МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ТРЕНДЫ В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

II КВАРТАЛ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ЗА РУБЕЖОМ 5
Целевые показатели Европейского союза по росту интермодальных перевозок 5
DP World запускает масштабный план смены вида перевозок с финансовыми стимулами (Великобритания) 7
Западные Балканы постепенно приближаются к интеграции TEN-T 8
Итальянский оператор Ambrogio Intermodal открыл седьмой мультимодальный терминал в Европе 10
Новая услуга заказа перевозки грузов круглосуточно в режиме онлайн FastTrack теперь доступна во Франции 10
Eurotunnel запускает премиальную услугу для грузоотправителей 11
CMA CGM запускает новое железнодорожное сообщение по Средиземноморскому коридору 12
Metrans запускает новые международные грузовые маршруты (Германия) 12
CFL Cargo и Bertani Trasporti открыли трансграничный грузовой маршрут между Польшей и Францией 13
Швейцарская компания Hupac запускает первый прямой мультимодальный маршрут между Варшавой и Роттердамом 14
Грузовой оператор TX Logistik объявил о запуске нового маршрута Дуйсбург – Падуя 14
Компания PSA Italy запустит новый грузовой маршрут Генуя – Штутгарт 15
Грузовое сообщение между городами Бокер и Марсель восстановлено после десятилетнего перерыва (Франция) 16
Еще один терминал на венгерско-сербской границе находится в разработке 16
ЕС софинансирует развитие мультимодального терминала Беттамбур-Дюделанж в Люксембурге 17
Китайский гигант 5G будет отправлять оборудование в Центральную Азию только по железной дороге 18
С декабря 2021 года железной дороге Китай – Лаос было перевезено более 4 млн т грузов 18
Вьетнам планирует открыть два новых маршрута в направлении Китая 19
Представители железнодорожной отрасли рассказали Конгрессу США об успехах и неудачах отрасли грузовых перевозок 20
По данным AAR на конец мая 2023 г. объем грузовых железнодорожных перевозок в США сократился на 5,2% 22
Ускоренный грузовой трансграничный маршрут Мексика – США – Канада 22
Новое соглашение позволит турецкой Arkas развивать железнодорожный контейнерный сервис в Европу 24

Новая железнодорожная линия из Ирака в Турцию 25
VLI и COPI открыли новый транспортный коридор Arco Norte (Бразилия).....26
Inpasa удвоит железнодорожные перевозки этанола в Бразилии 27
Oman-Etihad Rail и бразильская горнодобывающая компания Vale будут разрабатывать интегрированное логистическое решение для транспортировки железной руды 27
LTG Cargo делает регулярным сообщение Каунас – Славков (Литва).....28
Контейнерный поезд «Таджикистан – Европа» будет курсировать через Туркменистан.....29
Белоруссия проработала схемы доставки своего экспорта с использованием МТК «Север – Юг».....30
Узбекистан и Грузия договорились наращивать перевозки в Транскаспийском коридоре 31
Казахстанский «Исткомтранс» запустил новый контейнерный терминал «Жетыген» вблизи Алматы.....31
ТЛЦ имени Дэн Сяопина возведут в Татарстане 33
РОССИЯ 35
Евразию объединяют транспортной сетью.....35
Стратегический коридор «Север – Юг» может стать самым крупным мультимодальным маршрутом в мире 36
Перевозки по коридору «Север – Юг» в январе - мае выросли на 40%.....38
Не только Север-Юг. Перспективные проекты сформируют единую железнодорожную сеть Евразии 39
В.Путин: экспортный грузопоток по восточному направлению увеличится на треть к 2025 году.....42
ОАО «РЖД» вывезли поездами повышенной массы на Восточном полигоне почти 1 млн тонн дополнительных грузов.....42
Временные правила перевозок на Восточном полигоне продлят до конца года.....43
АО «РЖД Логистика», ООО «КТК ПОРТ», ООО «Альфа» и ООО «Сухой Порт Южноуральский» будут развивать грузоперевозки по маршрутам «Восток – Юг» и «Север – Юг» 44
«РЖД Бизнес Актив» и «Почта России» запустили еженедельный почтовый контейнерный поезд между Подмосковьем и Приморьем.....45
ОАО «РЖД» работают над расширением провозных мощностей к портам Азово-Черноморского бассейна до 150 млн т 46
Челябинская область и FESCO договорились о развитии транспортно-логистического комплекса.....47
«ТрансКонтейнер» запустил регулярный морской контейнерный сервис из китайского порта Далянь в порт Восточный 48
FESCO формирует собственный флот для МТК «Север – Юг» 49

FESCO и «РЖД Логистика» запустят альтернативную авиации железнодорожную доставку грузов из КНР 50
FESCO расширяет географию сервиса из Китая в Санкт-Петербург и Калининград индийским портом Мундра 51
FESCO запустила интермодальный сервис для доставки автокомплектующих из Китая в Белоруссию 52
«РЖД Логистика» наращивает объемы перевозок автокомплектующих из Китая в Россию 52
«РЖД Логистика» отправила первый контейнерный поезд с Южного Урала по МТК «Север – Юг» 53
«Агроэкспресс» с Узбекистаном становится логистическим проектом 54
АО «ФГК» запустило кольцевой маршрут перевозок пшеницы в полувагонах из Алтайского края в Казахстан 54
ПГК задействовала терминалы в центре России, в том числе на Южном Урале, в доставке контейнеров с Дальнего Востока 55
Крупнейший контейнерный оператор Петербурга запускает новый проект 56
Ставки на железную дорогу упали, но вырастут снова 57

ЗА РУБЕЖОМ

Целевые показатели Европейского союза по росту интермодальных перевозок

Усилия Европейского союза (ЕС), способствующие перераспределению грузоперевозок в пользу железнодорожного и речного транспорта, не привели к значительному прогрессу. Такой вывод был сделан в отчете, опубликованном Европейской счетной палатой. В нем целевые показатели ЕС по росту интермодальных перевозок с использованием железных дорог называют «просто далекими от реальности».

Автомобильный транспорт продолжает составлять около 77% от всего рынка грузоперевозок в Европе, и его доля только растет. Грузовики продолжают загрязнять воздух. При этом железнодорожный и речной транспорт не показывают существенного роста, ставя под угрозу выполнение плана ЕС по снижению уровня выбросов парниковых газов.

«Европа до сих пор не встала на путь по достижению показателей в сфере «зеленого» транспорта, – заявила Аннеми Туртельбом, член Европейской счетной палаты и ведущий автор отчета. – Грузовики до сих пор доминируют на рынке грузоперевозок, а интермодальные перевозки просто не могут конкурировать на равных условиях с ними, ведь очень часто использование автомобильного транспорта сокращает расходы, ускоряет доставку груза. К тому же он обладает большей гибкостью».

Отчет был подготовлен в рамках стремления Европейской комиссии (ЕК) ускорить перераспределение перевозок и снизить выбросы парниковых газов согласно Белой книге ЕС по транспорту (EU Transport White Paper) 2011 г., Европейскому зеленому курсу (EU Green Deal) 2019 г. и Стратегии по экологически устойчивой и умной мобильности (Sustainable and Smart Mobility Strategy) 2020 г. В общем и целом ЕС, через Европейский фонд регионального развития (ERDF), Фонд сплочения (CF) и инвестиционную программу Connecting Europe Facility, выделил в проекты развития мультимодальных перевозок более 1,1 млн евро в период с 2014 по 2020 гг., но их инфраструктура по-прежнему не удовлетворяет современным требованиям. Примерно на половине трансъевропейской сети TEN-T не могут обращаться поезда длиной 740 м (только более короткие), что снижает конкурентоспособность железных дорог.

В рамках отчета был проведен аудит в 7 странах-членах ЕС: Германии, Франции, Италии, Нидерландах, Польше, Испании и Хорватии. Были рассмотрены 16 проектов, которые получили финансирование от ЕС в 2020 г. Европейская счетная палата пришла к выводу, что часть этих проектов

реализуется с задержками, и что они не связаны с достижением конкретных целевых показателей в части перераспределения перевозок.

Авторы отчета также обнаружили, что у ЕС нет целевой стратегии по отношению к интермодальным грузовым перевозкам и что их законодательная и финансовая поддержка в данном случае недостаточно эффективна. Как следствие, интермодальные перевозки являются лишь частью глобальных стратегий по снижению выбросов грузоперевозок, в том числе – Стратегии по экологически устойчивой и умной мобильности 2020 г. Согласно ней, объемы железнодорожных перевозок к 2030 г. должны вырасти на 50%, а к 2050 г. – на 100%.

В отчёте утверждается, что данные показатели не были подкреплены качественным моделированием и другими фактами. К тому же они не обязательны к соблюдению – как следствие, страны-члены ЕС ставят свои собственные показатели. Кроме того, наблюдается отсутствие прозрачности в части предоставления данных по соответствующим национальным проектам.

Нормативная база ЕС в области мультимодальных перевозок устарела. Например, действующая директива ЕС от 1992 г. предполагает использование бумажного документооборота, и в настоящее время бесполезна. Попытки Еврокомиссии переработать эту директиву не нашли поддержки у государств - членов ЕС. Сохраняются проблемы, связанные с недостаточной пропускной способностью и эксплуатационной совместимостью железных дорог. Развитию мультимодальных перевозок препятствует также приоритет пассажирских поездов перед грузовыми и языковые барьеры, которые усложняют участие машинистов в трансграничных перевозках.

В отчете обозначены рекомендации, призванные исправить ситуацию:

– установить показатели по распределению грузоперевозок по видам транспорта для «ключевых» (Core Network Corridors) маршрутов сети TEN-T и представлять отчеты об их выполнении;

– с целью повышения конкурентоспособности мультимодальных перевозок внести изменения в нормативную базу ЕС;

– провести скоординированную оценку потребностей государств - членов ЕС в мультимодальных терминалах, прежде всего для трансграничных перевозок, и разработать план их строительства;

– проанализировать экономическую эффективность поддерживаемых ЕС проектов с точки зрения возможности передачи грузов на железнодорожный и водный транспорт. Это касается, прежде всего, финансовой помощи ЕС, направляемой на строительство портов и грузовых терминалов.

Счетная палата настаивает, что эти рекомендации должны быть исполнены Еврокомиссией в 2023-2026 гг.

Источник: railpage.com.au, 29.03.2023 (англ. яз.)

DP World запускает масштабный план смены вида перевозок с финансовыми стимулами (Великобритания)

Компания DP World представила амбициозную программу «Смена вида перевозок», направленную на то, чтобы побудить клиентов выбирать железнодорожные перевозки для своих импортируемых товаров вместо автомобильного транспорта. Программа включает финансовые стимулы, призванные сделать интермодальные железнодорожные перевозки более привлекательными для клиентов, с потенциалом предотвращения примерно 30 тыс. метрических тонн выбросов CO_2 в год. Программа будет опробована в Саутгемптонском центре в течение 12 месяцев, начиная с сентября текущего года.

Директор по коммерции и цепочкам поставок DP World в Великобритании Джон Тренчард подчеркнул приверженность компании устойчивому развитию и её цели к 2050 г. стать логистической организацией с нулевым уровнем выбросов. Тренчард заявил, что программа смены вида перевозок не только поддержит усилия DP World по декарбонизации, но и согласуется с целью правительства Великобритании по переводу грузовых перевозок с автомобильного транспорта на экологически устойчивые альтернативы, такие как железнодорожный транспорт.

Оптимизация операций, экологичность и обезуглероживание

В рамках программы со всех импортных контейнеров будет взиматься фиксированная плата в размере 10 ф. ст. Клиентам, чьи контейнеры доставлены на железнодорожную станцию, расположенную более чем в 225 км от терминала, будет выплачена компенсация, а в пределах 225 км зоны – получат поощрение в размере 70 фт. ст. В то время как экономические преимущества использования интермодальных железнодорожных перевозок на расстояния, превышающие 225 км от Саутгемптона, уже очевидны, стимулы направлены на поощрение смены вида транспорта для доставки грузов на более близкое расстояние.

Правительства по всей Великобритании ввели обязательные меры по сокращению выбросов углекислого газа в масштабах всей экономики. Переход с автомобильного на железнодорожный транспорт для грузовых перевозок часто становился объектом действий. Перенос значительной части грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный приносит

многочисленные выгоды, включая воздействие на окружающую среду, снижение выбросов углекислого газа, шумового загрязнения и затрат на содержание дорог. Система стимулирования DP World должна помочь предприятиям оптимизировать свою деятельность и логистику, а также внести свой вклад в достижение национальных и глобальных целей устойчивого развития и декарбонизации.

Глобальное сокращение выбросов углекислого газа

Активы DP World по железнодорожным перевозкам в Великобритании играют важную роль в содействии смены вида транспорта. Компания управляет одними из самых передовых логистических центров в стране, включая глубоководные порты в Саутгемптоне и Лондонские ворота, оба из которых имеют доступ к грузовым железнодорожным терминалам. В 2022 г. Саутгемптон стал самым экологичным городом за всю историю, сократив выбросы углекислого газа из порта на 55%. По словам оператора, инвестиции DP World в железнодорожную инфраструктуру в Саутгемптоне и лондонских воротах привели к тому, что ежегодно с автодорог Великобритании снимается 300 тыс. поездок грузовиков.

Источник: railfreight.com, 09.06.2023 (англ. яз.)

Западные Балканы постепенно приближаются к интеграции TEN-T

Балканские государства Босния и Герцеговина, Черногория, Северная Македония и Сербия предприняли шаг в направлении к интеграции своих транспортных сетей к европейской сети TEN-T. Подписав соглашения высокого уровня с Европейской комиссией в мае, эти государства приблизились к полной интеграции с транспортной сетью ЕС, которая может оказаться критически важной не только для обеспечения связи, но и для экономической и политической интеграции.

Процесс интеграции транспортных сетей Балкан и ЕС поддерживается и продвигается Транспортным сообществом, международной организацией, включающей все государства – члены ЕС и упомянутые выше балканские государства. Интеграция «Балканы – TEN-T» предусматривает создание эффективных транспортных связей не только между Балканами и ЕС, но и между балканскими государствами.

Западные Балканы – один из оставшихся мест Европы, ожидающих возможности стать частью сети TEN-T. Регион слабо развит в том, что касается транспорта и мобильности. Это объясняется тем, что экономики Западных Балкан все еще развиваются, и прошлая и нынешняя геополитическая напряженность накладывает свой отпечаток. В то же время

природный ландшафт региона еще больше усложняет ситуацию, поскольку требует сложной работы.

Преимущества их интеграции очевидны и пропагандируются. Сообщество европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER), например, поддержал включение Западных Балкан в TEN-T и выделение достаточных средств для стимулирования развития железнодорожного транспорта. ЕС также признает важность интеграции региона с точки зрения политического влияния, обеспечивая лучшую связь и финансовые инвестиции в развитие, чтобы избежать смещения в сторону внешнего влияния, исходящего, например, от Китая или России.

Помимо политики, развитие эффективной транспортной сети в регионе и связывание её с остальной частью ЕС является долгожданным событием, которое принесет пользу гражданам Западных Балкан, позволяя им беспрепятственно путешествовать и предоставляя больше возможностей для развития их экономики. С точки зрения логистики эффективная транспортная сеть Западных Балкан могла бы открыть новые возможности для перевозок внутри Европы, а также на Восток и в Китай.

