, перевозки поездами-шаттлами по кольцевому маршруту Поти – Алят (Баку) – Поти, перевалка грузов из универсальных вагонов и автотранспорта в контейнеры и наоборот и др.

Ввод в эксплуатацию первого этапа строительства запланирован на I квартал 2024 г.

В первые годы эксплуатации мультимодального терминала планируется перерабатывать до 80 тыс. TEU в Среднем коридоре ежегодно. Максимальная перерабатывающая способность терминала составит 450 тыс. TEU.

Однако один новый терминал не решит всех проблемы в Среднем коридоре. Нехватка судов и барж в Черном и Каспийском морях, страхование и таможенное оформление – все это вопросы, которые еще ждут своего решения.

Источник: railfreight.com, 14.08.2023 (англ. яз.)

Грузопоток по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс в 2024 году увеличится до 5 млн т

Работы по модернизации железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК) позволят увеличить в 2024 году грузоперевозки по ней до 5 млн тонн в год.

«Для удовлетворения растущего спроса на грузоперевозки по маршруту Восток – Запад Азербайджан модернизирует железную дорогу Баку – Тбилиси – Карс. В следующем году грузопоток по этой дороге будет увеличен с 1 млн до 5 млн тонн», – сказал президент Азербайджана Ильхам Алиев, выступая на 5-й Консультативной встрече глав государств Центральной Азии в Душанбе. Он добавил, что параллельно с этим расширяются возможности и Бакинского торгового порта с нынешних 15 млн до 25 млн тонн в год.

«Азербайджан обладает крупнейшим на Каспии торговым флотом, насчитывающим более 50 судов. Принимая во внимание растущую потребность грузоотправителей из стран Центральной Азии, мы активно работаем над расширением возможностей Судостроительной верфи. После

завершения новых инвестиционных проектов, число производимых танкеров и сухогрузов вырастет с нынешних 6 до 10-15 в год», – подчеркнул глава государства.

Азербайджан для стран Центральной Азии является надежной транзитной страной на пути к рынкам Турции и Европы. Не менее важен и транзит в обратном направлении. Ранее президент заявлял, что Азербайджан инвестирует в проект расширения грузинского участка БТК свыше 100 млн долл.

Железнодорожная магистраль БТК была введена в эксплуатацию 30 октября 2017 года. В рамках проекта построена железная дорога Карс – Ахалкалаки протяженностью 98 км, из которых 68 км – по территории Турции, 30 км – Грузии, а также осуществлена реконструкция в Грузии 183-километрового участка Ахалкалаки – Тбилиси. Работы на грузинской части магистрали финансировались Азербайджаном, выделившим Грузии два льготных кредита на общую сумму 775 млн долл.

Общая протяженность БТК составляет 826 км.

Источник: interfax.az, 14.09.2023

РОССИЯ

Грузы с большим вкладом в ВВП РФ могут получить приоритет при перевозках по железнодорожной сети

Грузы с большим вкладом в ВВП России и высокой налоговой доходностью для бюджета могут получить приоритет при перевозках по железным дорогам, рассказал замглавы Минтранса РФ Валентин Иванов в кулуарах Международного железнодорожного салона техники и технологий пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо».

«Подход Минтранса такой. Первое, это приоритет тех грузов, которые имеют больший вклад в ВВП для России, большую налоговую доходность для регионального и федерального бюджета и обеспечивают большую занятость населения. Это нефтяные грузы, металлы, продукция, которая делается на импорт и экспорт в контейнерах, продукция перерабатывающих организаций, сельхозпродукция», – так ответил он на вопрос о возможных изменениях в правилах недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре. Иванов подчеркнул, что ключевую роль при пересмотре правил недискриминационного доступа играет Федеральная антимонопольная служба. На её площадке создана межведомственная рабочая группа, в которую входит Минтранс РФ.

Для регионов и моногородов, которые ориентированы на производство одних видов продукции, существуют риски в случае снижения объема грузоперевозок. «Поэтому наши задачи при формировании правил недискриминационного доступа найти компромисс», – отметил Иванов. Для вывоза грузов, которые критически важны для регионов, могут быть решения по аналогии с угольной продукцией – заключение соглашений гарантированных объемов вывоза.

В июне 2023 года правительство РФ продлило отмену правил недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре до 31 декабря 2023 года.

Правила недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре обеспечивают всем компаниям равный доступ к перевозкам. Существующий порядок устанавливает приоритет специальных, ремонтных, пассажирских, почтовых и международных перевозок над грузовыми, при этом последние разделены на категории по значимости – от специальных, включая перевозки в пострадавшие от ЧП регионы, до транспортировки скоропортящейся продукции, сырьевых энергетических грузов.

Источник: tass.ru, 25.08.2023

Сухопутные ворота

Новый вектор перевозок требует развития погранпереходов

Разворот на Восток потребовал от ОАО «РЖД» пристального внимания к развитию сухопутных трансграничных перевозок и расширению инфраструктуры погранпереходов. Грузопоток через железнодорожные погранпереходы с Китаем вырос в январе-июле почти на 20%. В планах ОАО «РЖД» – развитие всех погранпереходов в Китай, в том числе работы по станциям Забайкальск, Гродеково, Камышовая. Параллельно компания развивает южное направление, где ведется строительство станции Самур-II, а также работы по снятию инфраструктурных ограничений, которые позволят обеспечить увеличение грузопотока по международному транспортному коридору «Север – Юг».

Перевозки на Восток по суше

С поворотом экономики на Восток, потребовавшим развития линейной железнодорожной инфраструктуры и подходов к морским портам, отдельную важность приобрело обеспечение перевозки грузов в Китай через сухопутные пограничные переходы. Спрос на эти перевозки постоянно растет. По данным Дальневосточной железной дороги, за семь месяцев через ее погранпереходы перевезено на 19,4% больше, чем годом ранее (более 8 млн тонн).

Среди существующих пунктов пропуска крупнейшим является железнодорожный пункт пропуска (ЖДПП) «Забайкальск – Маньчжурия», пропускающий около 16 млн тонн грузов в год. В первом квартале пропуск через него вырос в 1,6 раза, до 4,9 млн тонн, в том числе более 4,3 млн тонн – на экспорт.

