

AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“  
АО «ЛИТОВСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

Сводный библиографический перечень  
по теме:

***"Совершенствование перевозок и развитие  
железнодорожных транспортных коридоров  
ОСЖД"***

(по периодическим транспортным изданиям Республики Беларусь, Венгрии,  
Республики Казахстан, Литовской Республики, Республики Молдова,  
Республики Польша и Российской Федерации)  
ОСЖД 铁组  
(2012-2014 годы)

Подготовлен согласно Протоколу совещания экспертов по техническим и  
программно-информационным вопросам научно-технической и экономической  
информации ОСЖД (16-18 сентября 2014 года г. Варшава, Комитет ОСЖД)

## Содержание библиографического перечня:

1. Библиографический перечень Государственного объединения «Белорусская железная дорога» (Республика Беларусь)	2
2. Библиографический перечень ЗАО «Венгерские государственные железные дороги» (Венгрия)	26
3. Библиографический перечень Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (Республика Казахстан)	27
4. Библиографический перечень Акционерного общества «Литовские железные дороги» (Литовская Республика)	48
5. Библиографический перечень Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» (Республика Молдова)	51
6. Библиографический перечень Акционерного общества «Польские государственные железные дороги» (Республика Польша)	57
7. Библиографический перечень Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (Российская Федерация)	64

Библиографический перечень подготовлен Центром технической информации АО «Литовские железные дороги».

**Библиографический перечень Государственного объединения  
«Белорусская железная дорога» (Республика Беларусь)**

**Caspian corridor agreement = Соглашение по Каспийскому коридору** // Railway Gazette. – 2014. – № 6. – С. 12. – Рассматривается трехстороннее соглашение по завершению строительства недостающего участка запланированного Северо-Южного коридора вдоль западной части Каспийского моря. Соглашение достигнуто главами национальных железных дорог Ирана, Азербайджана и России на 60-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств СНГ в мае. В соответствии с соглашением, будет создан иранский участок маршрута между Рештом и границей с Азербайджаном недалеко от Астары, в то время как Азербайджанский ADDY будет отвечать за строительство участка в пределах своей территории.

**China – Europe containers = Контейнерные перевозки в сообщении Китай-Европа** // Railway Gazette International. – 2014. – № 8. – С. 8. – В статье говорится о планах оператора UPS по развитию контейнерных перевозок между Китаем и Европой (участки Ченду – Лодзь и Чунджу – Гамбург).

**China – Europe freight venture = Попытки наладить грузовые перевозки в сообщении Китай – Европа** // Railway Gazette International. – 2014. – № 8. – С. 8. – О меморандуме взаимодействия компаний DHL Global Forwarding и United Transport & Logistics Co. (совместное предприятие национальных железных дорог России, Казахстана и Беларусь) по развитию железнодорожных транспортно-экспедиционных услуг между Китаем и Европой.

**Governments edge towards consensus on Rail Baltica = Правительство края о формировании консенсуса Rail Baltica** // International Railway Journal. – 2014. – № 54/3. – С. 14-19. – Балтийские страны стремятся положить конец их изоляции от европейской железнодорожной сети новой стандартной колеей от Таллинна до Варшавы.

**In brief = Кратко** // International Railway Journal. – 2014. – № 54/1. – С. 5. – В статье сообщается о запуске строительства высокоскоростной линии Наньпин – Саньмин – Лунъянь, и о начале тестирования высокоскоростной линии Наньнин – Циньчжоу – Фанчэнган.

**In brief = Кратко** // International Railway Journal. – 2014. – № 54/2. – С. 5. – Белорусская железная дорога заключила контракт с китайской компанией на электрификацию линии Молодечно – Гудогай, до литовской границы. Проект планируется завершить к 2015 году.

**Lithuania: where east meets west = Литва: там, где запад встречается с востоком** // International Railway Journal. – 2014. – № 54/3. – С. 20-23. – Статья рассматривает процессы, связанные с развитием железнодорожного транспорта в Литве и маршруты Восток – Запад, идущими из России в Западную Европу. Приводится описание проектов, направленных на развитие перевозок в регионе, в том числе и грузовых.