Многочисленные инвестиционные планы в настоящее время нацелены на Западные Балканы, а Экономический и инвестиционный план ЕС (EIP) прокладывает путь к преобразованию региона. По данным Комиссии, EIP «нацелен на стимулирование долгосрочного экономического восстановления региона Западных Балкан, поддержку перехода к зеленым технологиям и цифровым технологиям, содействие региональной интеграции и сближению с ЕС». Комиссия приняла его в 2020 г. Это также включает финансирование инфраструктурных проектов, которые будут способствовать экономическому росту участвующих стран и благосостоянию их жителей.

У EIP есть несколько флагманских железнодорожных проектов, которые облегчат сообщение региона с востока на запад и с севера на юг и укрепят прибрежное железнодорожное сообщение с внутренними районами, включая:

– соединение Востока с Западом: железнодорожное сообщение коридора X между Сербией и Хорватией, Сербией и Болгарией, Сербией и Северной Македонией. Коридор проходит между Скопье и границей с Болгарией.

– соединение Севера с Югом: коридор Vc, соединяющий столицы Центральной Европы через Сараево в Боснии и Герцеговине с портом Плоче на Адриатическом побережье. Маршрут 4, соединяющий Белград с Подгорицей и черногорским портом Бар. Маршрут 10, соединяющий Белград с Приштиной.

– сединяющий прибрежные регионы: Маршрут 2 соединит столицы Тирану и Подгорицу и продлится до порта Дуррес.

Источник: railfreight.com, 02.06.2023 (англ. яз.)

Итальянский оператор Ambrogio Intermodal открыл седьмой мультимодальный терминал в Европе

Итальянский оператор мультимодальных перевозок Ambrogio Intermodal ввел в эксплуатацию терминал Домельяра (в районе Вероны), призванный способствовать развитию перевозок в Скандинавско-Средиземноморском коридоре трансъевропейской сети TEN-T. Первый поезд отправился 15 июня 2023 г. в Нойс – город на западе Германии. Строительство терминала Домельяра – третьего в Италии оператор начал в мае 2022 г. По занимаемой площади (110 тыс. м²) он стал крупнейшим из семи европейских терминалов этого оператора.

Терминал имеет три пути для приема поездов длиной 700 м, обслуживаемых козловым краном и двумя контейнерными погрузчиками. Поезд сообщением Домельяра – Нойс будет курсировать трижды в неделю, обеспечивая связь северо-востока Италии с Рурской областью в Германии и странами Бенилюкса. До открытия терминала Домельяра поезда в Нойс отправлялись со станции Вальполичелла, также в районе Вероны. Ambrogio Intermodal рассчитывает, что эксплуатация нового терминала будет способствовать росту перевозок на этом направлении с увеличением числа поездов до 4-5 в неделю.

Ambrogio Intermodal является одним из крупнейших операторов на национальном и международном рынках. Основанная в 1969 г. компания располагает парком из 400 грузовых вагонов и около 1300 контейнеров и обменных кузовов, перевозит продукцию сельского хозяйства, пищевой и нефтехимической промышленности, а также некоторых других отраслей.

Источник: railfreight.com, 19.06.2023 (англ. яз.)

Новая услуга заказа перевозки грузов круглосуточно в режиме онлайн FastTrack теперь доступна во Франции

Крупная лизинговая компания VTG расширила на Францию новую услугу FastTrack, предоставляющую клиентам возможность заказа перевозки грузов круглосуточно в режиме онлайн. Начиная с июня 2023 г. на

контейнерном терминале в Дурже (LDCT), южнее Лилля, для заказов последней минуты резервируются платформы для перевозки крупнотоннажных контейнеров.

LDCT является важным транспортным узлом на севере Франции и центральным хабом в сообщении между Францией и тремя морскими портами – Антверпеном, Роттердамом и Амстердамом, что позволяет считать выбор этого терминала наиболее оптимальным для оказания услуги FastTrack на французской территории.

VTG расширяет и перечень предоставляемого на условиях FastTrack подвижного состава. Например, клиентам в немецком районе Майнц-Момбах доступны вагоны-хопперы типа Faccs для перевозки строительных материалов.

Услуга FastTrack также предоставляется в немецком Боттропе, где клиенты могут заказать крытые вагоны Eanos для перевозки металлолома, древесины, железной руды и угля.

Оказываемая VTG услуга FastTrack сегодня доступна на восьми площадках в трех странах. Заказ можно оформить круглосуточно, используя клиентскую цифровую платформу компании traigo.

Источники: railwaypro.com, 07.06.2023 (англ. яз.);
railmarket.com, 09.06.2023 (англ. яз.)

Eurotunnel запускает премиальную услугу для грузоотправителей

Компания Eurotunnel – оператор тоннеля под Ла-Маншем, входящий в состав группы Getlink, запустил премиальную услугу FIRST, которая позволяет грузоотправителям сэкономить время и получить дополнительную поддержку при перевозках между Великобританией и другими европейскими странами.

Услуга FIRST доступна по подписке и предусматривает приоритетный доступ к пунктам регистрации, фитосанитарного, ветеринарного и другим видам контроля на пограничных станциях. При этом номера грузовых автомобилей, которые затем размещают на платформах, регистрируются автоматически.

Открытию доступа к услуге предшествовало ее тестирование в течение нескольких месяцев. По информации Eurotunnel, 95% пользователей, участвовавших в тестировании, остались довольны услугой FIRST. Ожидается, что ее введение повысит привлекательность перевозок челночными поездами Le Shuttle, которые транспортируют через тоннель грузовые автомобили и их водителей. Оператор рассчитывает, что примерно

10% грузовых перевозок через тоннель будут выполняться с использованием этой услуги.

Источник: transportjournal.com, 28.03.2023 (англ. яз.)

CMA CGM запускает новое железнодорожное сообщение по Средиземноморскому коридору

Французская транспортно-логистическая компания CMA CGM открыла на юго-востоке Испании новый железнодорожный маршрут, связывающий порт Валенсия и промышленную зону на территории города Мурсия. Этот железнодорожный участок является частью Средиземноморского коридора в составе трансъевропейской сети TEN-T.

По информации CMA CGM, пока будет организовано одно отправление поезда в неделю. Мурсия является известным поставщиком сельскохозяйственной продукции, в том числе фруктов, овощей и орехов. Новое железнодорожное сообщение позволит компании CMA CGM силами созданного ею в 2021 г. оператора Continental Rail обслуживать получателей в 16 пунктах назначения на территории Испании.

На доставку экспортных отправлений из Мурсии в китайский Шанхай потребуется 39 сут, в индийский Джавахарлал Неру Порт – до 32 сут, в Гамбург и Нью-Йорк – по 10 сут. Импортные грузы из Шанхая в Мурсию могут быть перевезены за 31 день, из Джавахарлал Неру Порта – за 22 дня и из турецкого порта Амбарли – за 5 сут.

CMA CGM – не единственная крупная компания, проявившая заинтересованность в развитии железнодорожного сообщения с портом Валенсия. Начиная с мая 2023 г. другие судоходные компании, такие как MSC и COSCO, планируют свое участие в организации прямого железнодорожного сообщения между портом и испанской провинцией Бургос, где расположены предприятия ряда известных компаний, в том числе таких, как французская L'Oreal и японский производитель шин Bridgestone.

Источники: railfreight.com, 06.06.2023 (англ. яз.);
cma-cgm.com, 05.06.2023 (англ. яз.)

Metrans запускает новые международные грузовые маршруты (Германия)

Немецкая компания Metrans, дочерняя структура корпорации Hamburger Hafen und Logistik (HHLA), объявила о запуске с 1 июня 2023 г.

нового регулярного маршрута, который соединит грузовой терминал Будапешт-Чепель в Венгрии и хорватский порт Риека. Тарифы на перевозки по новому маршруту, а также из терминалов Metrans в Чехии, Словакии, Австрии, Венгрии будут аналогичны действующим для порта Копер.

Также Metrans планирует организовать сообщения с терминалом Инджия, расположенным между столицей Сербии Белградом и городом Нови-Сад. Терминал принадлежит компании Adria Rail, основным акционером которой в марте 2023 г. стала Metrans. Компания намерена, в том числе отправлять порожние контейнеры из Будапешта на терминал Инджия по специальной тарифной ставке.

Запуск новых маршрутов еще больше укрепит позиции Metrans на рынке перевозок региона и Адриатического грузового коридора, а также интеграцию Сербии в европейскую транспортную систему и улучшит ее связь с глубоководными портами на побережье Адриатического моря.

Источники: railtarget.eu, 26.05.2023 (англ. яз.);
railfreight.com, 24.05.2023 (англ. яз.)

CFL Cargo и Bertani Trasporti открыли трансграничный грузовой маршрут между Польшей и Францией

Оператор CFL Cargo, входящий в состав CFL multimodal (Люксембург), и компания Bertani Trasporti (Италия) объявили об открытии трансграничного железнодорожного сообщения между польским речным портом Гливице и французским Маркольсаймом.

Стороны договорились организовать курсирование двух пар поездов в неделю. Сформированные из 19 вагонов поезда с автофургонами небольшой грузоподъемности отправятся из Гливице в Маркольсайм через территорию Германии. Протяженность трансграничного маршрута составляет 1300 км. Его открытие будет способствовать переключению грузопотока, эквивалентного 2300 грузовым автомобилям, на железнодорожный транспорт, а также сокращению на 10,2 тыс. т выбросов CO_2 в атмосферу ежегодно.

На территории Германии и Франции тягой обеспечит компания CFL Cargo, в Польше – оператор DB Cargo Polska.

Bertani Trasporti рассчитывает, что новое сообщение между Гливице и Маркольсаймом позволит усилить присутствие компании в Восточной, Центральной и Западной Европе.

Источники: railvolution.net, 11.05.2023 (англ. яз.);
globalrailwayreview.com, 11.05.2023 (англ. яз.)

Швейцарская компания Hupac запускает первый прямой мультимодальный маршрут между Варшавой и Роттердамом

Швейцарский оператор мультимодальных перевозок Hupac 2 мая 2023 года открыл новый маршрут – дважды в неделю челночные поезда будут курсировать между собственным терминалом в Брвинуве вблизи Варшавы (Польша) и терминалом люксембургской логистической компании CLdN в Роттердаме (Нидерланды). Это позволит организовать прямые мультимодальные сообщения Польши с Великобританией, Ирландией и Португалией.

Терминал Hupac в Брвинуве начал действовать в сентябре 2022 г. В настоящее время он связан маршрутами с городами Познань (Польша), Дуйсбург (Германия) и Антверпен (Бельгия). По проекту первой очереди строительства терминал занимает площадь 4,2 га, имеет два перегрузочных и три подъездных пути. Максимальная перерабатывающая способность – 5 пар поездов в сутки и 80 тыс. универсальных контейнеров в год. По проекту второй очереди площадь терминала увеличится до 14 га, он получит еще три перегрузочных пути. Перерабатывающая способность возрастет до 12 пар поездов в сутки и до 180 тыс. контейнеров в год.

Источники: railfreight.com, 21.04.2023 (англ. яз.); hupac.com, 20.04.2023 (англ. яз.)

Грузовой оператор TX Logistik объявил о запуске нового маршрута Дуйсбург – Падуя

Грузовой оператор TX Logistik, входящий в группу Mercitalia в составе железных дорог Италии (FS Group), объявил о запуске нового маршрута Дуйсбург – Падуя. Основным клиентом сервиса будет итальянская транспортно-логистическая компания Trans Italia. Планируется, что поезда из 32 платформ с автомобильными полуприцепами будут курсировать 4 раза в неделю. Первое отправление – 2 мая 2023 г.

Сформированный на терминале Logport III в Дуйсбург-Хоэнбудберге поезд пересечет Швейцарию и прибудет на грузовой комплекс Interporto Padova с объемом перевалки между автомобильным и железнодорожным транспортом 275 тыс. TEU в год. Для управления терминалом в Дуйсбурге в марте 2023 г. TX Logistik, Duisport и Samskip создали компанию Ziel Terminal.

Падуя расположена в регионе Венето, имеющем прочные торговые связи с Германией, а также в 25 км от порта Венеция, что обеспечивает

хорошую связь с Балканскими странами. Новый маршрут является частью стратегии TX Logistik по расширению присутствия на европейском рынке.

Для удовлетворения растущего спроса на грузовые перевозки по Скандинавско-Средиземноморскому коридору в феврале 2023 г. TX Logistik увеличил число поездов между Ростоком и Вероной с четырех до шести пар в неделю, а с апреля 2023 г. – с шести до восьми пар поездов на маршруте Лейпциг – Верона.

Источник: railfreight.com, 13.04.2023 (англ. яз.)

Компания PSA Italy запустит новый грузовой маршрут Генуя – Штутгарт

Оператор портовых терминалов PSA Italy объявил о запуске нового железнодорожного контейнерного маршрута Stuttgart Express между расположенным в Генуе портом Пра (Италия) и Штутгартом (Германия), который станет эффективной и экологичной альтернативой автомобильным перевозкам. Поезда планируют отправлять из Генуи 2 раза в неделю. Первый рейс – 4 мая 2023 г.

Сформированный на контейнерном терминале Генуя-Пра поезд длиной до 500 м прибудет на терминал Корнвестхайм в Штутгарте. Время в пути между Генуей и Штутгартом с использованием нового сервиса составит 23 ч. Поезда будут отправляться из Италии по понедельникам и четвергам в 5 ч утра, в то время как из Штутгарта отправление запланировано по вторникам и пятницам в 19 ч.

Администрация порта Генуя и оператор инфраструктуры железных дорог Италии Rete Ferroviaria Italiana (RFI) планируют удлинить пути на терминале до 750 м, что позволит обрабатывать маршрутные поезда такой длины.

Ожидается, что объем перевозок на новом маршруте увеличится после ввода в эксплуатацию в 2025 г. железнодорожной линии Генуя – Тортона (Terzo Valico). Линия соединит порт Генуи со строящимся мультимодальным хабом Алессандрия Смистаменто, запуск которого станет важным шагом в развитии коридоров Рейн – Альпы и Средиземноморского европейской сети TEN-T.

Это не первый железнодорожный маршрут, организованный PSA Italy. В 2018 г. стартовали перевозки Генуя – Базель (Швейцария) с отправлением трех поездов в неделю. В 2022 г. этот маршрут был продлен до Вольфурта (Австрия).

Источник: railfreight.com, 07.04.2023 (англ. яз.)

Грузовое сообщение между городами Бокер и Марсель восстановлено после десятилетнего перерыва (Франция)

На юге Франции возобновлены грузовые перевозки между городами Бокер и Марсель. Поезд с пшеницей твердых сортов из Бокера 28 марта 2023 г. отправила французская сельскохозяйственная группа Arterris в адрес марсельских макаронных фабрик компании Panzani. До сих пор перевозки зерновых культур из хранилищ Arterris выполнял автомобильный транспорт.

В Бокере находится одно из крупнейших зернохранилищ Arterris в регионе Окситания. С 1980 г. более 15 тыс. фермерских хозяйств привозят сюда ячмень, рапс, подсолнечник и другие культуры помимо пшеницы.