В 2022 году перевозки через ЖДПП «Гродеково – Суйфэньхэ» остались на уровне 2021 года, составив 8,2 млн тонн, в том числе на экспорт отправлено 1,8 млн тонн руды, 1,7 млн тонн угля и 1,1 млн тонн грузов в контейнерах. Но в 2023 году объем перевозок через этот погранпереход растет высокими темпами. Так, за семь месяцев существенно увеличен экспорт через него в Китай: объемы угля выросли в 1,4 раза, до 1,2 млн тонн, руды – в 1,3 раза, до 1,1 млн тонн, в 3,5 раза вырос экспорт хлебных грузов. Встречным потоком направилось почти вдвое больше контейнерных грузов (16 тыс тонн) и в 1,3 раза больше стройматериалов (65,5 тыс. тонн). Всего экспортно-импортные грузоперевозки через «Гродеково – Суйфэньхэ» составили 4,8 млн тонн, увеличившись на 3,2%.

Погранпереход «Махалино – Хуньчунь», возобновивший работу в 2013 году, также увеличивает пропуск – не в последнюю очередь благодаря

переводу на круглосуточный режим работы. Так, в 2022 году при заметном приросте передачи угля через этот переход кратно – более чем в 5 раз – выросли перевозки контейнеров. Всего через этот погранпереход перевезли в 2022 году 3,5 млн тонн грузов – на 24,3% больше, чем в 2021 году. В первом полугодии 2023 года грузопоток составил 2,7 млн тонн.

В прошлом году к трем погранпереходам с Китаем прибавился еще один. 7 июля 2022 года открыт новый ЖДПП «Нижнеленинское – Тунцзян». Его пропускная способность составляет 5,5 млн тонн грузов в год с перспективой роста до 9,6 млн тонн. Пункты пропуска на этом погранпереходе работают в круглосуточном режиме. Через «Нижнеленинское – Тунцзян» за семь месяцев перевезено 1,6 млн тонн грузов, в том числе 1,1 млн тонн угля и 482 тыс тонн руды. В июле со стороны Китая по мосту прошел первый контейнерный состав с импортными грузами. Готовится к отправке первый поезд с экспортными контейнерами.

Всем станциям – расширение

Потенциал действующих погранпереходов с Китаем исчерпан не полностью. Несмотря на рост перевозок, существуют значительные резервы пунктов пропуска. По данным ОАО «РЖД», по состоянию на август они позволяют дополнительно передавать не менее 5-6 поездов в сутки. Однако это не отменяет необходимости реконструкции и расширения имеющихся пунктов.

По планам Минтранса в 2024 году ожидается реконструкция ЖДПП «Махалино – Хуньчунь», в 2026 году – пунктов «Гродеково – Суйфэньхэ» и «Наушки – Сухэ-Батор» (погранпереход с Монголией, пропускающий также транзитные грузы из Китая и в Китай). По двум последним, по данным ФГКУ Росгранстрой, завершение проектирования должно состояться уже в нынешнем году.

Развивая крупнейший погранпереход, ОАО «РЖД» продолжает реконструкцию станции Забайкальск, вложения в которую с 2009 года составили свыше 18 млрд руб. В марте 2022 года глава Минтранса Виталий Савельев и глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров открыли новый перегрузочный пункт в Забайкальске, за счет которого среднее время нахождения вагона под перегрузочными операциями сокращается с 24 до 18 часов, перерабатывающая способность вырастает со 134 до 194 вагонов в сутки. В декабре 2022 года был открыт приемоотправочный парк (удлинены приемоотправочные пути колеи 1435 мм, проведена укладка 24 стрелочных переводов, построены соединительные пути с контейнерным терминалом) – завершилась первая очередь реконструкции станции. Следующий этап

реконструкции позволит увеличить пропускную способность станции Забайкальск с 18 пар поездов в сутки в КНР и 24 из КНР до 32.

В мае президент Владимир Путин дал поручение ускорить работы по станции Забайкальск, предусмотрев строительство второго главного хода в город Маньчжурия по узкой колее с завершением строительства узкоколейных парков и рассмотрев совместно с КНР вопрос о синхронизации соответствующих работ.

На погранпереходе «Гродеково – Суйфэньхэ» ОАО «РЖД» развивает станцию Гродеково, реконструкция которой, согласно инвестпрограмме ОАО «РЖД», должна быть завершена в 2024 году. Она позволит увеличить провозную способность станции на 5,5 млн тонн, до 17,7 млн тонн, за счет увеличения длины и веса поезда. Компания реконструирует парк соседней станции Сосновая Падь и удлиняет два приемоотправочных пути, что позволит увеличить длину состава до 71 условного вагона, а максимальный вес поезда – с 3,6 тыс. до 5,2 тыс. тонн.

В рамках развития погранперехода «Махалино – Хунчунь» ОАО «РЖД» ведет реконструкцию обслуживающей его станции Камышовая. В 2022 году на участке Махалино – Камышовая модернизировали путевое хозяйство: ввели в строй 4 новых пути, уложили 13 стрелочных переводов, обновили систему управления движением станции.

Основной целью реконструкции пункта пропуска Наушки является увеличение его пропускной способности вдвое. Параллельно с реконструкцией пункта пропуска, которую ведет Росгранстрой, Восточно-Сибирская железная дорога занимается реконструкцией перегрузочного комплекса и удлинением приемоотправочных путей. Инвестпрограмма ОАО «РЖД» предусматривает завершение строительно-монтажных работ по станции Наушки в 2025 году с увеличением ее провозной способности с 9,7 млн до 15 млн тонн в год.

Новые переходы

Параллельно расширению имеющихся ЖДПП на границе с Китаем ведется проработка новых погранпереходов. По итогам прошлогоднего ВЭФа ОАО «РЖД» объявило, что совместно с субъектами федерации приступило к предварительной проработке создания новых ЖДПП с Китаем («Староцурухайтуйский – Хэйшаньтоу», «Благовещенск – Хэйхэ» и «Джалинда – Мохэ»).

Наиболее активно сейчас прорабатывается проект «Джалинда – Мохэ» в Амурской области. Этот погранпереход был закрыт в 2008 году, но с прошлого года активно обсуждается его восстановление. Его

предварительная стоимость, по расчетам Минтранса,– 250 млн долл. США, грузовая база – до 24,1 млн тонн.

Осенью 2022 года создана межведомственная рабочая группа с участием Минтранса, МИДа, ОАО «РЖД», правительств Амурской области, Якутии и Кузбасса, а также представителей бизнеса, а в декабре – и международная рабочая группа с участием руководства провинции Хэйлунцзян, Харбинского отделения Китайских железных дорог и других. Уже на первом заседании китайская сторона обозначила источники финансирования китайской части проекта – это средства государственного и провинциального бюджетов (строительство железной дороги Чаньин – Ляньян протяженностью 95 км в провинции Хэйлунцзян предусмотрено в программе развития железных дорог до 2035 года). На том заседании обсуждались три типа моста: однопутный, двухпутный железнодорожный и совмещенный для автомобильного и железнодорожного транспорта. Но в июне глава Амурской области Василий Орлов рассказал, что российская и китайская сторона договорились, что нужно строить совмещенный мост для автомобильного и железнодорожного движения, и сегодня обсуждаются три варианта его строительства: два рядом, один над другим, а также вариант, при котором по железнодорожному пути в отсутствие поездов запускается автотранспорт.