**Loskant, D. Supporting Rail projects worldwide = Поддержка железнодорожных проектов по всему миру / D. Loskant** // Railway Gazette International. – 2014. – № 7. – С. 45 – 47. — В статье Денис Лоскант разъясняет, как DB International на основе навыков и опыта четырех десятилетий в разных странах поддерживает развитие железнодорожных магистралей и городских линий по всему миру. В статье упоминается о строительстве высокоскоростных линий в Китае. К 2020 году планируется построить до 16 000 км. С 2010 эксперты DB

International оказывают содействие по строительству двухпутного участка линии Датун – Сиянь длиной 277 км.

**News in brief = Новости кратко**// Railway Gazette International. – 2014. – № 8. – С. 7. – Статья информирует о том, что СИБ и Литовская железная дорога компания AB Lietuvos Gelezinkeliai подписали новый 18-летний кредитный договор стоимостью 53 млн. евро на строительство европейской колеи вдобавок к уже существующей и модернизацию трансъевропейских коридоров Восток – Запад от польской границы до Каунаса.

**Fesco планирует увеличить объем перевозок ж/д сервиса «Балтика-транзит»** // Транспорт. – 2013. – № 22. – С. 21. – О работе международного сервиса «Балтика-транзит», его показателях, интеграторах.

**Fesco сократит время доставки грузов между Москвой и Хабаровском** // Транспорт. – 2013. – № 40. – С. 18. – О сервисе доставки грузов ускоренными контейнерными поездами (Москва – Хабаровск). Использование специального графика позволит сократить время доставки грузов на 2 дня.

**GEFCO запускает новый железнодорожный сервис между Азией и Европой** // Транспорт. – 2014. – № 24. – С. 23.

**GEFCO начинает прямые грузовые железнодорожные перевозки по маршруту Рига-Калуга** // Транспорт. – 2013. – № 29. – С. 20. – Международная компания GEFCO совместно с компаниями «ТрансКонтейнер» и Nurminen Maritime Latvia совершили первую отpravку контейнерного блок-поезда из Рижского порта до грузового терминала в г. Калуга.

**Latvijas dzelzceļi для развития инфраструктуры в коридоре Восток - Запад** // Транспорт. – 2013. – № 21. – С. 22. – О предоставлении десятилетнего кредита Latvijas dzelzceļi на строительство второго пути на участке Скривери – Крустпилс, включенного в Трансъевропейскую транспортную сеть.

**PKP Cargo начала работать на железных дорогах Венгрии** // Транспорт. – 2013. – № 46. – С. 19. – О самостоятельных грузовых перевозках PKP Cargo по территории Венгрии.

**PKP PLK начнет модернизацию пути от Люблина в Варшаву** // Транспорт. – 2013. – № 20. – С. 26. – О планах на модернизацию участка Люблин – Варшава, что позволит сократить поездку на маршруте до 1,5 часов с нынешних 2,5 часа.

**Stena Line и «ТрансКонтейнер» открыли паромную линию от Скандинавии до России** // Транспорт. – 2014. – № 33. – С. 25. – О тестировании линейного сервиса контейнерных перевозок от Гетеборга до Самары с использованием железнодорожного транспорта в Швеции от Гетеборга до Нинесхама, далее – паромом до Вентспилса (Латвия) и по железнодорожной колее 1520 в направлении России, Центральной Азии и Китая.

**Азербайджан, Казахстан, Грузия и Турция организуют новый мультимодальный поезд** // Транспорт. – 2012. – № 49. – С. 20. – О проекте Silk Wind, в рамках программы ТРАСЕКА, направленном на создание мультимодального транспорта с системой предварительного обмена информацией между таможенными службами и железнодорожными операторами стран-участниц проекта.

**Азербайджан, Турция и Иран рассматривают возможности соединения своих железных дорог** // Транспорт. – 2014. – № 12. – С. 19. – Строительство железнодорожной магистрали Баку – Тбилиси – Карс.

**Ананьев, Р.** Балтийский вектор Белорусской / Р. Ананьев // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 16. – С. 1, 3. – О белорусско-литовском сотрудничестве в сфере грузовых и пассажирских перевозок.

**Ананьев, Р.** В приоритете – Гомель. На очереди – Гудогай и Калинковичи / Р. Ананьев // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 45. – С. 3. – О реализации проекта электрификации участка Гомель – Жлобин.

**Ананьев, Р.** Латвийский интерес / Р. Ананьев // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 76. – С. 3. – Белорусские и латвийские железные дороги намерены электрифицировать погранпереход.

**Ананьев, Р.** На расстоянии "клика" / Р. Ананьев // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 12. С. 3. – О внедрении на Белорусской железной дороге микропроцессорной централизации на участке Осиповичи – Жлобин, использовании сети цифровой радиосвязи стандарта GSM-R.