Для восстановления закрытого в 2015 г. подъездного пути к станции в Бокере потребовались инвестиции в сумме около 360 тыс. евро. Наибольшим был вклад электроэнергетической компании Compagnie Nationale du Rhône – 124 тыс. евро. Сообщество муниципалитетов Бокер-Тер-д'Аржанс (CCBTA) выделило 54 тыс. евро, из государственного и регионального бюджетов поступило по 90 тыс. евро.

Один поезд может перевезти более 1,5 тыс. т зерна, заменив 50 грузовых автомобилей. Заводы компании Panzani ежегодно потребляют около 25 тыс. т пшеницы твердых сортов. Такой объем могут доставить 17 поездов.

Источник: railpage.com, 04.04.2023 (англ. яз.)

Еще один терминал на венгерско-сербской границе находится в разработке

Новый интермодальный железнодорожный терминал откроется в Сегеде, на границе Венгрии с Сербией. Объект под названием PSP Terminal, который в настоящее время находится в стадии строительства, будет введен в эксплуатацию в сентябре 2023 г., чтобы облегчить переход с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Инициатива исходила от венгерской грузовой компании Petrolsped Szallitmanyozasi, которая финансирует проект. В районе пограничного перехода Сегед-Хоргос между Венгрией и Сербией растет число проектов строительства железнодорожных терминалов. Двумя последними примерами являются проект, запущенный METRANS в Сегеде, который, как ожидается, будет введен в эксплуатацию к 2025 г., и так называемый терминал Хоргос на сербской стороне границы.

Ожидается, что этот объект будет принимать автомобильные перевозки из Сербии, а также из Румынии, Болгарии, Греции и Турции, и перемещать эти объемы по железной дороге для отправки дальше на север в Венгрию и Европу. По оценкам Petrolsped Szallitmanyozasi, терминал PSP поможет ежегодно убирать с венгерских дорог 60 тыс. грузовиков. Этот объект, как пояснила компания, снизит нагрузку на терминалы в Будапеште и Куртичи, недалеко от румынской границы, которые обрабатывают большую часть грузов по оси север-юг.

Терминал займет площадь 4,8 га. Он будет оборудован для обработки трех пар поездов длиной до 650 м каждый день и будет подходить для неманипулируемых полуприцепов. Также будут доступны услуги первой и последней мили для перевозки в терминал и обратно. Кроме того, будет сектор для ремонта тентов полуприцепов и поврежденных контейнеров.

Проект терминала PSP был анонсирован Petrolsped Szallitmanyozasi на общем собрании Ассоциации венгерских сервисных центров логистики 18 апреля текущего года. Объект будет расположен в районе бывшей перевалочной магистрали Rolling Highway (ROLA) в Кискундорожсме, к востоку от Сегеда.

Источник: railway.supply.ru, 20.04.2023

ЕС софинансирует развитие мультимодального терминала Беттамбур-Дюделанж в Люксембурге

Люксембургская логистическая компания CFL multimodal получит 2,3 млн евро по программе Connecting Europe Facility (CEF) Европейского Союза на финансирование проекта развития мультимодального терминала Беттамбур-Дюделанж общей стоимостью 7,7 млн евро. Модернизация этого терминала проводится Национальным обществом железных дорог Люксембурга (CFL) и Европейским исполнительным агентством по климату, инфраструктуре и окружающей среде (CINEA) Европейской комиссии в рамках масштабной инвестиционной инициативы PULSE (caPacity, aUtomation, digitaLisation, decarboniSation and upgradE).

Эта инициатива включает 5 проектов. Два из них охватывают монтаж третьего крана и внедрение системы дистанционного управления переработкой грузов, остальные направлены на повышение уровня автоматизации процессов переработки, снижение объемов загрязняющих атмосферу выбросов и проведение исследований, предваряющих развертывание сети 5G и обоснование инвестиций в наращивание

инфраструктуры терминала. Реализацию проекта, начатого в 2021 г., планируют завершить в 2024 г.

В настоящее время максимальная годовая производительность терминала составляет 600 тыс. TEU. Ежесуточно на терминале перерабатывают 12 поездов традиционным вертикальным способом и 16 – горизонтальным по технологии LOHR Railway.

Терминал связан поездами со многими европейскими странами, включая Францию, Италию, Испанию, Германию, Польшу, Бельгию и Швецию. Через Пассау (Германия) имеется выход на Турцию. Основной объем перевозок приходится на маршрут в Ле-Булу (Франция) – 25 поездов в неделю.

Источники: railfreight.com, 29.03.2023 (англ. яз.;)
chronicle.lu, 28.03.2023 (англ. яз.)

Китайский гигант 5G будет отправлять оборудование в Центральную Азию только по железной дороге

Компания ZTE, второй по величине поставщик инфраструктуры 5G после Huawei в Китае, отправила свою первую партию контейнеров из Сианя в Ташкент по железной дороге. Партия включает в себя 50 единиц телекоммуникационной продукции, включая мобильные базовые станции 5G, антенны, кабели и линейные карты, общей стоимостью более 13 млн евро. ZTE объявила, что для своих предстоящих заказов в Центральной Азии они будут полагаться исключительно на поезда, отправляющиеся из Сианя, в качестве логистического решения.

Первый ZTE Central Asia Express отправился в путь 31 мая, пересек границу Хоргоса, затем въехал в Казахстан и в конечном итоге прибыл в Ташкент (Узбекистан). Расстояние в пути составляет приблизительно 4667 км, а время доставки составляет 10 дней.

Существующие международные грузовые поезда, отправляющиеся из Сианя, могут достигать пяти стран Центральной Азии.

Источник: railfreight.com, 14.06.2023 (англ. яз.)

С декабря 2021 года железной дороге Китай – Лаос было перевезено более 4 млн т грузов

С момента ввода в эксплуатацию железной дороги Китай – Лаос в декабре 2021 г. грузовые поезда перевезли 4097,3 тыс т импортных

и экспортных товаров в международном сообщении, совершив 4641 рейс. Примерно 3450 тыс т было отправлено из Лаоса в Китай и 650,9 тыс. т – в противоположном направлении.

Из Лаоса в Китай в основном транспортируют каучук, железную и цинковую руду, известь, фрукты, картофельную муку и ячмень. Из Поднебесной в Лаос поезда перевозят преимущественно электрооборудование, запасные части и товары для дома.

За первые 5 месяцев 2023 г. из Лаоса в Китай отправлено 1580,7 тыс. т трансграничных грузов, в обратном направлении – 160,9 тыс. т.

Услугами железной дороги активно пользуются грузоотправители из Вьетнама, Камбоджи и Мьянмы. Стабильно растут объемы перевозок из Таиланда, который отправляет все больше грузов в Китай, в основном сельскохозяйственную продукцию (фрукты, овощи, пальмовое масло). Время доставки по железной дороге составляет три дня в сравнении с тремя неделями при перевозке автомобильным транспортом по аналогичному маршруту.

Источник: bangkokpost.com, 11.06.2023 (англ. яз.)

Вьетнам планирует открыть два новых маршрута в направлении Китая

Вьетнамские железные дороги находятся в процессе запуска двух новых железнодорожных маршрутов в Китай. Эти услуги свяжут южный район города Хошимин во Вьетнаме с провинциями Гуанси и Юньнань в Китае, обеспечивая срок доставки в Гуанси 5 дней и в Юньнань 6 дней.

Маршрут, направляющийся в провинцию Гуанси, начнется на станции Сонг Тхан в провинции Бинь Дуонг. После пересечения провинций Бакьянг и Ланшон он, наконец, достигнет китайского пограничного города Пинсян.

Другой маршрут имеет ту же отправную точку, но ведет в провинцию Юньнань в Китае. Проехав через Лаокай, поезд прибудет в приграничный с Китаем город Хекоу, выгрузит груз и завершит оставшуюся часть пути на грузовике.

Эти два новых маршрута также повышают значимость провинции Бинь Дуонг. Это одна из провинций, активно участвующих в экспорте товаров в Китай и Европу, включая кожу, обувь, текстиль, предметы одежды и другие.

Ранее вьетнамский инвестор в инфраструктуру и лаосская нефтетрейдинговая компания подписали соглашение о создании совместного предприятия для проведения исследования по строительству железной дороги между Вьетнамом и Лаосом. Планируемая новая железнодорожная линия соединится с железной дорогой Китай-Лаос. Кроме того, железная

дорога между Вьетнамом и Лаосом могла бы также обеспечить железнодорожный доступ к вьетнамскому порту Вунган, что позволило бы доставлять прибывающие туда товары непосредственно на такие рынки, как Таиланд, Китай, Южная Корея и Япония морским транспортом. В настоящее время соглашение все еще находится на стадии технико-экономического обоснования.

Источник: railfreight.com, 05.06.2023 (англ. яз.)

Представители железнодорожной отрасли рассказали Конгрессу США об успехах и неудачах отрасли грузовых перевозок

11 мая в Конгрессе США Подкомитетом по железнодорожному транспорту, трубопроводам и опасным материалам при Комитете Палаты представителей США по транспорту и инфраструктуре были проведены слушания о текущем состоянии цепочек поставок в стране. Показания давали представители железнодорожной отрасли, грузоотправителей и профсоюзов. Среди них Иэн Джеффрис, председатель и генеральный директор Американской ассоциации железных дорог (AAR); Чак Бейкер, президент Американской ассоциации региональных железных дорог малой протяженности (ASLRRA); Крис Джэн, президент и генеральный директор Американского совета по химической промышленности (ACC); Грег Рейган, президент Департамента по профессиям в сфере транспорта (TTD) при Американской федерации труда – Конгрессе производственных профсоюзов (AFL-CIO).

Г-н Джеффрис призвал членов Конгресса стимулировать использование инновационных технологий и упростить порядок выдачи разрешения на тот или иной инфраструктурный проект в сфере железнодорожного транспорта. Он также указал на основные проблемы отрасли, и как железные дороги их решают. Отмечается, что грузоотправители жалуются на качество железнодорожных грузоперевозок и сомневаются в безопасности железных дорог после схода с рельсов поезда в Ист-Палестайн и последующего разлива химикатов. Кроме того, генеральный директор AAR рассказал о взаимоотношениях компаний с работниками по результатам забастовок и пересмотра условий коллективных договоров на многих железных дорогах.

«Железные дороги всецело поддерживают взаимодействие со всеми заинтересованными сторонами – с Федеральной железнодорожной администрацией (FRA), Советом безопасности на транспорте (STB), своими клиентами, работниками, избранными должностными лицами и другими.

У всех нас общая цель – повышение безопасности железнодорожного транспорта и поддержание в надлежащем состоянии цепочек поставок нашей экономики», – заявил Джеффрис.

Президент ассоциации ASLRRA Бейкер, в свою очередь, посоветовал Конгрессу реализовать ряд мер, которые помогут железным дорогам малой протяженности эффективнее вносить вклад в цепочки поставок. Основное средство поддержки – выделение субсидий через федеральную программу CRISI (Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements). Эти средства можно было бы потратить на инфраструктурные проекты, помощь при ликвидации последствий стихийных бедствий, мероприятия по повышению конкурентоспособности по сравнению с другими видами транспорта, внедрение новых технологий и т.п. Кроме того, рекомендуется скорректировать законодательство в сфере железнодорожного транспорта, регулирующее внедрение новых технологий.

Представитель интересов грузоотправителей, президент и генеральный директор ACC Крис Джэн рассказал о текущих проблемах в сфере грузоперевозок железнодорожным транспортом. Он рекомендует принять законы, способствующие увеличению конкуренции на железнодорожном транспорте между железными дорогами. В частности, речь идет о политике «reciprocal switching» (комплексная схема обязательств и регламентов, согласно которой перевозящая груз железная дорога №1 фактически получает доступ к грузовому терминалу, который обслуживается исключительно железной дорогой №2 – конкурентом железной дороги №1; в результате у грузоотправителя расширяется выбор поставщиков транспортных услуг).

В завершение выступил представитель профсоюзов Грег Рейган. Он сказал, что железным дорогам I класса нужно пересмотреть отношения со своими работниками и снизить трудовую нагрузку, которая значительно повысилась в период пандемии COVID-19. Переработки сказались как на качестве предоставляемых грузоотправителям услуг, так и на безопасности движения. Он посоветовал обязать железные дороги нанимать больше сотрудников, уточнить обязательства железных дорог перед грузоотправителями и закрепить право оплачиваемого больничного за всеми работниками железнодорожного транспорта.

Источники: progressiverailroading.com, 12.05.2023 (англ. яз.), railwayage.com, 12.05.2023 (англ. яз.)

По данным AAR на конец мая 2023 г. объем грузовых железнодорожных перевозок в США сократился на 5,2%

По данным Ассоциации американских железных дорог (AAR), за неделю, закончившуюся 20 мая 2023 г., объем грузовых железнодорожных перевозок в США сократился на 5,2 %, в том числе повагонными отправками – на 0,4 %, контейнеров и полуприцепов – на 9,3%.

Рост зафиксирован по пяти из 10 основных номенклатурных групп, включая автомобили и запчасти (+14,2%), металлические руды и металлы (+9%) и нерудные ископаемые (+3,4%). В то же время сократились объемы отправок зерна (–12,7%), угля (–3,9%) и химической продукции (–2,5%).

Всего за 20 недель 2023 г. на железных дорогах США отправлено 9143,9 тыс. вагонов, контейнеров и полуприцепов, что на 5,6% ниже по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. В том числе объем перевозок контейнеров и полуприцепов по сравнению с уровнем 2022 г. снизился на 10,8%, до 4658,7 тыс. ед.

Небольшое (на 0,4%) сокращение грузопотока наблюдалось с начала 2023 г. на железных дорогах Канады – всего там перевезено 3199,1 тыс. повагонных отправок, контейнеров и полуприцепов. Незначительный рост (на 1,4%), до более чем 551 тыс. повагонных отправок, контейнеров и полуприцепов, за этот же период имел место на железных дорогах Мексики.

Источник: ble-t.org, 26.05.2023 (англ. яз.)

Ускоренный грузовой трансграничный маршрут Мексика – США – Канада

Железнодорожная компания Canadian Pacific Kansas City (CPKC) для использования на трансграничном маршруте Mexico Midwest Express (MMX) между Мексикой и регионом Среднего Запада (США) приобрела 1000 новых 53 футовых рефрижераторных контейнеров, увеличив их парк более чем в 2 раза.

Маршрут MMX берет начало в Чикаго, проходит через Канзас-Сити (шт. Канзас), Канзас-Сити (шт. Миссури), Ларедо (шт. Техас), Монтеррей (шт. Нуэво-Леон, Мексика) и заканчивается в мексиканском городе Сан-Луис-Потоси. Железнодорожные перевозки рефрижераторных контейнеров по этому маршруту организованы впервые в Северной Америке. Привлекательность маршрута для клиентов обеспечивают прямое сообщение по железной дороге и конкурентные с автотранспортом сроки доставки: из Чикаго в Ларедо – 3 сут., в Монтеррей – 4 сут., в Сан-Луис-Потоси – 4,5 сут.