Помимо собственно строительства моста в рамках проекта необходимо модернизировать недействующий участок пути от Сковородино до Рейново протяженностью 68 км. «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ; 42,47% принадлежит ОАО «РЖД», 54,11% – минимущества Якутии) планируют до конца года приступить к его восстановлению. Сейчас рассматривается вариант возобновления работы смешанного (автомобильно-водного) пункта пропуска и комбинированной доставки грузов железнодорожно-автомобильно-водным транспортом.

Параллельно осуществляется поиск средств на реализацию проекта «Джалинда – Мохэ». Еще на прошлом ВЭФе об интересе к этому проекту заявили «Бамтоннельстрой-Мост» Руслана Байсарова и Газпромбанк. В мае Василий Орлов попросил президента включить проект строительства международного железнодорожного моста Джалинда – Мохэ в план развития ключевых направлений российско-китайского экономического сотрудничества до 2030 года, а также докапитализировать ВЭБ.РФ в целях его реализации. В ВЭБ.РФ, в свою очередь, говорили, что взаимодействуют «с инициатором проекта, потенциальными сокредиторами, а также соответствующими ФОИВами по данному проекту», уточняя, что обсуждается предварительная финмодель «с учетом структуры сделки в

рамках концессии с привлечением средств коммерческого банка-партнера, а также инструментов поддержки ВЭБа».

Проект «Благовещенск – Хэйхэ» предполагает возможное строительство железнодорожного моста через Амур вслед за автомобильным, введенным в эксплуатацию в июне 2022 года после долгого строительства. Но возведение железнодорожного моста пока в стадии рассмотрения. Развитие железных дорог в этом узле пока направлено на обеспечение вывоза грузов, поступающих по автомобильному мосту. Логисты уже осваивают эти объемы. Так, АО «РЖД Бизнес Актив» предлагает сервис по доставке через автомобильный мост из Хэйхэ контейнерных грузов на открытый в прошлом году таможенный пункт «Каникурган», пока работающий по временной схеме, и дальнейшую отправку из Благовещенска по железной дороге.

С целью расширения приема поступающих из Китая по мосту грузов расширен терминал «Благовещенск». По данным администрации Амурской области, представленным в марте, также обсуждается технологическое присоединение и развитие узла станции Березовка с модернизацией терминала на станции.

Погранпереход «Староцурухайтуйский – Хэйшаньтоу», где функционирует автомобильный пункт пропуска, призван разгрузить Забайкальск. Рабочая группа по энергетике при Госсовете по инициативе правительства Забайкальского края предлагала правительству рассмотреть строительство на территории края нового погранперехода для перевозки угля еще в 2021 году. По оценкам главы Минвостокразвития Алексея Чекункова, потенциальная грузовая база будущего погранперехода – «с лихвой за 45 млн тонн».

Южный вектор

Дальний Восток не единственный фокус усилий по развитию железнодорожных связей с сопредельными дружественными государствами. С конкретизацией планов по развитию международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» (путь в Иран и Индию через Каспий или в обход него по восточному либо западному берегу), потенциальный грузопоток по которому, говорил на ПМЭФ глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров, может в перспективе превысить 100 млн тонн, особую значимость приобретает южное направление.

На южном направлении необходимо и предусмотрено развитие железнодорожного погранперехода «Самур – Ялама» на границе с Азербайджаном. Грузопоток через него в 2022 году вырос в 1,6 раза в части провезенного тоннажа (до 7,8 млн тонн) и в 3 раза – в части контейнеров, до 19 тыс. TEU, отражая рост торговли с Азербайджаном, товарооборот РФ с

которым в 2022 году вырос на 24%, до 4 млрд долл. США. В январе-июле через ЖДПП «Самур – Ялама» проследовало около 4,8 млн тонн и свыше 24,3 тыс. TEU, что, соответственно, на 23,7% и в 3 раза больше, чем за аналогичный период годом ранее. Отдельно высокими темпами растет транзит через Азербайджан в Иран: если за 2022 год на этом направлении было перевезено 342,5 тыс. тонн и 423 TEU, то за семь месяцев транспортировали почти столько же в весовом выражении, что и за весь прошлый год (317,7 тыс. тонн), и более чем вдвое больше контейнеров (943 TEU).

О необходимости увеличить мощности ЖДПП «Самур – Ялама» в апреле Олег Белозёров говорил на встрече с председателем Азербайджанских железных дорог Ровшаном Рустамовым. Дефицит мощности погранпереходов на этом направлении существует не только у железных дорог – спрос на мощности есть и в сфере автоперевозок, где ведется реконструкция МАПП «Яраг – Казмаляр» и уже введены семь полос движения, на круглосуточный график переведен погранпереход «Ново-Филя», и в марте был запущен новый автомобильный погранпереход между Россией и Азербайджаном «Ханоба».

Источник: kommersant.ru, 11.09.2023

Транспортный коридор Россия – Индия даст 90 млрд долл. в год

Одним из условий роста ее объемов является развитие транспортного коридора «Север – Юг».

Торговля между Индией и Россией к 2030 году может приносить дополнительную выручку обеим странам в размере 90 млрд долл. в год. Такие расчеты приводят авторы исследования «Яков и партнеры» (бывшая McKinsey в России).

Рост произойдет преимущественно за счет увеличения экспорта российской сырой нефти, нефтепродуктов, угля и удобрений, ранее направлявшихся в Европу. Отмечается, что в прошлом году, когда экономические связи России с партнерами на Западе оказались разорваны, российские торговые потоки направились в другие регионы. Это существенно повлияло на объемы российско-индийской торговли, которые в 2022 году увеличились более чем втрое к предыдущему году, достигнув рекордных 39 млрд долл. Для сравнения: в 2021 году этот показатель составлял лишь 12 млрд долл.

Авторы исследования считают, что РФ необходимо и дальше развивать отношения с Индией. Но для этого нужны новые удобные логистические

торговые маршруты, такие как проект развития международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг».