Из Мексики в регион Среднего Запада США планируют перевозить свежие и замороженные продукты, хлебобулочные и кондитерские изделия и другую пищевую продукцию. В обратном направлении – говядину, мясо птицы и свинину.

CPKC была создана в результате слияния североамериканских железных дорог первого класса Canadian Pacific и Kansas City Southern в апреле 2023 г.

Отмечается, что CPKC и компания Knight-Swift Transportation Holdings 25 апреля 2023 г. подписали долгосрочное соглашение по обеспечению грузовых перевозок в контролируемом CPKC однопутном коридоре Север – Юг, проходящем через Мексику, США и Канаду.

Железнодорожная инфраструктура и терминалы CPKC, в том числе в трансграничном сообщении, начиная с середины мая 2023 г. задействованы для обслуживания клиентской базы Knight-Swift на территории Мексики. В CPKC отметили, что намерены сфокусироваться на росте объемов перевозок на направлении между Чикаго, Техасом и Мексикой. Первый поезд из Чикаго был отправлен 11 мая 2023 г.

CPKC уже осуществляет перевозки по международному железнодорожному мосту через реку Рио-Гранде, т. е. через погранпереход Ларедо (шт. Техас) на границе США с Мексикой. В настоящее время ведется строительство второго пролетного строения, которое позволит увеличить пропускную способность моста. Его планируется открыть в конце 2024 г.

24 апреля 2023 г., было объявлено о создании ускоренного трансграничного грузового маршрута Мексика – США – Канада, получившего название Falcon Premium железными дорогами первого класса Canadian National (CN) и Union Pacific (UP) совместно с компанией GMxT (транспортным подразделением мексиканского конгломерата Grupo Mexico).

В частности, бесшовная технология организации перевозки будет использована при прохождении грузов через транспортный узел в Чикаго (шт. Иллинойс, США), который является стыковым пунктом сразу трех различных железнодорожных направлений.

Таким образом, прямым сообщением будут связаны все пункты погрузки CN, расположенные на территории Канады и в Детройте (шт. Мичиган), с терминалами GMxT в Мексике, а именно в Монтеррее (шт. Нуэво-Леон) и Силао (шт. Гуанахуато). Маршрут Falcon Premium планируется использовать для перевозки, прежде всего автозапчастей, продуктов питания, бытовой техники, а также грузов, требующих соблюдения температурного режима.

Компания GMxT владеет в Мексике сетью линий общей протяженностью 10,5 тыс. км и парком из 808 локомотивов и более 31,4 тыс. грузовых вагонов.

Falcon Premium должен стать самым быстрым и надежным грузовым маршрутом между Канадой и Мексикой. Так, бесшовная организация перевозки позволит сократить время в пути при прохождении всех основных участков этого маршрута – между Силао и Игл-Пассам (штат Техас, США), между Техасом и Чикаго (по инфраструктуре Union Pacific), а также по обслуживаемому Canadian National железнодорожному обходу Чикаго с выходом на конечные пункты в Канаде.

Источники: zdmira.com, 04.06.2023; globenewswire.com, 24.04.2023 (англ. яз.)

Новое соглашение позволит турецкой Arkas развивать железнодорожный контейнерный сервис в Европу

Турецкая логистическая группа Arkas Logistics объявила о подписании соглашения с Duisburger Hafen (Duisport) и Hupac о развитии железнодорожного сервиса между терминалами Халкали (европейская часть Стамбула) и Дуйсбурга.

Arkas Logistics будет развивать регулярный железнодорожный контейнерный сервис в Европу, используя собственный парк контейнеров. Предполагается, что сроки доставки контейнеров до получателей в Германии (регион Рур-Гебит), Бельгии и Нидерландах будут сокращены до 7-9 суток.

Arkas уже несколько лет активно инвестирует в развитие железнодорожных перевозок. В прошлом году была создана компания Arkas Rail, призванная стать оператором перевозок из совместного железнодорожного хаба Arkas и Duisport в Картепе, вблизи Измита. Railport должен заработать в следующем году, он также позиционируется как западное окончание железной дороги Баку-Тбилиси-Карс.

Arkas Rail ранее объявила об инвестициях 38,5 млн евро в приобретение 5 локомотивов европейского стандарта у Stadler Rail и расширение парка железнодорожных фитинговых платформ до 800 единиц.

Источник: infranews.ru, 19.06.2023

Новая железнодорожная линия из Ирака в Турцию

В Ираке одобрена реализация проекта Development Road, также известного как Dry Canal. Он включает строительство железной и автомобильной дорог, которые свяжут город Басра и строящийся глубоководный порт Гранд-Фао на юге Ирака с турецкой границей, а в перспективе – и с турецким средиземноморским портом Мерсин. Проект также согласован с турецкими властями.

Порт Гранд-Фао строится примерно в 100 км к югу от Басры. Реализация работ первого этапа, который планируется завершить к 2025 г., позволит пропускать через порт до 3 млн контейнеров в год. Контракт стоимостью 2,5 млрд евро на первый этап работ был подписан с корейской компанией Daewoo Engineering & Construction. На следующем этапе предусматривается сооружение порядка 100 причалов.

Комплексный план развития порта с оценкой стоимости строительства 11,7 млрд евро был разработан итальянской компанией Technital.

Министерство транспорта Ирака сообщило о планах приступить к строительству новой железной дороги протяженностью 1175 км до границы с Турцией в начале 2024 г.

Электрифицированная двухпутная железная дорога пройдет через такие крупные иракские города, как Басра, Эд-Дивания, Ан-Наджаф, Кербела и Мосул. По ней планируется осуществлять движение как грузовых, так высокоскоростных пассажирских поездов. Есть также планы по восстановлению железнодорожного участка от Мосула до турецкого Газиантепа, расположенного в 300 км от порта Мерсин на Средиземном море.

Стоимость строительства железной дороги от порта Гранд-Фао до турецкой границы может составить более 18 млрд евро, завершить его планируется к 2038 г.

Ежегодный грузопоток по железной дороге может составить 3,5 млн контейнеров и 22 млн т массовых грузов с последующим увеличением этих объемов до 7,5 млн контейнеров и 33 млн т массовых грузов. Ежегодный пассажиропоток по ней изначально оценивается в 13,8 млн чел.

По мнению властей Ирака, автомобильную и железную дороги придется строить в сотрудничестве с другими странами региона, такими как Катар, Объединенные Арабские Эмираты, Кувейт, Сирия, Оман, Иордания, Турция, Иран и Саудовская Аравия, представители которых были приглашены в Багдад в конце мая на презентацию проекта «Дорога развития».

Премьер-министр Ирака Мухаммед Шиа ас-Судани также сказал, что восстановление дорожной сети является одним из его приоритетов, наряду с модернизацией столь же неисправной электросети. Автомобильный и железнодорожный коридор должен позволить Ираку извлечь выгоду из своего привилегированного географического положения и превратить его в крупный транспортный узел для грузов и людей между Персидским заливом и Турцией и далее в Европу.

Источники: railwaypro.com, 29.05.2023; railfreight.com, 25.04.2023; railway.supply, 28.03.2023 (англ. яз.)

VLI и COPI открыли новый транспортный коридор Arco Norte (Бразилия)

Бразильские логистические операторы VLI и COPI открыли новый железнодорожный коридор Arco Norte для перевозки импортных удобрений из порта Итаки в городе Сан-Луис (штат Мараньян) на расположенный в глубине страны терминал TIPA в Палмейранти (штат Токантис). Расстояние между этими пунктами превышает 900 км.

Загруженные в порту Итаки удобрениями поезда направляются на спроектированную и построенную COPI на терминале TIPA площадку, предназначенную для приема, хранения и последующего распределения груза. В ее создание компания Mosaic Fertilizantes, специализирующаяся на добыче, производстве и поставках удобрений, инвестировала 400 млн браз. реалов (порядка 83 млн долл. США). В дальнейшем VLI рассчитывает перевозить в обратном направлении в порт Итаки собранный урожай для отправки на экспорт.

Коридор рассчитан на перевозку до 1,5 млн т удобрений в год. Подготовка к вводу его в эксплуатацию включала приобретение двух локомотивов в 2022 г., а также 78 вагонов-хопперов в марте 2023 г.

Эксплуатационные испытания в коридоре были проведены в конце 2022 г., и уже в 2023 г. по нему перевезли более 100 тыс. т удобрений для получателей в штатах Мату-Гросу, Гояс, Баия, Пиауи, Токантис, Мараньян, а также в столице страны Бразилиа (Федеральном округе).

В дальнейшем стороны планируют создать на базе терминала TIPA крупный производственный центр площадью около 230 га с возможностью аренды земли для компаний агробизнеса и других секторов промышленности.

Источник: railjournal.com, 16.06.2023 (англ. яз.)

Inpasa удвоит железнодорожные перевозки этанола в Бразилии

Бразильский грузовой оператор Rumo и латиноамериканский производитель этанола группа Inpasa подписали сроком на 10 лет соглашение об организации перевозок данной химической продукции. Это позволит группе Inpasa более чем удвоить объемы перевозки этанола по железной дороге и довести их до 1,01 млрд л в год.

Inpasa инвестировала в данный проект примерно 100 млн браз. реалов (около 20 млн долл. США), включая приобретение 50 специализированных четырехосных цистерн и двух тепловозов. Перевозки будут осуществляться на расстояние более 1200 км от терминала в Рондонополисе (штат Мату-Гросу) до Паулинии (штат Сан-Паулу), что к северу от агломерации Кампинас. Переключение грузопотока на железную дорогу позволит отказаться от 17 тыс. рейсов грузовых автомобилей в год, а также уменьшить выбросы углекислого газа в атмосферу на 60%.

Этанол будет перевозиться в отличающихся высокой антикоррозионной стойкостью цистернах из низколегированной стали постройки компании Greenbrier Maxion (совместное предприятие североамериканских компаний Greenbrier, Amsted Rail и бразильской Iochpe-Maxion).

Цистерны имеют вместимость 105 тыс. л, что на 2000 л больше по сравнению с обычными моделями. Еще одним существенным отличием этих вагонов является тележка типа Motion Control, разработанная компанией Amsted Rail специально для условий эксплуатации на бразильских железных дорогах. Эти тележки имеют высокую плавность хода и позволяют значительно повысить безопасность эксплуатации и срок службы компонентов, а также снизить затраты на техническое обслуживание.

В настоящее время группа Inpasa поставляет этанол в 23 штата Бразилии и на четыре других континента автомобильным, трубопроводным, речным, морским и железнодорожным транспортом.

Источник: railmarket.com, 30.05.2023 (англ. яз.)

Oman-Etihad Rail и бразильская горнодобывающая компания Vale будут разрабатывать интегрированное логистическое решение для транспортировки железной руды

Совместное предприятие Oman-Etihad Rail (OER) и бразильская горнодобывающая компания Vale подписали меморандум о взаимопонимании с целью разработки интегрированного логистического

решения для транспортировки железной руды из промышленного комплекса Vale в свободной экономической зоне порта Сохар (Оман) на предприятия и логистические базы в ОАЭ. Создание комплекса Vale в 2011 г. стало крупнейшим промышленным инвестиционным проектом в султанате Оман.

Партнерство Oman Etihad Rail с Vale будет стимулировать развитие в регионе качественных транспортно-логистических решений и создание новых рабочих мест, будет способствовать процветанию индустрии производства продукции сталелитейной промышленности в ОАЭ и Омане.

Oman-Etihad Rail – разработчик проекта железнодорожного коридора протяженностью 303 км, который соединит эмират Абу-Даби (ОАЭ) с портом Сохар. Соглашение об инвестировании проекта фондом Абу-Даби Mubadala Investment было подписано в марте 2023 г.

Компания Vale, являющаяся одной из крупнейших горнодобывающих компаний в мире и специализирующаяся на поставках железной руды, активно участвует в развитии железных дорог Бразилии.

Источник: constructionweekonline.com, 14.05.2023 (англ. яз.)

LTG Cargo делает регулярным сообщение Каунас – Славков (Литва)

Литовский оператор грузовых перевозок LTG Cargo с 15 июня будет осуществлять регулярное интермодальное сообщение Каунас – Славков между Литвой и Польшей двумя еженедельными рейсами туда и обратно. Компания тестировала маршрут в течение 6 месяцев и предоставляла услуги по требованию клиентов. С началом регулярного движения LTG добавила остановку в Прушкуве, терминале METRANS недалеко от Варшавы.

По заявлению руководителя LTG Cargo Эгле Симе, маршрут будет обслуживаться исключительно LTG с помощью ее польской дочерней компании LTG Cargo Poland. За 6 месяцев компании удалось сделать регулярным сообщение Каунас – Славков благодаря возросшему спросу клиентов. Помимо регулярности, клиенты также могут извлечь выгоду из географических особенностей сервиса.

Перевозки осуществляются по части европейского транспортного коридора Север – Юг, простирающегося от Хельсинки до северной Польши через Прибалтику и далее на юг до Италии. Это, в сочетании с двумя пунктами назначения – Славковом и Варшавой – позволяет сервису LTG еще больше расширить охват своих клиентов.

Компания сообщает, что через Славков клиенты могут воспользоваться прямыми и регулярными рейсами до Шварцайде в Германии, Маддалони в Италии, в порты Копер в Словении и Гданьск в Польше. Кроме того, из

Славкова грузы могут попасть в Украину благодаря линии широкой колеи, соединяющей терминал с украинской границей. В контексте коридора Север – Юг порты Клайпеда в Литве и Мууга в Эстонии также могут стать частью цепочки поставок.

Источник: railfreight.com, 16.06.2023 (англ. яз.)

Контейнерный поезд «Таджикистан – Европа» будет курсировать через Туркменистан

10 мая в Душанбе по результатам встреч и переговоров на высшем уровне Министр транспорта Таджикистана Азим Иброхим и Гендиректор Агентства транспорта и коммуникаций при Кабмине Туркменистана Маметхан Чакыев подписали «Совместную программу мероприятий («Дорожная карта») по дальнейшему расширению сотрудничества в области увеличения грузопотока и активизации мультимодальных перевозок между Министерством транспорта Республики Таджикистан и Агентством транспорта и коммуникаций (АТК) при Кабинете Министров Туркменистана на 2023-2025 годы». В Министерстве транспорта Таджикистана рассказали, что представляет из себя этот документ?

«Дорожная карта» позволит создать благоприятные условия, включая применение тарифных преференций, для увеличения объема железнодорожных грузоперевозок между предприятием «Туркмендемырёллары» («Туркменские железные дороги») и ГУП «Роҳи оҳани Тоҷикистон («Таджикская железная дорога»), проводить экспертные встречи и определять ответственных национальных логистических операторов между двумя государствами по организации контейнерных перевозок по маршруту «Туркменистан – Узбекистан – Таджикистан – граница Китая», – отметили в министерстве.

Кроме того, документ предусматривает изучение возможности организации международного контейнерного поезда по маршруту «Таджикистан – Европа», транзитом через Туркменистан.

«Дорожная карта» позволит изучить возможности развития сквозного логистического сервиса с целью увеличения объемов экспортно-импортных перевозок грузов железнодорожным и морским транспортом, привлечь транспортно-логистические компании по использованию потенциала и услуг Туркменбашинского международного морского порта, предоставлять благоприятные условия владельцам, перевозчикам и экспедиторским организациям при организации международных перевозок.