МТК «Север – Юг» связывает северо-западную часть Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и страны Скандинавии с государствами Центральной Азии, Персидского залива и Индийского океана. Транскаспийская ветка МТК предусматривает перевозку грузов по Каспийскому морю через порты Астрахань, Оля и до иранских портов Энзали, Амирабад, Ноушехр и др., западная – через Азербайджан и восточная – по железной дороге из России через Казахстан, Туркмению с выходом на железнодорожную сеть Ирана. Соглашение о создании МТК «Север – Юг» Россия, Иран и Индия подписали в 2000 году, позже к нему присоединились еще 10 стран, включая Азербайджан, Армению и Казахстан.

По прогнозам «Яков и партнеры», грузооборот в рамках МТК «Север – Юг» превысит 70 млн т к 2030 году и 150 млн т к 2050 году. При этом, по оценкам аналитиков, объем перевозок по нему в северном направлении может достигнуть 1 млн ДФЭ (эквивалент стандартного 20-футового контейнера) к 2030 году и 2,7 млн ДФЭ к 2050 году. Для сравнения: в 2022 году грузопоток через все российские порты составил 4,3 млн ДФЭ.

В мае этого года замминистра транспорта РФ Валентин Иванов говорил, что в 2022 году объем перевозок по МТК «Север – Юг» вырос на 64,6% до 8,4 млн т. По итогам I квартала 2023 года, отмечал он, перевезено почти в 2 раза больше грузов, чем за аналогичный период прошлого года, контейнеров – в 5 раз больше. При этом глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров в июне на ПМЭФ-2023 оценивал потенциальный объем перевозок в рамках МТК «Север – Юг» в 100 млн т в год.

Основными драйверами российского экспорта в Индию, говорится в обзоре «Яков и партнеры», должны стать нефть и нефтепродукты: ожидается, что к 2030 году спрос на них в стране вырастет к уровню 2020 года на 40% и достигнет 7 млн барр./сутки. Другой движущей силой должен стать коксующийся уголь, общий объем индийского импорта за тот же период, по их прогнозам, вырастет на 12% и российский уголь с низкой себестоимостью может увеличить долю рынка. Если в рамках МТК «Север – Юг» будет введен единый транспортный тариф, Россия сможет дополнительно экспортировать еще 33 млн т и к 2030 году стать основным поставщиком коксующегося угля в Индию, полагают в «Яков и партнеры».

Похожая логика, по мнению авторов исследования, применима и к удобрениям, себестоимость производства которых в России значительно ниже, чем у других экспортеров в Индию (например, Китая). После запуска западной ветки МТК «Север – Юг» Россия сможет поставлять на индийский

рынок еще 6 млн т удобрений, что позволит ей стать основным поставщиком в этой категории.

Способствовать росту объемов торговли по этой номенклатуре между двумя странами мог бы новый «российско-индийский игрок» на рынке морских грузоперевозок. «Если предположить, что на долю такого совместного предприятия будет приходиться 25% от общего объема грузоперевозок между Индией и Россией, то к 2030 году его выручка может составлять около 22 млрд долл.», – считают аналитики «Яков и партнеры». Создание оператора под эгидой Индии, по мнению главного редактора информационно-аналитического агентства Portnews Виталия Чернова, имеет смысл, поскольку в России нет своего крупнотоннажного балкерного флота для перевозки насыпных грузов, таких как зерно, уголь, руда, цемент. Но у МТК «Север – Юг» в целом много узких мест, например, иранские железные дороги. Поэтому для экспорта угля в Индию более целесообразно использовать маршруты deep sea (океанские перевозки на длинные расстояния). Например, через порт Тамань, где построен глубоководный терминал, способный обрабатывать балкеры дедвейтом до 220 тыс. т. В целом же коридор «Север – Юг», по его мнению, больше подходит для перевозки грузов в контейнерах.

Заявленные в исследовании цифры на 2030 год по грузопотоку на МТК, по мнению гендиректора «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистрова, выглядят «несколько оптимистично», в особенности по экспорту из Индии в Россию. По его словам, хотя в двусторонней торговле уже сформировались долгосрочные предпосылки для роста, Индия «едва ли в этом плане быстро приблизится» к Китаю, Вьетнаму и прочим восточноазиатским промышленным центрам в возможностях экспорта.

Инфраструктура МТК «Север – Юг» без значительных госинвестиций в расширение и упрощения административных барьеров к 2030 году не будет справляться с растущим грузопотоком, уверен президент НИЦ «Перевозки и инфраструктура» Павел Иванкин. Бурмистров добавляет, что объемы перевозок по важнейшему в условиях разворота на Восток транспортному коридору уже сильно ограничивает критическая нехватка инфраструктуры.

Как ранее сообщалось, сроки перевозки из Индии, Ирана и других стран Юго-Западной Азии по транскаспийской ветке МТК «Север – Юг» увеличились за год с 45 до 60 дней, а стоимость перевозки – в 2 раза до 7 тыс. долл. за ДФЭ. Это происходит, поскольку российские порты не справляются с растущим грузопотоком из-за нехватки причалов, терминалов, кранов и другой инфраструктуры в Астрахани, малого числа судов на рейсах Иран – Россия и заторов в обмелевшем Волго-Донском канале.

Аналитики «Яков и партнеры» считают, что в первую очередь, должен быть расширен западный маршрут через Азербайджан, это потребует до 16 млрд долл. инвестиций. В развитие маршрута через Каспийское море, по их оценкам, потребуется вложить до 18 млрд долл., сухопутного через Казахстан и Туркмению – еще порядка 22 млрд долл.. Инвестиции в западный маршрут являются наиболее целесообразными, говорит Бурмистров.

Кроме инвестиций в расширение инфраструктуры на сухопутной, железнодорожной части МТК «Север – Юг» для сглаживания административных барьеров юрисдикций России, Азербайджана и Ирана также может потребоваться общий грузоперевозчик наподобие ТЛК, который оперирует в Белоруссии, России и Казахстане, полагает Иванкин. Совместное предприятие с индийцами для перевозок по морской части коридора «Север – Юг» с российской стороны, очевидно, на фоне угрозы санкций, не должно демонстрировать свои российские корни, не иметь ни российского, ни индийского госучастия, российской юрисдикции даже номинально, уверен эксперт. При этом он не видит проблем в обеспечении флота такого перевозчика – суда могут быть подержанные или строиться на азиатских верфях (индийских или южнокорейских). По мнению Бурмистрова, перспективы формирования такой компании зависят, в первую очередь, от жесткости санкций против России и позиций стран Азиатско-Тихоокеанского региона к 2030 году.