Перспективам развития международных транспортных коридоров уделяется особое внимание и в другом подписанном документе – Меморандуме между Министерством транспорта Республики Таджикистан и «Турменавтоулаглары» Агентства по транспорту и коммуникации при Кабинете министров Туркменистана по развитию международных транспортных перевозок.

Согласно Меморандуму, стороны намерены придать большое значение развитию прямой экономической связи между предприятиями и автотранспортными организациями обеих стран.

В документе подчеркнута важность повышения эффективности и создания новых международных транспортных коридоров, в том числе мультимодального коридора «Китай – Таджикистан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция».

Как ранее заявил Министр транспорта Таджикистана Азим Иброхим: «Использование коридора эффективно с точки зрения сокращения расстояний и уменьшения затрат на перевозки грузов по сравнению с существующими коридорами. Преимущество этого коридора в соединении через автодорогу Таджикистана с Китайской Народной Республикой, что способствует возрождению Великого Шелкового Пути и региональной экономической интеграции».

Источник: novosti-tadzhikistana.ru, 16.05.2023

Белоруссия проработала схемы доставки своего экспорта с использованием МТК «Север – Юг»

Белоруссия проработала транспортно-логистические схемы доставки экспортной продукции в направлении стран Центральной Азии, Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), а также с использованием международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». Об этом заявил первый заместитель премьер-министра республики Николай Снопков на совместном заседании Палаты представителей и Совета Республики.

При этом Николай Снопков отметил, что санкционное давление сохраняется на все виды транспорта. Правительством оперативно проведена работа по переориентации с прибалтийских и украинских портов на порты РФ. При 4-5 использовавшихся ранее портах для перевалки белорусских экспортных грузов мы используем около 20 портов. Проработаны схемы доставки продукции ускоренными контейнерными поездами, в том числе в направлении Китая.

По данным первого вице-премьера, экспортные перевозки контейнеров

с продукцией белорусских предприятий в Китай за 2022 год увеличились в 5 раз относительно 2021 года, за первый квартал 2023 года – более чем в 3 раза.

Как сообщалось ранее, потенциальный объем белорусских грузов в портах России оценивается в 30 млн т в год. В настоящее время белорусские внешнеторговые грузы доставляются через 20 российских портов в Балтийском, Азовском, Каспийском и Черноморском бассейнах. Наиболее используемые: Большой порт Санкт-Петербург, порты Усть-Луга, Ростов-на-Дону, Новороссийск, Ейск, Астрахань и Оля.

Источник: advis.ru, 25.05.2023

Узбекистан и Грузия договорились наращивать перевозки в Транскаспийском коридоре

На 9-м заседании Узбекско-Грузинской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, состоявшемся в Ташкенте, особое внимание стороны уделили развитию транспортно-логистического партнерства, в частности, повышению эффективности использования Транскаспийского коридора, в том числе железной дороги Баку – Тбилиси – Карс и инфраструктуры черноморских портов Грузии.

За последние 6 лет объем внешней торговли между Узбекистаном и Грузией увеличился практически в 2 раза. По итогам 2022 г. этот показатель вырос по сравнению с 2021 г. почти на 40%. Стороны договорились в ближайшие годы совместными усилиями довести товарооборот до 500 млн долл. США.

Ранее, в декабре 2022 г., президент Азербайджана заявил о совместных с Турцией планах увеличить ежегодный грузопоток, пропускаемый по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс, до 5 млн т. Общий объем грузовых перевозок за 2017-2022 гг. здесь составил более 1,3 млн т. Для достижения этой цели Азербайджан готов инвестировать в развитие железнодорожной инфраструктуры на данном направлении до 100 млн долл. США.

Источник: advis.ru, 12.04.2023

Казахстанский «Исткомтранс» запустил новый контейнерный терминал «Жетыген» вблизи Алматы

Логистическая компания «Исткомтранс» объявила о запуске в эксплуатацию нового контейнерного терминала «Жетыген» вблизи

крупнейшего в Казахстане мегаполиса Алматы. Мощность терминала после завершения первой очереди строительства составляет около 36 тыс. TEU в год, по окончании второго этапа реализации проекта транспортно-логистического центра «Жетыген» годовая мощность контейнерного терминала превысит 100 тыс. TEU.

Новый терминал расположен в 60 км от крупнейшей агломерации Казахстана Алматы с населением более 2 млн человек. Находясь на пересечении международных транспортных коридоров «Китай – Европа» и «Север – Юг», терминал призван выполнять функции распределения грузовых потоков по территории страны во внутреннем и внешнеторговом сообщении. Общая площадь участка, приобретенного под строительство ТЛЦ, составляет 51,2 га. В настоящий момент освоено около 20 га.

После завершения второго этапа строительства в 2024 г. контейнерный терминал будет способен обрабатывать более 100 тыс. TEU в год, мощность площадки под единовременное хранение контейнеров составит 8 тыс. TEU. Терминал имеет прямое примыкание к станции Жетыген на сети железных дорог Казахстана, общая длина железнодорожных путей на территории распределительного хаба составит 13 км, из которых 6 км уже введены в эксплуатацию.

По словам генерального директора «Исткомтранса» Алмаса Абайдельдинова, Жетыген – первый значимый «железнодорожный перекресток» после станции Алтынколь на границе Казахстана с Китаем. Отсюда можно доехать до станции Достык, уехать в Сибирь, на Урал, в Западную Россию, Восточную Европу, а также в западный Казахстан, где расположены порты Актау и Курык. Из казахских портов можно добраться в порты других прикаспийских городов, например, в Баку, а также через Узбекистан и Туркменистан попасть в Иран.

В 2023-2024 годах компания планирует разместить на территории ТЛЦ «Жетыген» перегрузочный комплекс для сыпучих грузов мощностью 500 тыс. тонн в год, запустить аппарель для колесной техники, а также крытые склады и СВХ, зону для подключения и обработки рефрижераторных контейнеров.

В 2025-2027 годах на территории центра появится индустриальная зона, склады от класса А до класса С, а также распределительный железнодорожный узел на резервной территории в 200 га.

Компания «Исткомтранс» основана в 2002году, один из крупнейших частных железнодорожных операторов Казахстана. Компания владеет парком около 10,5 тыс. вагонов, в том числе полувагонов, цистерн, крытых вагонов и фитинговых платформ, а также более 1 тыс. контейнеров.

Проектирование контейнерного терминала «Жетыген» осуществила российская компания InfraProjects.

Источник: infranews.ru, 02.06.2023

ТЛЦ имени Дэн Сяопина возведут в Татарстане

ВТБ и особая экономическая зона (ОЭЗ) «Алабуга» в Татарстане подписали кредитное соглашение сроком на 10 лет на сумму 56 млрд руб. Средства пойдут на строительство торгово-логистического центра (ТЛЦ) имени китайского реформатора Дэн Сяопина.

Средства ВТБ направят на строительство и модернизацию объектов инфраструктуры для постройки ТЛЦ, а также автотранспортной и железнодорожной инфраструктуры и создание инженерных сетей.

«Участие банка в финансировании строительства логистического центра – а это 56 млрд руб. сроком до 2033 года – позволит увеличить промышленный потенциал нашей страны и укрепит партнёрские отношения между ВТБ и Татарстаном», – отметил заместитель президента – председателя правления ВТБ Валерий Лукьяненко.

ТЛЦ им. Дэн Сяопина станет частью индустриального парка «Этилен 600», его площадь превысит 670 тыс. м^2. Логистический комплекс будет оказывать услуги по кратковременному и долговременному хранению грузов, погрузочно-разгрузочным работам, управлению заказами и учёту складируемых товаров, взвешиванию и маркировке товаров, формированию партий грузов. Проектная мощность терминала составит 100 тыс. контейнеров в год.

Отсюда грузы будут направляться в Китай. Так, в КНР планируется экспортировать полимеры, которые производятся непосредственно на территории индустриального парка, а логистический центр станет принимать различные китайские компоненты и товары электронной коммерции.

Реализация проекта позволит вывести на международный уровень индустриальные мощности ОЭЗ «Алабуга», а также всего Татарстана. Кроме того, новый ТЛЦ создаст современный логистический мост между КНР и Россией, который сможет принимать и отправлять минимум по одному поезду в Китай еженедельно.

Как сообщил президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин, строительство подобного логистического центра приведёт к развитию погрузки, в том числе контейнерной, на территории Республики Татарстан, а также улучшит транспортную доступность региона и возможность доставки его продукции

на рынки потребления Азиатско-Тихоокеанского региона. Он отмечает, что инвесторы сейчас активно рассматривают различные ТЛЦ в качестве объекта вложений средств. По его словам, новые экспортно-импортные и сортировочные логистические центры вскоре начнут появляться на Урале и в Западной Сибири.

Источник: finance.rambler.ru, 16.05.2023

РОССИЯ

Евразию объединяют транспортной сетью

Страны «Евразийского экономического союза» (ЕАЭС) в 2022 г. существенно нарастили объемы экспорта в Россию, что увеличило спрос на альтернативные транспортные маршруты, включая западную ветку коридора Север – Юг и транзитные маршруты через Казахстан. Однако для дальнейшего увеличения грузопотока потребуется не только строительство инфраструктуры, но и снятие «мягких» барьеров – ограничений на таможне и разногласий в регулировании стран.

Введение санкций привело к значительному росту объемов торговли России со странами ЕАЭС – суммарно оборот с союзом за 2022 г. увеличился на 22%, сообщали ранее в ФТС. При этом экспортные поставки некоторых стран выросли значительнее. Так, экспорт Армении увеличился в прошлом году на 77,7%, в том числе в страны союза – почти в 3 раза, сообщил на пленарном заседании Евразийского конгресса премьер-министр страны Никол Пашинян. ВВП страны в прошлом году увеличился на 12,6%, что также стало рекордом среди стран – ближайших соседей РФ.

Перестройка торговых путей влияет на страны по-разному: так, премьер-министр Белоруссии Роман Головченко заявил, что от санкций пострадала четверть белорусской экономики (это связано, в том числе с тем, что доля экспорта в ВВП страны превышает 60%), но «фактический прирост в торговле с ЕАЭС выровнял выпадающий экспорт в другие страны, а экспортные потоки были направлены в российские порты». Экспорт же Киргизии в страны ЕАЭС в прошлом году вырос более чем на 80%.

В Казахстане, помимо роста торговли, рассчитывают и на увеличение транзита товаров по территории страны: «Мы видим значительный потенциал коридора Север – Юг в сопряжении с Транскаспийским международным транспортным маршрутом. Морские порты Казахстана Актау и Курык, а также международный центр приграничного сотрудничества Хоргос могут послужить дополнительным выходом для стран ЕАЭС на мировые рынки», – заявил премьер-министр страны Алихан Смаилов.

По данным Евразийского банка развития (ЕАБР), транзитные перевозки через Казахстан в Китай в прошлом году уже выросли на 15%, за четыре месяца с начала 2023 г. – на 33%. По Транскаспийскому («среднему») коридору, соединяющему Китай и Европу через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию, поставки в прошлом году увеличились в 2,5 раза, но лишь

до 1,5 млн тонн (в том числе на фоне отказа европейских компаний от транзита по российским железным дорогам).

При этом по югу же Каспия через Туркменистан и Иран автомобильным транспортом в год перемещается менее 1 млн тонн, оценивают в банке.

По коридору Север – Юг поставки с начала года выросли на 54%, маршрут предполагает обход Каспия с запада (через Азербайджан и Иран) или с востока (через Казахстан и Туркменистан). «Уже есть реальные грузовики, которые из России до иранских портов в Индийском океане доехали. Сейчас ведется анализ этих маршрутов, в частности, с точки зрения потери времени, например, на погранпереходах», – рассказал вице-премьер Марат Хуснуллин.

Суммарные потребности в финансировании проектов коридора оцениваются в 38 млрд долл. (это должно увеличить грузопоток к 2030 году в 15 раз), при этом 67 из 102 проектов сейчас финансируются странами за счет бюджетных средств, сообщил заместитель председателя правления ЕАБР Денис Ильин. Ограничивают рост грузопотока и «мягкие» барьеры, в первую очередь процедуры на таможне, а также различные сборы с перевозчиков – их снятие должно позволить провозить грузы от Санкт-Петербурга до Мумбая за 10 дней.

В свою очередь, глава Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам Геннадий Бессонов призвал стороны «уйти от конкуренции в создании собственных транспортных коридоров» и указал на ограничения пропускной мощности, в том числе строящихся маршрутов – пропускная способность иранских железных дорог на участке Решт – Астара не превысит 17 млн тонн, тогда как через порт Новороссийска объем перевалки грузов составляет 150 млн тонн. Дополнительные риски связаны и с односторонним повышением тарифов. Помимо этого, участники транспортной сессии конгресса высказались за создание единых международных операторов – это позволит снизить издержки для грузоотправителей, а также за оценку эффективности маршрутов по всей протяженности, а не на отдельных участках.

Источник: kommersant.ru, 13.06.2023

Стратегический коридор «Север – Юг» может стать самым крупным мультимодальным маршрутом в мире

Объем перевозок грузов по МТК «Север – Юг» к 2025 г. планируется удвоить, а к 2030 г. – утроить, сообщил президент России Владимир Путин,

выступая на пленарной сессии XXVI Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

МТК «Север – Юг» – это мультимодальный маршрут от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) протяженностью 7,2 тыс. км. Существует три маршрута МТК: Транскаспийский (с использованием железных дорог и портов), западный и восточный (сухопутные с использованием железных и автомобильных дорог).

«РЖД» готов взять на себя роль базового перевозчика международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». Об этом заявил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров на панельной дискуссии «Развитие экономического сотрудничества в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг», прошедшей на ПМЭФ.

Изменение логистических цепочек за последний год дало новый импульс развитию МТК «Север – Юг», который задумывался как отдельный маршрут ещё в середине 90-х годов прошлого века. В настоящее время в проекте уже участвуют 12 государств, хотя при подписании соответствующего соглашения в 2000 г. их было всего три: Россия, Иран и Индия. Это говорит о высокой оценке потенциала МТК, полагает министр транспорта России Виталий Савельев: «Если в 2022 г. по МТК «Север – Юг» перевезли 14,5 млн тонн, то в этом году, по прогнозным оценкам, будет уже 17,6 млн тонн с перспективой к 2030 г. до 40 млн тонн».

Участники сессии отметили, что для раскрытия потенциала МТК «Север – Юг» необходимо преодолеть около 40 ограничений, в числе которых узкие места на инфраструктуре, логистические, тарифные и законодательные несостыковки, мешающие бесшовному движению грузов. По словам специального представителя президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергея Иванова, если решить эти проблемы, МТК станет самым крупным мультимодальным маршрутом в мире.

«Коридор «Север – Юг» уже показал свой стратегический характер, – отметил Олег Белозёров. – В прошлом году здесь мы приросли более чем на 60%. Перевезли почти 9 млн тонн грузов, а контейнерные перевозки утроились, превысив 22 тыс. ДФЭ. За 5 месяцев 2023 г. железнодорожные перевозки по всем ветках коридора составили порядка 4 млн тонн (+42% к прошлому году) и уже почти 20 тыс. ДФЭ. Это говорит о том, что потенциал коридора колоссальный. В перспективе – за 100 млн тонн. Более того, мы научились вместе координироваться и взаимодействовать с другими видами транспорта».