Источник: vedomosti.ru, 08.09.2023

Россию и Кыргызстан может связать новый транспортный коридор

Новый мультимодальный маршрут «Южный транспортный коридор» может связать Россию с Узбекистаном и Кыргызстаном. Обсуждение проекта было начато сторонами в январе 2023 г. Стимулом для ускорения реализации стали систематические задержки в оформлении транзитного грузопотока на погранпереходах с Казахстаном.

Новый маршрут пройдет из Кыргызстана по территории Узбекистана, Туркменистана и акватории Каспийского моря в Российскую Федерацию. РФ в рамках развития международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» осуществляет комплекс мер по увеличению пропускной способности Каспийского морского пути. Запуск «Южного транспортного коридора» будет способствовать расширению торгово-экономических связей между Россией, Узбекистаном и Кыргызстаном, а также совершенствованию региональной интеграции.

Особую актуальность проект приобретает в свете принятого на полях саммита «Китай – Центральная Азия» в мае 2023 г. решения по ускорению строительства железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» (CKU). Линия протяженностью 523 км, являющаяся частью проекта железной дороги Китай – Пакистан, пройдет от Кашгара на западе Китая через Кара-Суу (Кыргызстан) до Андижана в Узбекистане. Это открывает новые возможности для организации грузопотоков между Китаем, Россией и Белоруссией.

Источник: zdmira.com, 05.07.2023

Компания SWIFT запустила контейнерный сервис по доставке в Россию японских автомобилей из Китая

Китайско-российский логистический оператор SWIFT запустил контейнерный сервис из Китая в Россию через железнодорожный мостовой пункт пропуска Нижнеленинское – Тунцзян в Еврейской автономной области. Об этом рассказали в компании, уточнив, что новый сервис будет в основном ориентирован на доставку в Россию японских автомобилей.

Первый поезд из 124 TEU груженных японскими автомобилями Mazda отправился из китайского города Шэньян провинции Ляонин назначением на подмосковные Электроугли. После завершения тестовой перевозки логистический оператор планирует отправлять поезда по новому маршруту 1 раз в месяц, «дальнейшее наращивание частоты сервиса будет во многом зависеть от спроса со стороны клиентов компании, сообщили в компании SWIFT.

Как ранее сообщалось, построенный в 2022 году мостовой переход Нижнеленинское – Тунцзян изначально планировалось использовать только для поставок российского угля и руды в адрес предприятий, расположенных на севере Китая. Однако в январе текущего года ОАО «РЖД» сообщали о том, что пункт пропуска оставался недозагруженным.

Контейнерные отправки через железнодорожный пункт пропуска начались только в конце июля текущего года с запуска регулярного контейнерного сервиса «РЖД Бизнес Актив».

SWIFT Transport Group основана в китайском городе Тяньцзин в 2007 году, специализируется на мультимодальных контейнерных перевозках между Китаем и Россией, а также предлагает внутрироссийские сервисы. Собственный парк контейнеров SWIFT составляет более 25 тыс. TEU.

Источник: infranews.ru, 04.09.2023

ОАО «РЖД» запустило дополнтительный маршрут для контейнерных поездов с Южного Урала по МТК «Север – Юг»

Контейнерный поезд, отправленный со станции Формачево Южно-Уральской железной дороги (ЮУЖД, филиал ОАО «РЖД») по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг», впервые проследует через погранпереход Акяйла (Туркмения) – Инчебурун (Иран).

Новый маршрут позволит сократить время транспортировки на несколько суток. Поезд, перевозящий 36 контейнеров с оборудованием, будет двигаться по специализированной нитке графика с применением ускоренной доставки на территории РФ.

Как сообщалось, в июле ОАО «РЖД» отправили первый контейнерный поезд в страны Ближнего Востока со ст. Формачево, рядом с которой расположен «ТЛК Южноуральский» (управляющая компания – ООО «Сухой порт Южноуральский», дочерняя структура ГТЛК).

Ранее ОАО «РЖД» отправляли контейнерные поезда по МТК «Север – Юг» только со станции Челябинск-Главный, в частности, в мае был отправлен состав в Индию, в июне – в Саудовскую Аравию. Сообщалось также, что с III квартала этого года из Челябинской области планируется ежемесячно отправлять по два контейнерных поезда по коридору «Север – Юг».

Транспортная группа FESCO ранее запустила железнодорожный контейнерный сервис по маршруту Владивосток – Челябинск (Формачево), задействовав ТЛК «Южноуральский».

МТК «Север – Юг» – мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов, общей протяженностью от Санкт-Петербурга до порта Мумбай в 7,2 тыс км. Значительная его часть проходит по железным дорогам России, на которые приходится в зависимости от маршрута 33-53% от общей протяженности сухопутной части коридора. Основная цель развития МТК «Север – Юг» – обслуживание внешней торговли РФ со странами Закавказья, Каспийского региона, государствами Южной Азии и Персидского залива.

Источник: interfax.ru, 17.08.2023

«РЖД Логистика» удвоит количество контейнерных поездов по восточной ветке МТК «Север – Юг»

«РЖД Логистика» планирует удвоить количество отправок контейнерных поездов из Москвы и Челябинска по восточной ветке МТК «Север – Юг» до конца 2023 года и выйти на показатель четыре поезда в

месяц. Сервис на восточной ветке уже сформирован и востребован у отечественных экспортеров и импортеров.

Наращивать объемы по этому маршруту компании позволяет наличие железнодорожной инфраструктуры на всем маршруте до Бендер-Аббаса, хорошая пропускная способность погранпереходов между Туркменистаном и Ираном, большой географический охват потенциальной грузовой базы, меньший срок перевозки по сравнению с западной веткой.

«РЖД Логистика» на примере своей деятельности фиксирует возрастающий интерес грузоотправителей к регулярному сервису по восточной ветке МТК «Север – Юг». География маршрута стремительно расширяется – его преимущества уже оценили экспортеры Центрального и Северо-Западного федеральных округов, регионы Южного Урала.

Источник: tass.ru, 15.09.2023

В «РЖД Логистике» допустили увеличение числа регулярных грузовых поездов между РФ и КНР

Как отметил гендиректор АО «РЖД Логистика» Дмитрий Мурев, учитывая высокую востребованность восточного направления грузоперевозок, можно ожидать увеличения количества отправок регулярных поездов в сообщении с Китаем. Объем грузовой базы поступательно растет, номенклатура товаров расширяется – соответственно логистические сервисы развиваются активнее.

«РЖД Логистика» наращивает объем перевозок на направлении Россия – Китай. С августа 2023 года растет объем перевозок продовольственных товаров из Подмосковья в Чэнду в рамках проекта «Агроэкспресс». Развитие проекта стало возможным благодаря расширению сотрудничества «РЖД Логистики» с KTZ Express.

Отправки полносоставных рефрижераторных поездов будут осуществляться на регулярной основе со станции Чехов транзитом через территорию Казахстана, где услугу по экспедированию груза предоставляет KTZ Express. Номенклатура экспортируемых продовольственных товаров значительно расширена и включает такие виды продукции, как мороженое, хлебобулочные и кондитерские изделия. Кроме того, в направлении Чэнду «РЖД Логистика» наращивает объем рефрижераторных перевозок мяса птицы и говядины.

Ускоренная железнодорожная доставка продуктов питания в рефконтейнерах является одним из наиболее перспективных логистических сервисов в сообщении Россия – Китай.

Как отмечает Дмитрий Мурев, отечественные продукты питания очень востребованы в Китае. Особым спросом на китайском рынке пользуются мороженое и кондитерские изделия наших производителей, экспортный потенциал этого направления, соответственно, очень большой. Параллельно с развитием отрасли производства мороженого растут логистические потребности предприятий. Исходя из этих потребностей, мы разрабатываем новые сервисы и расширяем географию текущих проектов, ориентируясь на перспективность рынков как на восточном направлении (Китай, Вьетнам), так и на южном (Иран, Индия, страны Персидского залива). Многолетнее эффективное партнерство с KTZ Express – важный компонент успеха целого ряда логистических сервисов «РЖД Логистики», включая «Агроэкспресс». Сегодня наше сотрудничество вышло на новый уровень, позволив, в том числе увеличить объем перевозок продовольствия в Китай.

Также на регулярную основу выходят контейнерные отправки сборных грузов в сообщении Россия – Китай. Этот сервис ориентирован на малый и средний бизнес и призван снизить стоимость транспортных услуг для клиентов данного сегмента.

Источники: tass.ru, 15.09.2023; rzdlog.ru, 28.08.2023

«РЖД Логистика» расширяет географию отправок сборных грузов из Китая, Индии и ОАЭ

АО «РЖД Логистика» совместно с партнерами развивает мультимодальные и прямые железнодорожные маршруты отправок сборных грузов (LCL) из Китая, Индии и ОАЭ через Дальний Восток в любой регион России.

На восточном направлении мелкие партии товаров принимаются к отправке из основных портов Китая (Шанхай, Нинбо, Гуанчжоу, Шэньчжэнь и Циндао) с последующим переформированием грузов на консолидационном складе во Владивостоке и доставкой по железной дороге или автомобильным транспортом в регионы России.

Отправка сборных грузов из Индии в регионы России будет осуществляться из порта Нава-Шева через Владивосток. При необходимости может быть организована «первая миля» доставки из Нью-Дели, Ахмадабада и других индийских городов.

География сервиса также будет включать Объединенные Арабские Эмираты с возможностью отправки груза объемом от 1 м³ (1000 кг) из порта Джебель-Али.

В прямом железнодорожном сообщении перевозка сборных грузов в Россию осуществляется из всех промышленных центров Китая через обширную сеть консолидационных складов (Циндао, Тяньцзинь, Шанхай, Нинбо, Сучжоу, Сиань, Чэнду, Шэньчжэнь, Гуанчжоу и другие). Особенно перспективным с точки зрения сроков обработки и выдачи сборных грузов по прибытию является маршрут Чэнду – Селятино.

Источник: rzdlog.ru, 03.07.2023

«РЖД Логистика» и «Рускон» планируют совместный сервис через терминал ВМП «Первомайский» во Владивостоке

«РЖД Логистика» (дочерняя компания ОАО «РЖД») и «Рускон» (входит в группу «Дело») договорились о сотрудничестве по развитию мультимодального сервиса экспортно-импортных контейнерных перевозок через терминал ВМП «Первомайский» в порту Владивосток.

Как пояснил генеральный директор «РЖД Логистики» Дмитрий Мурев, в качестве ключевых направлений перевозок рассматриваются Китай, Индия и ОАЭ. Пул судоходных компаний, которые будут доставлять грузы через порт Владивостока, пока находится в стадии формирования. Сейчас компании совместно работают над детализацией маршрутов и определением ответственности сторон. Но есть надежда, что «объединение ресурсов и компетенций двух компаний в вопросе поиска и развития оптимальных цепочек поставок позволит привлечь дополнительные объемы грузов на мультимодальные сервисы «РЖД Логистики».

Для группы «Дело», имеющей на Дальнем Востоке собственный контейнерный терминал ВСК в порту Восточный, совместный сервис с «РЖД Логистикой» «станет дополнением к существующей линейке маршрутов и позволит предложить клиентам больше возможностей для гибкого планирования перевозок через Владивосток», отметил руководитель «Рускона» Сергей Берёзкин.

Контейнерный терминал ВМП «Первомайский», вместе с еще одним контейнерным терминалом во Владивостоке «Пасифик Лоджистик», входит в состав группы Sollers. Контейнерооборот терминала по итогам 8 месяцев 2023 года составил 82,8 тыс. TEU, что более чем на 70% или 34 тыс. TEU больше, чем за явнварь-август прошлого года.

Источник: infranews.ru, 15.09.2023

«Дальрефтранс» и ОАО «РЖД» отправили первый удлиненный рефконтейнерный поезд

Крупнейший оператор рефрижераторных контейнеров «Дальрефтранс» (входит в группу FESCO) совместно с ОАО «РЖД» отправили первый удлиненный рефконтейнерный поезд из 100 условных вагонов (62 фитинговые платформы) из Подмосковья на Дальний Восток.

Первый удлиненный поезд отправился 13 августа с подмосковной станции Селятино, по расчетам организаторов перевозки, во «Владивостокский морской торговый порт» состав прибыл 25 августа. Далее рефконтейнеры перегружают на суда и доставят в рамках каботажных линий FESCO в дальневосточные порты России, а также на экспорт в страны Восточной и Юго-Восточной Азии.

По словам генерального директора «Дальрефтранса» Андрея Гречкина, ранее удлиненные поезда отправляли только операторы универсальных контейнеров. Отправка же подобного рефрижераторного поезда технологически более сложна, но, как показала практика, вполне реализуема. Эта технология особенно востребована в условиях имеющихся ограничений в направлении Восточного полигона. Поэтому крайне важно максимально использовать выделяемые наряд-заказы на ДВЖД, в первую очередь, за счет удлинения составов. Кроме того, в будущих удлиненных поездах из Москвы во Владивосток, помимо груженых рефконтейнеров планируется отправлять и порожние. Это позволит увеличить отгрузку рыбы с Дальнего Востока, что особенно важно в этом году с учетом рекордной лососевой путины.