В этом году по западной железнодорожной ветке МТК «Север – Юг» планируется перевезти 15 млн тонн, по восточной – порядка 1 млн тонн грузов.

Глава ОАО «РЖД» напомнил, что в 2013 г. «раскатка» МТК «Китай – Европа» начиналась с 5-6 тыс. контейнеров, а через несколько лет этот показатель превысил 700 тыс. контейнеров в год. Чтобы повторить успех в случае с коридором «Север – Юг», надо создать полноценный сервис для грузоотправителей и перевозчиков, построить транспортно-логистические центры и гармонизировать законодательство, считают в холдинге. ОАО «РЖД» готово совместно с другими компаниями строить транспортные хабы и использовать потенциал, который есть в рамках Содружества железных дорог «Пространства 1520».

Источнии: ria.ru, 16.06.2023

Перевозки по коридору «Север – Юг» в январе - мае выросли на 40%

Железнодорожные перевозки по МТК «Север – Юг» за 5 месяцев 2023 г. выросли на 41,8%, до 4 млн тонн. Основная доля пришлась на западный маршрут, соединяющий Россию с Ираном через Азербайджан,– 3,6 млн тонн (рост на 37,9%).

По другим коридорам динамика выше, но объем грузоперевозок меньше. Так, по восточному маршруту через Туркмению и Казахстан перевезено 353,5 тыс. тонн (рост на 80,3%). По транскаспийскому – 117,7 тыс. тонн (рост на 80,5%).

Именно на западном маршруте, где следует основной железнодорожный грузопоток, для сплошного железнодорожного сообщения не хватает 162 км на участке Решт – Астара в Иране. Соглашение о финансировании участка Россия и Иран подписали 17 мая 2023 г. Москва предоставит госкредит на 1,3 млрд евро из необходимых 1,6 млрд. евро. Предполагается, что сначала участок будет построен на европейской колее, принятой в Иране,– 1435 мм, а потом продублирован на российской 1520 мм. Завершить проект планируется до конца 2027 г., после чего объем поставок по западному маршруту коридора увеличится до 15 млн тонн. Сейчас разрыв в инфраструктуре закрывается автотранспортом.

Развитие транскаспийского маршрута МТК «Север – Юг» сдерживают дефицит предложения рейсов и нехватка инфраструктуры, но российские транспортные компании выражают готовность ставить суда на каспийские рейсы, и уже в 2024 г. ожидается ввод контейнерного терминала в порту Оля В мае иранское агентство ISNA сообщало, что Россия и Иран подписали

соглашение о строительстве и закупке 20 судов для транспортной компании General Cargo.

Рост перевозок на восточном маршруте во многом связан с существенными льготами железных дорог РФ и транзитных стран.

В конце 2022 г. правление ОАО «РЖД» ввело на год скидку в 20% на контейнерные перевозки восточным маршрутом через Казахстан и Туркмению. Железные дороги Казахстана предоставили скидку 40% на перевозки в направлении Туркмении основной номенклатуры грузов, кроме зерна, продуктов перемола и нефтепродуктов, а «Туркменские железные дороги» – скидку в 40-50% при перевозке на погранпереходы с Ираном.

Для стимулирования перевозки контейнеров железные дороги Казахстана, Туркмении и Ирана ввели на 2023 г. единые пониженные ставки за использование инфраструктуры в 0,15-0,18 долл. за TEU-км и 0,24 долл. за FEU-км. По оценке вице-премьера Алексея Оверчука, в этом году грузопоток на восточном маршруте превысит 1 млн тонн, в 2025 г. ожидается выход на 5-7 млн тонн.

Рост грузопотока по МТК «Север – Юг» продолжится, ожидает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. В целом ситуация выглядит так, что экспортные ограничения в отношении РФ будут усиливаться, поэтому спрос на перевозки на этом направлении будет продолжать расти, в том числе в связи с расширением списка доступных логистических сервисов. Аналитик считает, что, хотя инфраструктурные ограничения сохраняются, рост будет наблюдаться даже до завершения достройки участка Решт – Астара.

Источник: russiapost.su, 07.06.2023

Не только Север-Юг. Перспективные проекты сформируют единую железнодорожную сеть Евразии

Развитие железнодорожной инфраструктуры на пространстве 1520, модернизацию пограничных переходов, а также проект строительства железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар обсудили на конференции «2023. Железнодорожная логистика: актуальные задачи развития» в Минске. Реализация проектов позволит ускорить доставку контейнеров в Китай и связать все страны Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) железной дорогой.

Новый импульс увеличению грузопотока по железной дороге между дружественными странами должно придать развитие как железнодорожной, так портовой инфраструктуры.

В сообщении с КНР по всем маршрутам перевозок в прошлом году достигнут исторический максимум в размере 123 млн тонн, в том числе доля белорусского экспорта выросла в 9 раз.

Контейнеры поехали на восток

При этом наблюдается активный спрос со стороны белорусских грузоотправителей на контейнерные перевозки в направлении КНР и стран Восточной Азии, считает первый заместитель начальника Белорусской железной дороги (БЖД) Пётр Дулуб. В 2021 г. БЖД отправила в международном сообщении 151 контейнерный поезд, в 2022 году эта цифра составила около 1 тыс., в I квартале текущего уже отправили более 400 поездов. Реальная потребность перевозки грузов в КНР составляет примерно 230 контейнерных поездов ежемесячно.

Управляющий директор АО «НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ, «Казахстанские железные дороги») Ерлан Койшибаев также подтвердил рост транзитных перевозок из Белоруссии в КНР. Преимущественно транспортировались удобрения, которые ранее не перевозились. Также увеличились перевозки древесины и продовольственных грузов.

По данным ОТЛК ЕРА, за 2022 год в КНР отправлено более 52 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) с калийными удобрениями.

Для увеличения объёмов перевозимых грузов, следующих в направлении Китая и в обратную сторону ОАО «РЖД» развивает инфраструктуру на Восточном полигоне. В том числе работы ведутся и на сухопутных пограничных переходах – Гродеково, Камышовая, Забайкальск и Наушки. Отдельный потенциал имеет открытый в этом году погранпереход Нижнеленинское – Тунцзян. В развитие погранпереходов с КНР в текущем году холдинг планирует инвестировать почти 4 млрд руб.

Транспортная группа FESCO приступила к строительству контейнерного терминала вблизи железнодорожной станции Ленинск-2 у российско-китайского пункта пропуска «Нижнеленинское – Тунцзян» в Еврейской автономной области. Планируемая мощность терминала составит 340 тыс. TEU в год. Ввод объекта в эксплуатацию намечен на конец 2024 г.

Ерлан Койшибаев отметил, что КТЖ также активно принимает участие в развитии транспортных коридоров. В частности, новый импульс развитию транзитных перевозок через территорию Казахстана должны придать строительство вторых путей железнодорожного участка Достык – Мойынты (836 км), реализация строительства железнодорожной линии в обход Алма-Аты (74 км) и ветки Дарбаза (Казахстан) – Мактаарал (Узбекистан) (106 км). Ведётся подготовка к строительству линии Бахта – Аягоз (272 км), которая должна связать КНР с Россией через Казахстан.

Отдельное внимание портам

ОАО «РЖД» ведёт развитие инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна, где к концу 2025 году планируется увеличение провозной способности с текущих 145,6 млн тонн до 156,2 млн тонн. На подходах к портам Азово-Черноморского бассейна на данный момент железная дорога позволяет перевозить 125 млн тонн всех грузов. Сейчас прорабатывается вариант ускоренного развития инфраструктуры до 130 млн тонн.

К концу текущего года также планируется увеличение провозных способностей инфраструктуры на подходах к портам Дальнего Востока до 173 млн тонн с текущих 158 млн тонн. На следующий год запланировано увеличение до 180 млн тонн.

Центральная Азия как перекрёсток

Начальник главного управления развития логистики и цифровизации АО «Узбекские железные дороги» Умидулла Ибрагимов обратил внимание на исчерпание пропускной способности Суэцкого канала, загруженность портов Евразии и переориентацию грузовых потоков.

По этим причинам традиционные логистические цепочки претерпевают трансформацию, усиливается роль маршрутов, проходящих через страны Центральной Азии. Он отметил, что сегодня необходимо развивать маршрут через Кабульский коридор (Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – порты Пакистана – порты Индии).

Проект строительства железнодорожной линии Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар является логическим продолжением построенной железной дороги Хайратон – Мазари-Шариф, которая позволит сформировать новый и кратчайший транзитный коридор с выходом на пакистанские и индийские железные дороги, а также к портам Аравийского моря (Гвадар, Карачи, Мумбаи и др.), создав единую железнодорожную инфраструктуру стран СНГ и стран Южной Азии (Афганистан, Пакистан, Индия, Бангладеш).

Этот проект позволяет без дополнительных расходов обеспечить скорейшую транспортировку грузов по коридору Север – Юг, соединяя крупнейшие рынки Южной Азии с рынками стран СНГ и Европы.

Проект железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар оценивается в 5 млрд долл. США. Он предполагает строительство магистрали протяжённостью 573 км и транзитным потенциалом до 20 млн тонн грузов в год. Недостающий участок позволит объединить все страны ШОС в единую железнодорожную сеть.

Источники: infranews.ru, 16.06.2023; advis.ru 04.04.2023

В.Путин: экспортный грузопоток по восточному направлению увеличится на треть к 2025 году

«Что касается восточного направления, то к 2025 году его экспортный грузопоток должен увеличиться на треть, а к 2030 году добавить еще 100 млн тонн к уровню 2022 года», – заявил президент РФ Владимир Путин, выступая на ПМЭФ16 июня.

Глава государства отметил, что ключевым мероприятием в этом направлении является увеличение провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Уже в этом году она должна прибавить 15 млн тонн, вырасти до 173 млн тонн.

Президент также отметил, что в настоящее время снизить загруженность дальневосточных терминалов. «Пользуясь случаем, отмечу успешную работу правительства и ОАО «РЖД», которые смогли оперативно увеличить вывоз контейнеров с Дальнего Востока. В итоге удалось ликвидировать заторы и снизить загруженность дальневосточных терминалов, в целом упростить поставки товаров и комплектующих из стран Азии», – добавил глава государства.

Источник: tass.ru, 16.06.2023

ОАО «РЖД» вывезли поездами повышенной массы на Восточном полигоне почти 1 млн тонн дополнительных грузов

Как отмечают в ОАО «РЖД», с начала года на Восточном полигоне уже проследовало более 8 тысяч поездов повышенной массы, что на 15,6% больше, чем годом ранее. Это позволило вывезти дополнительно 965 тыс. тонн грузов. А количество поездов, пропущенных с использованием технологии «виртуальная сцепка», выросло с начала года в 4,4 раза, превысив 11,8 тыс.

Компания в условиях повышенного спроса на перевозки предложила грузовладельцам привлекать инновационные вагоны с повышенной осевой нагрузкой и объемом кузова. Эта технологическая мера позволяет перевезти тем же парком больше груза, что повысит эффективность работы и грузоотправителей, и железнодорожников.

Источник: 1prime.ru, 02.06.2023

Временные правила перевозок на Восточном полигоне продлят до конца года

Правительство решило продлить действие временных правил очередности перевозок на Восточном полигоне до конца года, их срок истекает 1 июля. Решение принято на заседании Президиума правкомиссии по транспорту 26 мая 2023 г.

Как пояснили в секретариате первого вице-премьера Андрея Белоусова, большинство участников заседания высказались за их продление. По результатам обсуждения предложение о продлении до конца года действия временных правил было поддержано. Такое решение предлагал глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров на итоговом правлении монополии в середине февраля.

В марте 2022 г. действовавшие на Восточном полигоне правила недискриминационного доступа (ПНД), дававшие приоритет прежде всего экспортным сырьевым грузам, были приостановлены и заменены временными правилами. Те были направлены на высвобождение мощностей Восточного полигона под грузы с более высокой добавленной стоимостью, чем уголь, в приоритете также оказывались внутрироссийские перевозки, отправки грузов предприятий, потерявших европейские рынки сбыта, и т.п.

По данным ОАО «РЖД», с начала действия временных правил по конец 2022 г. перевозки неугольных грузов на Восточном полигоне выросли на 3,5% к 2021 г., в том числе на 45,5% увеличились перевозки цветных металлов, химикатов и бумаги, на 40,2% – контейнеров, а более 700 предприятий впервые смогли отправить свою продукцию в восточном направлении.

В первоначальной редакции временных правил весь экспортный уголь, включая тот, что вывозится из Кузбасса, Хакасии, Бурятии и Тувы в гарантированном объеме по поручениям президента РФ, оказался в предпоследней категории очередности. Ранее он занимал основные мощности Восточного полигона. Экспортные отгрузки угля из этих регионов резко просели, после чего угольщики добились восстановления приоритета этих отправок. По итогам первого квартала 2023 г. уголь продолжил занимать 70% от экспортного грузопотока на Восточном полигоне. ОАО «РЖД» отмечали, что если во втором квартале переместить уголь, едущий на экспорт по поручениям президента и правительства, из третьей в общую для угля шестую категорию очередности, можно на 2 млн тонн увеличить вывоз более высокодоходных грузов, нарастить ВВП на 25 млрд руб. и увеличить доходы ОАО «РЖД» на 1 млрд руб.

Как следует из материалов ОАО «РЖД», в прошлом году во временные правила был внесен ряд изменений, в частности, приоритизация экспортных перевозок угольных компаний и повышение приоритета для коксующегося угля и антрацита (в результате доля коксующегося угля в угольном экспорте на восток выросла с 36% в 2022 г. до 48% в 2023 г.). Также был снижен приоритет транзитных контейнерных перевозок из недружественных стран, в результате чего на май 2023 г. транзит контейнеров между недружественными странами не согласовывается, а объем транзита контейнеров из дружественных стран в недружественные упал более чем на 50%. В конце марта было принято решение о приоритете для лесной продукции: в мае принято на 96% больше заявок на перевозку от предприятий-производителей ЛПК по спискам Минпромторга. 4 мая введен повышенный приоритет внутри контейнерных перевозок для экспорта сельскохозяйственных и продовольственных грузов, для перевозок грузов, связанных с формированием государственного материального резерва, и для транзитных грузов, перевозимых в объемах, гарантированных межправительственными соглашениями.

В 2023 г. планируется достижение ключевого показателя провозной способности Восточного полигона – 173 млн т.

С 2024 г. все же планируется вернуться к ПНД, отказавшись от временных правил. Однако в ПНД предлагается учесть все решения, закрепленные во временных правилах, что, приведет их к полному сближению.