Источник: infranews.ru, 15.08.2023

На ТЛЦ «ТЛК Южноуральский» прибыл первый полносоставный поезд в рамках сервиса FESCO Chelyabinsk Shuttle

Транспортная группа FESCO отправила первый полносоставный контейнерный поезд из Владивостока в Челябинск в рамках сервиса FESCO Chelyabinsk Shuttle. Ранее этим сервисом доставлялись контейнеры только групповыми партиями.

Состав, сформированный из 71 сорокафутового контейнера с товарами народного потребления, вышел из «Владивостокского морского торгового порта» (ВМТП, входит в FESCO) 13 августа. На транспортно-логистический центр «Южноуральский» (входит в группу ГТЛК) в Челябинской области поезд прибыл 24 августа. Далее автотранспортом контейнеры будут доставлены на склад клиента.

Второй полносоставный поезд в рамках FESCO Chelyabinsk Shuttle отправился из ВМТП 22 августа. Расчетный срок доставки составит порядка 9-10 дней. Планируемая частота отправок – раз в 7-10 суток.

Источник: leasingstat.ru, 28.08.2023

ОАО «РЖД» и Почта России запустили первые трансграничные перевозки в почтово-багажных вагонах из Китая в Россию

Почта России и ОАО «РЖД» успешно провели тестовый запуск прямого трансграничного сервиса по ускоренной перевозке почтовых отправлений и грузов электронной коммерции в почтово-багажных вагонах из Китая в Россию. Это первый подобный сервис в нашей стране.

Первая партия отправилась со станции Хуньчунь до Владивостока, где груз пройдет процедуру растаможивания в сортировочном центре. Ежемесячно в новом сервисе будут перевозить более 600 тонн или более 2,2 млн почтовых отправлений. Их сборку и расконсолидацию Почта России выполняет в своих магистральных сортировочных и логистических центрах.

Технологический процесс трансграничного движения в почтово-багажных вагонах разработали специалисты ОАО «РЖД». На первоначальном этапе вагоны будут включаться в почтовый поезд № 989/990 Москва – Владивосток – Москва, а в дальнейшем планируется отправка полносоставных поездов.

Новый сервис станет альтернативой автомобильным и авиационным грузоперевозкам по скорости доставки и стоимости. Он будет особенно актуален для клиентов из высокотехнологичных отраслей, а также для компаний, занятых в сфере трансграничной интернет-торговли. Для жителей регионов Сибири и Дальнего Востока скорость доставки отправлений из Китая сократится на 5-10 дней.

Источник: advis.ru, 10.07.2023

«Почтовая Логистическая Компания» и «Европак» запустили регулярный контейнерный сервис по доставке наливных грузов в Китай

«Почтовая Логистическая Компания» (ПЛК) увеличивает свое присутствие на рынке коммерческих контейнерных перевозок: дочерний оператор «Почты России» совместно с частной компанией «Европак» запустили регулярный сервис по доставке наливных грузов из Омска в

Китай. Планируемая частота отправок – от 2 до 4 контейнерных поездов в месяц.

Первый поезд с 82 флекситанками (эластичные полимерные вкладыши в стандартный 20-футовый контейнер для перевозки наливных неопасных грузов) доставит из Омска в китайский город Чунцин рапсовое масло. Груз пройдет через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия (Россия – Китай). Расчетное время в пути от Омска до Чунцина – 12 суток.

Отмечается, что контейнеры и фитинговые платформы для нового сервиса планируется привлекать у разных участников транспортного рынка. Для первой отправки платформы и контейнеры предоставил «Трансконтейнер».

«Европак», в свою очередь, обеспечил экспортную грузовую базу и предоставил флекситанки. Нитку графика для нового маршрута обеспечила ПЛК.

Для ПЛК это не первый сервис по доставке коммерческих грузов, в июне компания совместно с «РЖД Бизнес Актив» (входит в холдинг РЖД) организовала регулярный сервис по доставке почтовых отправлений и коммерческих сборных грузов между Подмосковьем и Приморьем.

Источник: infranews.ru, 20.07.2023

Global Ports впервые отправила удобрения в спецконтейнерах из Санкт-Петербурга

Группа Global Ports (стивидорный холдинг ГК «Дело») запустила перевозку минеральных удобрений с использованием собственных специализированных контейнеров через терминалы в Санкт-Петербурге.

Первая судовая партия с удобрениями минерально-химической компании ЕвроХим была отправлена с терминала «Петролеспорт» в августе. В перспективе отгрузки с использованием спецконтейнеров с терминалов «Петролеспорт» и ПКТ (оба входят в Global Ports) будут осуществляться регулярно.

В компании отметили, что удобрения были погружены в спецконтейнеры непосредственно на заводе-производителе без съёма тары с фитинговых платформ. Перевозку по железной дороге обеспечил «Трансконтейнер» (входит в ГК «Дело»). После накопления судовой партии на терминале продукция из контейнеров была выгружена в трюм судна для последующей отправки морем.

Как сообщается, в апреле 2023 года между ЕвроХимом и Global Ports было подписано соглашение, согласно которому производитель минеральных

удобрений будет ежемесячно отгружать в контейнеры Global Ports до 100 тыс. тонн продукции для дальнейшей перевалки в порту Санкт-Петербурга. Соглашение будет действовать до конца 2025 года.

Также в апреле Global Ports сообщила о приобретении 4 тыс. 20-футовых специализированных контейнеров, которые будут использоваться для перевозки, хранения и перевалки навалочных грузов.

Источник: .infranews.ru, 25.08.2023

«ФГК» открыла контрейлерный маршрут из Поволжья на Дальний Восток

Федеральная грузовая компания (АО «ФГК») впервые организовала контрейлерную перевозку из Поволжья на Дальний Восток. Пять контрейлерных платформ модели 13-6701 колодцевого типа, груженые полуприцепами-цистернами, были отправлены со станции Грабово Куйбышевской железной дороги и через 10 сут. прибыли на станцию Хабаровск-2 Дальневосточной магистрали, преодолев более 8 тыс. км. Полуприцепы-цистерны после выгрузки забрали тягачи для дальнейшей транспортировки в них светлых нефтепродуктов. Всего до конца года планируется осуществить более 40 таких контрейлерных отправок.

Как сообщили в Самарском агентстве транспортного обслуживания АО «ФГК», ранее клиентам приходилось перегонять свои полуприцепы через всю страну по автомобильным дорогам, что требовало существенных временных, трудовых и финансовых затрат. Сегодня появилась возможность воспользоваться контрейлерным сервисом. Основные его преимущества: скорость доставки, гарантии по срокам доставки, сохранность груза, безопасность.