Источник: interfax.ru, 29.05.2023

АО «РЖД Логистика», ООО «КТК ПОРТ», ООО «Альфа» и ООО «Сухой Порт Южноуральский» будут развивать грузоперевозки по маршрутам «Восток – Юг» и «Север – Юг»

Компания «КТК ПОРТ», владеющая грузовым терминалом в морском порту Ростова-на-Дону, «РЖД Логистика» (РЖДЛ, входит в холдинг «РЖД»), судоходная компания «Альфа» и ООО «Сухой Порт Южноуральский» (проект «Государственной транспортной лизинговой компании», ГТЛК) договорились о сотрудничестве, в рамках которого намерены развивать международные грузоперевозки по мультимодальному маршруту «Восток – Юг». Соглашение об этом было подписано сторонами в рамках ПМЭФ-2023.

Соглашение предусматривает создание экспортно-импортных перевозок контейнерных и иных грузов между ТЛЦ «Южноуральский» в

Челябинской области и терминалом «КТК ПОРТ» в Ростове-на-Дону с целью дальнейшей транспортировки водным транспортом в зарубежные порты.

Обеспечение речным и морским транспортом, а также взаимодействие с фрахтователями и портами Турции, Сирии и Египта, исходя из соглашения, взяла на себя судоходная компания «Альфа», владеющая флотом из 9 сухогрузных судов класса река-море (компания принадлежит ХК «Эволюция» – СП группы компаний «Регион» и концерна «Россиум»).

Организацией железнодорожной составляющей маршрута и интеграцией усилий всех участников соглашения займется РЖДЛ. По словам гендиректора «РЖД Логистики» Дмитрия Мурева, перевозки грузов из Уральского региона и Южного федерального округа будут способствовать развитию транспортного коридора «Север – Юг». При успешной реализации соглашения проект станет дополнительным стимулом для развития перевозок по МТК «Север – Юг», а также для роста товарооборота с такими странами, как Турция, Сирия, Египет.

Источник: rzdlog.ru, 19.06.2023

«РЖД Бизнес Актив» и «Почта России» запустили еженедельный почтовый контейнерный поезд между Подмосковьем и Приморьем

Контейнерный оператор «РЖД Бизнес Актив» (входит в холдинг «РЖД») и «Почтовая логистическая компания» (дочерняя компания «Почты России») организовали регулярный почтовый контейнерный сервис от подмосковной станции Ступино до станции Артем-Приморский-1 в Приморском крае.

В составе первого поезда – 47 контейнеров с почтовыми отправлениями и коммерческими сборными грузами. Поезда будут отправляться каждую неделю по специально разработанному ОАО «РЖД» расписанию. Технология работы предусматривает отцепку и прицепку вагонов на станциях крупных городов вдоль Транссибирской магистрали. Время в пути в рамках нового сервиса – 10 суток.

Организатором сервиса выступает «Почтовая логистическая компания», а «РЖД Бизнес Актив» предоставляет фитинговые платформы и обеспечивает обработку контейнеров на терминалах на станциях Ступино и Артем-Приморский-1, находящихся в управлении компании.

Напомним, в мае 2022 г. ОАО «РЖД» и «Почта России» запустили еженедельный почтовый контейнерный поезд «Россия» по маршруту Москва – Владивосток – Москва. С момента открытия сервиса и по состоянию на

март 2023 года по маршруту прошло 56 поездов. Они доставили 3969 крупнотоннажных контейнеров и почти 60 тыс. тонн грузов.

Источник: infranews.ru, 06.06.2023

ОАО «РЖД» работают над расширением провозных мощностей к портам Азово-Черноморского бассейна до 150 млн т

ОАО «РЖД» в перспективе могут увеличить провозные мощности к портам Азово-Черноморского бассейна до 150 млн тонн в год, сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Алексей Шило, выступая на Всероссийском зерновом форуме в Сочи 19 мая.

Отмечается, что есть абсолютное понимание, что тех провозных мощностей в 125 млн тонн, которые созданы 2 года назад на подходах к Азово-Черноморскому бассейну, уже абсолютно мало. Есть программа по развитию производственных мощностей, поэтому планируется выйти на 131 млн тонн. Есть поручение правительства, поэтому активно прорабатывается вопрос по дальнейшему расширению провозных мощностей уже до 150 млн тонн.

Проводятся точечные мероприятия по наращиванию провозных мощностей к портам Азово-Черноморского бассейна.

В конце апреля завершилась реконструкция крупнейшего железнодорожного транспортного узла на пути к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) и международному транспортному коридору «Север – Юг» – станции Тихорецкой. Она находится на пересечении линий Волгоград – Краснодар и Ростов-на-Дону – Минеральные воды.

Это позволит дополнительно провозить около 8 млн тонн грузов в год, а вместе с другими мероприятиями по развитию подходов к АЧБ повысит пропускные возможности по направлению из Поволжья на Юг в 2,5 раза – до 101 пары грузовых поездов в сутки.

В ближайшие годы на юге будут созданы новые мощности по перевалке зерна. Например, терминала в порту Тамань мощностью 14 млн тонн. Также в ближайшие годы будут созданы резервы перерабатывающих способностей подъездных путей к действующим портам Азово-Черноморского бассейна в объеме 8,6 млн тонн, в том числе в порту Новороссийск (3 млн тонн).

До 2025 года ОАО «РЖД» направят около 1,2 млрд руб. на развитие грузового терминала Кутум в Астрахани. В настоящее время на терминале осуществляется переработка тарно-штучных, тяжеловесных, насыпных

грузов и контейнеров. Этот «сухой порт» перерабатывает грузы, которые следуют по международному транспортному коридору Север – Юг.

После масштабной модернизации терминал станет перевалочным хабом для любых грузов, перевозимых по железной дороге. Его перерабатывающая способность удвоится и составит 500 тыс тонн в год. Для этого холдингу «РЖД» предстоит реконструировать площадку для переработки тяжеловесных грузов и контейнерную площадку, установить модульный склад, обновить перегрузочную технику и автоматизировать производственные процессы.

Источники: interfax.ru, 19.05.2023; tass.ru, 02.05.2023

Челябинская область и FESCO договорились о развитии транспортно-логистического комплекса

Правительство Челябинской области и Транспортная группа FESCO на площадке Петербургского международного экономического форума заключили соглашение о сотрудничестве в развитии транспортно-логистического обеспечения предприятий региона.

Подписи под документом (о сотрудничестве) поставили губернатор Челябинской области Алексей Текслер и председатель совета директоров FESCO Андрей Северилов. В соглашении закреплены условия дальнейшего социально-экономического развития Челябинской области, в том числе посредством развития транспортно-логистического обеспечения предприятий. Соглашение вступает в силу со дня его подписания и действует до 31 декабря 2024 года.

Отмечается, что FESCO запустила новый железнодорожный контейнерный сервис Chelyabinsk Shuttle, который напрямую связывает «Владивостокский морской торговый порт» и ТЛК «Южноуральский» в Челябинской области. 5 июня прибыли первые 11 контейнеров из Владивостока в тестовом режиме, что позволит оценить техническое и организационное взаимодействие при реализации проекта для полноценного запуска. В рамках сервиса предусмотрены также услуги экспедирования и возможность доставки грузов «от двери до двери».

ТЛК «Южноуральский» будет выполнять функции грузового распределительного и консолидационного центра для экспортно-импортных и внутрироссийских грузов.

Проект осуществляется при взаимодействии с АО «ГТЛК», Челябинской таможней, Южно-Уральским территориальным центром фирменного транспортного обслуживания – структурным подразделением

Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД» по транспортному обслуживанию и министерством экономического развития Челябинской области.

Транспортная группа FESCO – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. FESCO оперирует сухими терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске и Томске. В управлении группы находится более 135 тыс. TEU, парк фитинговых платформ превышает 10 тыс. единиц. Флот группы включает более 30 транспортных судов в управлении, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях.

Источник: 1prime.ru, 15.06.2023

«ТрансКонтейнер» запустил регулярный морской контейнерный сервис из китайского порта Далянь в порт Восточный

ПАО «ТрансКонтейнер» (входит в Группу компаний «Дело») в середине мая 2023 г. запустил регулярный сервис по доставке грузов в РФ с прямым судорейсом из порта Далянь (КНР) в порт Восточный («Восточная стивидорная компания»).

В первый рейс в рамках нового сервиса судно вышло из Даляня 7 июня. На борту – различные грузы в универсальных 20- и 40-футовых контейнерах, включая товары народного потребления, автозапчасти, промышленное оборудование.

После перевалки на терминале «Восточной стивидорной компании» (актив Global Ports, входит в Группу компаний «Дело») контейнеры отправляются грузополучателю по железной дороге.

Планируемая периодичность отправок на морском плече – 1 раз в неделю.

Как сообщили в компании, теперь «ТрансКонтейнер» предлагает прямые регулярные перевозки в порт Восточный (г. Находка) из всех основных портов Китая – Шанхая, Нинбо, Тяньцзиня, Тайцана, Сямыня, Жичжао, Даляня и других. Это позволяет сократить транзитное время доставки на морском плече до 3-7 суток в зависимости от точки отправления.

Отмечается, что «ТрансКонтейнер» проводит масштабную работу по развитию транспортных услуг в сообщении между Россией и Китаем. Помимо сервисов с морским плечом в настоящее время компания предлагает перевозки в рамках своих контейнерных поездов из Китая в Россию через сухопутные пограничные переходы. Доставка в основном осуществляется

через погранпереходы в Забайкальске, а также транзитом через Монголию и Казахстан. Составы отправляются не реже 1 раза в неделю. Транзитное время из КНР в Москву при доставке через сухопутные пограничные переходы в среднем составляет 20-25 дней. В числе прочего «ТрансКонтейнер» предлагает доставку грузов из Китая в 20-футовых балк-контейнерах.

По словам президента ПАО «ТрансКонтейнер» Виталия Евдокименко, компания активно развивает китайское направление, считая его одним из главных стратегических приоритетов развития. Кроме этого, компания также осуществляет перевозки морским транспортом через Новороссийск и порты Санкт-Петербурга.

Для более оперативного обслуживания клиентов и транспортного обеспечения растущего товарооборота между РФ и КНР, компания намерена активно расширять географию своего присутствия в КНР. В рамках корпоративной стратегии планируется открытие дополнительных офисов дочернего экспедитора TransContainer Freight Forwarding в городах Шеньчжень, Циндао, Чунцин, Тьянцзин, Сиань в дополнение к уже работающим трем офисам в Шанхае, Даляне и Нинбо.

Источник: 1prime.ru, 08.06.2023

FESCO формирует собственный флот для МТК «Север – Юг»

Председатель совета директоров FESCO Андрей Северилов принял участие в стратегической сессии по развитию логистического хаба на маршруте МТК «Север – Юг» в рамках заседания правления Российского союза промышленников и предпринимателей в Махачкале (Дагестан).

По его словам, маршрут «Север – Юг» становится сейчас наиболее актуальным и востребованным. FESCO заинтересована в активном участии и развитии МТК «Север – Юг». «Мы давно представлены в странах МТК, в том числе в Казахстане, Республике Туркменистан. Считаем, что маршрут также поможет укрепить отношения с Индией и странами Ближнего Востока. Планируется активно участвовать в формировании пула потенциальных частных инвесторов, создании межведомственной рабочей группы и разработке плана работы по развитию логистического хаба», – отметил А. Северилов.

Говоря о формировании флота для обслуживания потребностей МТК «Север – Юг», напомнил, что FESCO обладает крупнейшим в России торговым флотом, работающим во всех евразийских акваториях. В настоящее время группа занимается вопросами приобретения флота класса «река-море». Вместе с «Объединенной судостроительной корпорацией» обсуждается

возможность приобретения флота на базе проекта 00108 (контейнеровоз-сухогруз), разрабатываемого ОСК. Надеемся, что с 2025-2026 гг. новые суда класса «река-море» пополнят российский флот.

Флот FESCO уже работает в бассейне Индийского океана, суда заходят в индийские порты Нава-Шева и Мундра. «Формируем сейчас для себя понимание грузовместимости судов, которые буду работать на дальнем конце МТК «Север – Юг», перевозить грузы из порта Бендер-Аббас», – продолжил председатель совета директоров FESCO.

«Группа, являясь, прежде всего морской компанией, приступила к решению своих задач, связанных с запуском маршрута «Север – Юг». Начали формировать флот, сейчас активно работают над развитием морских перевозок из Индии в Россию. Кроме того, отдельная задача – это строительство смешанного железнодорожного и речного терминала в Татарстане (Зеленодольский район), который станет крупнейшим хабом в Поволжье по сбору грузов в регионе с дальнейшей перевозкой на Каспий.

Создание сети транспортно-логистических центров в Каспийском море позволит объединить все элементы транспортного кластера Дагестана и значительно модернизировать транспортную инфраструктуру в регионе.

Источник: seanews.ru, 08.06.2023

FESCO и «РЖД Логистика» запустят альтернативную авиации железнодорожную доставку грузов из КНР

Транспортная группа FESCO и «РЖД Логистика» планируют запустить совместный сервис RailJet по ускоренной перевозке грузов в багажных вагонах поездов по маршруту Москва – Маньчжурия – Москва, который станет альтернативой грузовым авиаперевозкам по срокам доставки.

Соответствующее соглашение подписали председатель совета директоров FESCO Андрей Северилов и гендиректор «РЖД Логистики» Дмитрий Мурев. «Данное соглашение – первый шаг в подготовке к реализации договоренностей, достигнутых в апреле текущего года между ОАО «РЖД» и Китайскими железными дорогами о продолжении совместной работы по перевозке грузов, товаров электронной торговли и почтовых отправлений в багажных вагонах», – говорится в сообщении.

В настоящее время наблюдается увеличение отправок грузов, в том числе с Дальнего Востока, а у FESCO уже есть опыт в регулярной доставке грузов из Китая в Россию через «Владивостокский морской торговый порт».

«Принципиально новый сервис RailJet станет альтернативой грузовым авиаперевозкам по срокам доставки и будет значительно выгоднее для

грузоотправителей по стоимости. В условиях санкционного давления такой логистический продукт будет востребован. Он позволит сформировать конкурентоспособное, качественное и удобное для всех участников внешнеэкономической деятельности логистическое решение», – цитирует «РЖД Логистика» слова Мурева.

RailJet – специализированный сервис по скоростной доставке грузов в почтово-багажных вагонах. Отмечается, что он будет особенно актуален для клиентов из высокотехнологичных отраслей, а также для компаний, занятых в сфере трансграничной интернет-торговли. RailJet подойдет для товаров, чувствительных к срокам доставки, которые перевозятся, как правило, авиатранспортом, а также устройств, содержащих Li-Ion (литий-ионные) аккумуляторы, перевозка которых осуществляется преимущественно морским транспортом.

Скорость доставки RailJet – до 5 суток, регулярность отправлений – два раза в неделю по расписанию.

Источник: 1prime.ru, 01.06.2023

FESCO расширяет географию сервиса из Китая в Санкт-Петербург и Калининград индийским портом Мундра

Транспортная группа FESCO расширяет географию собственного прямого сервиса FESCO Baltorient Line (FBOL), связывающего Китай, Санкт-Петербург и Калининград, новым портом судозахода в индийский порт Мундра.

Первый судозаход из Китая в порт Мундра состоялся 21 мая. Далее теплоход компании FESCO отправился в Санкт-Петербург. Транзитное время сервиса составит 25 дней. На первом этапе суда будут отправляться один раз в месяц как в импортном, так и в экспортном направлении. В дальнейшем планируется увеличение регулярности до одного судозахода каждые 2 недели. Основу грузопотока нового сервиса формируют товары народного потребления, продукция предприятий лесопромышленного и химического комплексов, а также металлургической промышленности.

Сервис FBOL был запущен в марте текущего года. Это первый российский морской сервис между Китаем, Санкт-Петербургом и Калининградом через Суэцкий канал без трансшипмента в портах Европы. Маршрут сервиса: Циндао – Шанхай – Нинбо – Яньтянь – Мундра – Санкт-Петербург и в обратном направлении.

Источник: infranews.ru, 23.05.2023

FESCO запустила интермодальный сервис для доставки автокомплектующих из Китая в Белоруссию

Транспортная группа FESCO организовала интермодальный контейнерный сервис для доставки автокомплектующих из Китая в Белоруссию через Владивосток.

Первая партия машинокомплектов и запчастей в 62 TEU группы отправилась из китайского порта Нинбо 23 апреля во «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП, входит в FESCO). Из Владивостока автокомплектующие в составе контейнерного поезда доставят на белорусскую станцию Жодино. Дата прибытия – 22 мая.

В FESCO уточняют, что регулярность отправок для клиента данного сервиса – до 4 контейнерных поездов в месяц через ВМТП и альтернативные маршруты.

В начале апреля FESCO открыла в Белоруссии дочернее предприятие «ФЕСКО БелТранс», занимающееся оперированием текущих и развитием новых железнодорожных и интермодальных сервисов FESCO между Белоруссией и странами Юго-Восточной Азии, Турцией, Казахстаном и Узбекистаном.

Источник: infranews.ru, 12.05.2023

«РЖД Логистика» наращивает объемы перевозок автокомплектующих из Китая в Россию

АО «РЖД Логистика» с начала 2023 года организовало доставку из Китая свыше 10 тыс. машинокомплектов для российских автопроизводителей. Перевозки осуществляются по нескольким маршрутам – через территорию Казахстана, Монголии, а также через погранпереходы Гродеково – Суйфэньхэ и Забайкальск – Маньчжурия.

В рамках сервиса организованы как прямые железнодорожные отправки, так и мультимодальные перевозки через порты Дальнего Востока. Диверсификация маршрутов позволяет обеспечить гибкую стоимость доставки и четко соблюдать сроки поставок, что особенно важно для организации бесперебойного процесса производства. На выбор маршрута среди прочих факторов влияет степень загруженности транспортной инфраструктуры, в частности, погранпереходов.

Комплекс услуг «РЖД Логистики» включает процедуру предварительного таможенного декларирования, что позволяет ускорить

таможенную очистку после прибытия груза в пункт назначения за счет заблаговременной подачи и проверки необходимой документации.

Новые логистические решения отвечают потребностям отечественной автомобильной отрасли и призваны помочь производителям быстрее адаптироваться к текущим экономическим реалиям. Опыт и компетенции позволяют «РЖД Логистике» разрабатывать сервисы, полностью соответствующие ожиданиям клиентов с точки зрения стоимости и сроков.

Источник: rzdlog.ru, 26.05.2023

«РЖД Логистика» отправила первый контейнерный поезд с Южного Урала по МТК «Север – Юг»

Компания «РЖД Логистика» организовала первую экспортную отправку контейнерного поезда со станции Челябинск-грузовой Южно-Уральской железной дороги в направлении иранского морского порта Бендер-Аббас.

Состав проследует по территории России, Казахстана, Туркменистана и Ирана и прибудет в порт Бендер-Аббас для дальнейшей перегрузки в мае. Среди перевозимого можно выделить следующие группы грузов: металлы, пищевая продукция и напитки. В Бендер-Аббасе контейнеры будут перегружены на судно для отправки в порт назначения.

«Данная транспортировка – шаг в сторону расширения географии сервиса железнодорожных перевозок по МТК «Север – Юг». Мы уверены, что по итогам этой перевозки пул уральских предприятий, использующих данный сервис, будет расширяться. В настоящее время ведутся переговоры с крупнейшими предприятиями экспортерами/импортерами продукции по вопросам расширения логистического сотрудничества и возможного привлечения дополнительных объемов грузов на транспортный коридор», – отмечает директор обособленного подразделения в Челябинске АО «РЖД Логистика» Андрей Репин.

Регулярный сервис по МТК «Север – Юг» был запущен в октябре 2022 г. Отправки осуществляются 1 раз в месяц. Контейнерные поезда следуют по восточной ветке коридора до иранского порта, откуда могут быть отправлены морем в Иран, Пакистан, Индию, ОАЭ или Саудовскую Аравию.

Источник: akm.ru, 04.05.2023

«Агроэкспресс» с Узбекистаном становится логистическим проектом

«Агроэкспресс» по ускоренной доставке железнодорожным транспортом сельскохозяйственной продукции между Россией и Узбекистаном трансформируется в логистический проект для организации ритмичных и качественных поставок, заявил министр экономического развития РФ Максим Решетников.

«Проект «Агроэкспресс» потихоньку трансформируется в большой логистический проект. Потому что сейчас мы говорим о создании еще сети оптово-распределительных центров на территории Узбекистана», – сказал Решетников на Ташкентском международном инвестиционном форуме.

Глава минэкономразвития пояснил, что такая сеть необходима для сортировки и упаковки продукции сельхозпроизводителей Узбекистана, чтобы повысить сохранность товаров.

Рынок России большой, на нем ждут всегда продукцию из Узбекистана. Но очень важно сократить сроки доставки, сократить стоимость доставки, сделать ее ритмичной.

«Агроэкспресс» – специализированный сервис «РЖД Логистики» и Российского экспортного центра по доставке грузов АПК в Китай, Турцию и страны СНГ с помощью ускоренных контейнерных поездов. Сервис постоянно совершенствуется за счет расширения перечня маршрутов и применения современных перевозочных решений, использования рефрижераторных контейнеров и флекситанков. В июне 2021 года соглашение о реализации данного сервиса было подписано с узбекистанской компанией Uzagrologistics Centers. Перевозка товаров по принципу «зеленого коридора» должна обеспечить максимальный срок доставки продуктов из Узбекистана в РФ не более чем за 5 дней. По расчетам министерства экономического развития РФ, «Агроэкспресс» позволит нарастить железнодорожный грузооборот продукции между странами до 1 млн тонн к 2030 г.

Источник: 1prime.ru, 28.04.2023

АО «ФГК» запустило кольцевой маршрут перевозок пшеницы в полувагонах из Алтайского края в Казахстан

Федеральная грузовая компания (АО «ФГК») организовала перевозку пшеницы в полувагонах из Алтайского края в Акмолинскую область (Республика Казахстан). Состав из 64 универсальных полувагонов «ФГК» с объемом кузова не менее 85 м^3 сформирован с учетом имеющихся

требований к экспортным перевозкам, в частности, это касается технического состояния подвижного состава, срока его эксплуатации и остаточного пробега. В вагоны пилотного поезда было загружено 4300 т пшеницы.

Зерно в полувагоны грузили насыпью напрямую из бункеров элеватора грузоотправителя из Алтайского края. Для обеспечения сохранности груза в полувагонах, в том числе во избежание попадания атмосферных осадков, использовались специальные сертифицированные вкладыши «рукавного» типа. После выгрузки на станции назначения вагоны в том же составе возвращены на станцию отправления, а 23 апреля 2023 г., уже вновь загруженные пшеницей, отправлены в следующий рейс. Оборот вагонов от погрузки до погрузки составил 13 сут. На начальном этапе предусматривается отправление 2-3 поездов в месяц.

В АО «ФГК» уточнили, что компания стала первым оператором грузового подвижного состава, который разработал технологию доставки и осуществил в марте 2018 г. перевозку зерна насыпью в собственных полувагонах.

Источник: railfgk.ru, 24.04.2023

ПГК задействовала терминалы в центре России, в том числе на Южном Урале, в доставке контейнеров с Дальнего Востока

АО «Первая грузовая компания» (ПГК) выстроило сквозной сервис доставки контейнеров с Дальнего Востока в Москву с использованием собственного подвижного состава и перегрузкой из полувагонов на фитинговые платформы на специальных терминалах в центральной части России.

Сервис позволяет оптимизировать порожний пробег из-под выгрузки угольной продукции в полувагонах. Так, ранее вагоны после выгрузки на Дальнем Востоке обратно шли порожняком, сейчас состав едет сразу на следующую погрузку. Маршрут в составе от 57 до 71 полувагона собирается в течение 2-3 дней и отправляется на станции перегруза, расположенные на Восточно-Сибирской, Западно-Сибирской и Южно-Уральской железных дорогах.

В марте компания начала перегружать контейнеры на терминале около станции Формачево (Южно-Уральская железная дорога) в Челябинской области. Первый поезд из 62 полувагонов перегрузили на 31 фитинговую платформу и отправили в Москву. За первый месяц на станцию было отправлено 5 поездов из полувагонов с контейнерами.

Планируется, что в месяц с Дальнего Востока будет отправляться 8-9 контейнерных поездов на станцию Южно-Уральской железной дороги. Перегрузка контейнеров в пути следования ускоряет доставку, разгружает железнодорожную сеть и способствует рациональному использованию разного подвижного состава.

ПГК приступила к перевозке контейнеров в полувагонах в октябре 2022 года. С этого времени погрузка в полувагоны увеличилась в 8 раз. Сквозной сервис по доставке контейнеров с Дальнего Востока в Москву компания открыла в декабре прошлого года.

Источник: interfax.ru, 25.04.2023

Крупнейший контейнерный оператор Петербурга запускает новый проект

Группа компаний Global Ports (входит в группу «Дело») создает собственный парк специализированных контейнеров (4000 единиц), которые будут использоваться для перевозки, хранения и перевалки навалочных грузов в петербургском порту. Так крупнейший контейнерный оператор региона в условиях резкого снижения контейнерооборота в российских портах Балтийского бассейна (на 59% в первом квартале 2023 г. к аналогичному периоду 2022 г.) пытается увеличить оборот за счет использования контейнеров для перевозки навалочных грузов.

В партнерстве с ведущим российским интермодальным контейнерным оператором «Трансконтейнер» Global Ports запускает услугу, которая позволит предприятиям-изготовителям отправлять навалочные грузы контейнерными поездами непосредственно с собственных производственных площадок. Такая услуга может быть интересной для перевалки угля, а также компаний химической отрасли, в частности производителей минеральных удобрений, полагают эксперты.

Первая партия 20-футовых контейнеров в составе 1240 единиц уже находится на терминалах группы в порту Санкт-Петербурга. Еще столько же поступило в распоряжение Global Ports в начале мая. Третья партия ожидается в конце июня. Контейнеры изготавливаются по специальному заказу в Китае.

Как утверждают в Global Ports, отгрузка в контейнеры с собственной площадки компаний-производителей и последующая отправка груза контейнерным поездом позволят существенно ускорить логистику в сравнении с традиционной транспортировкой в полувагонах и минераловозах. Кроме того, грузовладельцы получат возможность

раздельного хранения в порту разных марок удобрений и накопления любых комбинаций судовых партий. Перевалка груза в трюм из специализированного контейнера также существенно безопаснее и экологичнее.

Первым клиентом новой услуги станет минерально-химический холдинг «ЕвроХим». 18 апреля на ежегодной транспортно-логистической выставке «ТрансРоссия» стороны подписали договор о намерениях, согласно которому производитель минеральных удобрений будет ежемесячно отгружать в контейнеры Global Ports для дальнейшей перевалки в порту Санкт-Петербурга до 100 тысяч тонн своей продукции.

Преимущества использования контейнеров для навалочных и насыпных грузов подтверждает член правления НП «ГПУ ВЭД «ГЕРМЕС» Юрий Ковалев. Поскольку страны Балтии закрыли перевозку российских и белорусских удобрений, а спрос на них на мировых рынках остается высоким, услуги российских портов по их перевалке стали более востребованы, отмечает эксперт. Быстро увеличить мощность существующих терминалов, способных переваливать удобрения, непросто, поэтому предлагаемый Global Ports способ позволяет ускорить решение проблемы производителей удобрений, а также самого контейнерного оператора.

По его словам, контейнеры удобно использовать также для перевалки угля. Угольные кучи, создающиеся в портах при традиционной перевалке, сильно загрязняют окружающую среду, и потому в петербургском порту их перевалка традиционным способом запрещена. Однако использование контейнеров может этот запрет снять – если из железнодорожного вагона его сразу перегружать в контейнер, хранить в порту в том же контейнере и потом прямо из контейнера пересыпать в трюм судна для дальнейшей транспортировки. Такой способ тоже может увеличить загрузку портовых контейнерных терминалов. Этому способствует востребованность угля на мировых рынка и перегруженность угольных терминалов Дальнего Востока.

Правда, использование контейнеров увеличивает затраты на перевалку угля, поэтому в порту Усть-Луга, где экологические нормативы более мягкие, скорее всего сохранится традиционная перевалка.

Источник: rbc.ru, 26.04.2023

Ставки на железную дорогу упали, но вырастут снова

Ставки на железнодорожные контейнерные перевозки из Китая в Россию сейчас активно снижаются. Об этом, комментируя ситуацию на рынке контейнерных перевозок, рассказал Федор Токарев, национальный

менеджер по интермодальным транспортировкам Noytech Supply Chain Solutions. Аналогичный тренд, по его словам, наблюдается и в сфере морских контейнерных перевозок.

Снижение ставок началось в апреле. В мае этот тренд стал более заметен ввиду нехватки грузов на подтверждённые ускоренных контейнерных поездов, демпинга цен, необходимости заполнения поездов и появления новых прямых морских сервисов из Китая в Санкт-Петербург.

В среднем, по данным Ф.Токарева, ставки на перевозку 40-футового контейнера сократились на 1000-1500 долл. США и более в зависимости от станций отправления.

В данный момент морские и железнодорожные перевозчики стараются снизить цены, чтобы увеличить грузопоток, – пояснил он. – Однако, скорее всего, снижение ставок на железнодорожные контейнерные перевозки из Китая в РФ продлится не так долго. Мы предполагаем, что к началу третьего квартала этого года ставки поднимутся при условии увеличения потребности в грузовых местах.

Приведет ли текущее снижение ставок к перераспределению грузопотоков между видами транспорта будет зависеть от разницы в цене на железнодорожные и морские контейнерные перевозки. Как правило, они уравниваются в пиковый сезон. После стабилизации уровень тарифов будет зависеть от перераспределения грузовых объемов между участниками рынка.

«Что касается очередей на границах, то они существуют всегда, так как сроки простоя на перевалке зависят от многих факторов. Так что, мы прогнозируем рост очередей в пиковый сезон», – добавил Ф.Токарев.

Также в Noytech Supply Chain Solutions ожидают роста объема автоперевозок на 20% за счет того, что многие получатели переходят на более удобную доставку до двери. «Цены на автомобильные транспортировки из Китая напрямую зависят от тарифов на железнодорожные и морские перевозки: чем они ниже, тем ниже ставки автотранспорта. Мы прогнозируем снижение уровня ставок на автомобильную доставку на 10-15%», – сказал Ф.Токарев.

Источник: seanews.ru, 23.05.2023