Главной особенностью перевозки с использованием контрейлерной платформы модели 13-6701 является соблюдение основного габарита погрузки вместе с перевозимым полуприцепом. При этом обеспечивается устойчивость к опрокидыванию. Платформа адаптирована к имеющейся инфраструктуре и может курсировать без ограничений маршрутов следования. Модель 13-6701 предназначена как для контрейлерных перевозок, так и для отправки крупнотоннажных контейнеров.

В настоящее время «ФГК» осуществляет контрейлерные перевозки на полигоне Северной железной дороги, а также по маршрутам Москва – Новосибирск, Москва – Хабаровск-2. Кроме того, «ФГК» имеет положительный опыт организации контрейлерных перевозок со станций Октябрьской железной дороги до получателей на Дальневосточной

магистрали, а также с Западно-Сибирской железной дороги в Якутию. Контрейлерные перевозки в основном востребованы на дальние расстояния или в труднодоступные для автомобильного транспорта регионы.

Источник: railfgk.ru, 08.08.2023

«Полярная звезда» запустила регулярный рефконтейнерный сервис из Новосибирска в Хабаровск

Оператор рефрижераторных контейнеров «Полярная звезда» запустил еженедельный рефконтейнерный сервис из Новосибирска в Хабаровск.

Первый рефконтейнерный поезд с продовольственными грузами общим весом 2850 тонн отправился со станции Клещиха (Новосибирск) в июне. Спустя неделю состав прибыл на станцию Хабаровск II, где поезд расформировали – часть рефконтейнеров осталось в Хабаровске, а часть отправили в составе сборного поезда до станции Угольная (Дальневосточной железной дороги).

Для нового сервиса «Полярная звезда» задействовала собственный парк 40-футовых рефконтейнеров High Cube, фитинговые платформы для отправки предоставил «Трансконтейнер».

По словам директор по развитию «Полярной звезды» Антона Вострикова, ОАО «РЖД» выделило компании нитку графика в рамках сервиса по ускоренной доставке поездов – «грузовой экспресс»: «Ранее не было возможности регулярно отправлять рефрижераторные контейнеры по расписанию. Теперь же речь идет о еженедельном сервисе, отправляющемся с соблюдением графика. Кроме того, мы получили возможность доставлять скоропорт из Сибири в Хабаровск в формате ускоренного контейнерного поезда, без остановок в пути следования. Среднее время доставки продукции теперь составляет от 7 до 10 дней».

«Полярная звезда» – транспортно-экспедиторская компания, созданная в 2005 году. Компания специализируется на доставке скоропортящейся продукции в рефконтейнерах. Общий парк оператора составляет практически 2,5 тыс. 40-футовых рефконтейнеров High Cube.

Источник: infranews.ru, 25.07.2023

«Транс Синергия» запустила регулярный сервис из Турции в Казахстан через Новороссийск

Интермодальный контейнерный оператор «Транс Синергия» организовал мультимодальный контейнерный сервис по маршруту Стамбул (Турция) – Новороссийск (Россия) – Алматы (Казахстан), об этом рассказал директор по продажам «Транс Синергии» Александр Ахмедов.

По его словам, сервис запущен в июне текущего года на базе действующей морской линии «Транс Синергии» из Стамбула в Новороссийск. После прибытия контейнеров в порт Новороссийск на терминал «Новорослесэкспорт» (входит в группу НМТП), их перегружают на фитинговые платформы и в составе поезда через российско-казахский железнодорожный пункт пропуска Озинки – Семиглавый Мар отправляют на станцию Бурундай (Алматы, Казахстан). Транзитное время от турецкого порта до Алматы – 25 дней. Регулярность отправок – 1 раз в неделю.

Как ранее сообщалось, с июля компания почти в 4 раза увеличила вместимость своей морской линии между Новороссийском и Стамбулом, поставив на нее контейнеровоз GREETJE вместимостью 420 TEU (ранее на линии работало судно вместимостью 112 TEU).

«Транс Синергия» – интермодальный контейнерный оператор, осуществляющий внутрироссийские и международные перевозки любых грузов. В управлении компании более 8 тыс. 40-футовых контейнеров High cube, а также более 5 тыс. фитинговых платформ.

Источник: infranews.ru, 03.07.2023

Open top включили в кольцевой маршрут

На полигоне Западно-Сибирской дороги начали принимать контейнеры открытого типа (open top) с импортными грузами из Китая. Таким образом, появилась возможность формировать кольцевые маршруты между провинциями КНР и углепогрузочными регионами России. Об этом рассказал начальник Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО) Александр Елизаров в ходе X Международного Сибирского транспортного форума.

По его словам, часть китайского импорта стала поступать с сухопутных погранпереходов в open top. Контейнеры с грузами из Китая едут в Кемеровскую область, а обратным рейсом отгружается российский уголь. Такие кольцевые маршруты, импортно-экспортные, сегодня дают хороший эффект.

Всего со станций ЗСЖД экспортировано 103,9 тыс. тонн каменного угля в контейнерах типа open top (3,12 тыс. TEU).

Однако российское топливо выступает лишь попутным грузом, перевозимым в open top в целях снижения транспортных издержек, в то время как основным продуктом являются промышленные товары из КНР.

Закольцованные маршруты привлекают потенциальную грузовую базу из Китая в Россию. Речь идёт о таких грузах, как хлорид кальция, грузовые и специализированные шины, цемент, механическое оборудование и другие виды промышленных товаров.

Отмечается, что за первую половину 2023 года импортировано 21,0 тыс. тонн грузов в контейнерах типа open top (1,12 тыс. TEU): химикаты и сода – 19,7 тыс. тонн (1,05 тыс. TEU), огнеупоры – 0,8 тыс. тонн (0,03 тыс. TEU), остальные и сборные грузы – 0,3 тыс. тонн (0,02 тыс. TEU), строительные грузы – 0,2 тыс. тонн (0,02 тыс. TEU). В аналогичный период прошлого года перевозки не осуществлялись.

Сейчас со станций Бирюлинская и Артышта-2 на экспорт в Китай курсируют контейнеры типа open top через сухопутный пункт пропуска Махалино – Хуньчунь с каменным углем с обратной загрузкой контейнеров. По китайской стороне перевозки организованы железнодорожной корпорацией «Северо-Восточная Азия».

При этом все open top, которые направляются в угледобывающие регионы РФ, являются китайскими, отмечает заместитель председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава Денис Семёнкин. По его словам, в России сейчас небольшой парк таких контейнеров.

Источник: npktrans.ru, 04.07.2023