**Ананьев, Р.** Электрификация: точки роста / Р. Ананьев // Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 94. – С. 1-2. – О проектах по электрификации Белорусской железной дороги, а также о международном сотрудничестве с иностранными партнерами.

**АО «НК «КТЖ» расширяет сотрудничество по инновационному проекту «Электронный поезд»** // Транспорт. – 2012. – № 39. – С. 24-25. – О подписании 20.09.2012 года в г. Алматы Меморандума о взаимодействии в сфере оказания логистических услуг на территории Казахстана. В основе Меморандума лежит проект «Электронный поезд», в котором задействован принцип «Документ впереди поезда».

**Афганистан свяжет железной дорогой Туркменистан и Таджикистан** // Транспорт. – 2013. – № 39. – С. 23. – Об ожидании объявления тендеров на проведение технико-экономического обоснования афганского отрезка проекта железной дороги Туркменистан – Афганистан – Таджикистан.

**Балахонов, В.** На электровозе из Поднебесной вокруг Земли: беседа с В. Балахоновым / беседовал Ю. Бествицкий // Рэспубліка. – 2013. – 12 снеж. – С.1, 6. – О сотрудничестве Белорусской железной дороги с китайской компанией "CUEC" по электрификации Белорусской магистрали и приобретению электроподвижного состава.

**Беларусь – Литва: транспортно-логистические пути сотрудничества** // Компас экспедитора и перевозчика. – 2014. – № 5. – С. 5-11. – В статье рассматривается обсуждаемая во время транспортной недели текущая ситуация и перспективы литовско-белорусского сотрудничества в области транспорта и логистики.

**Беларусь и Польша намерены развивать железнодорожное сотрудничество** // Транспорт. – 2013. – № 3. – С. 28-29. – О выработанной согласованной стратегии взаимодействия при организации перевозок грузов и подписании плана сотрудничества на 2013 год между Белорусской железной дорогой и РКР Cargo.

**Беларусь и Польша намерены развивать скоростное движение между 2 странами** // Транспорт. – 2012. – № 8. – С. 23. – В ходе встречи руководителей железнодорожных администраций Беларуси и Польши были рассмотрены перспективы развития скоростного движения в сообщении Беларусь – Польша в рамках II Общеєвропейского транспортного коридора.

**Белорусская железная дорога внедряет новую технологию по доставке грузов в контейнерах** // Транспорт. – 2012. – № 8. – С. 22. – Данная технология позволяет осуществлять погрузку-разгрузку контейнеров «с земли», с фитинговых платформ, с автоконтейнеровозов в любом месте без использования складского или терминального оборудования, кранов.

**Белорусская железная дорога успешно развивает контейнерные перевозки со странами Таможенного союза** // Транспорт. – 2012. – № 4. – С. 27. – Показана тенденция увеличения роста объема грузоперевозок по БЖД в рамках Таможенного союза. Также были организованы перевозки грузов контейнерными поездами по новым маршрутам: из Чунцина в Дуйсбург, из Западной Европы в Москву и Нижний Новгород.

**БЖД ведет работу по организации перевозок грузов на основе электронных перевозочных документов в сообщении с Россией** // Транспорт. – 2013. – № 4. – С. 20. – О начале работ по реализации Белорусской железной дорогой совместно с ОАО «РЖД» пилотного проекта, предусматривающего организацию перевозок грузов по безбумажной технологии в международном сообщении.

**Благодаря процедуре предварительного таможенного информирования контейнерный поезд в Казахстане оформили за 1,5 часа** // Транспорт. – 2012. – № 46. – С. 58. – О проведении таможенного оформления поезда в рекордно короткие сроки за счет заблаговременной обработки информации.

**Божанов, П.** Развитие транспортных коридоров ЕврАзЭС – транспортно-логистическая стратегия сообщества: беседа с начальником Управления стратегического развития, координации, инвестирования транспортных систем и лицензирования Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Председателем комиссии по развитию транспортных коридоров при Совете по транспортной политике интеграционного комитета ЕврАзЭС Павлом Божановым / беседу вел В. Танкович // Компас экспедитора и перевозчика. — 2012. — № 2. — С. 14-16. — В статье представлено интервью начальника Управления стратегического развития, координации, инвестирования транспортных систем и лицензирования Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Председателя комиссии по развитию транспортных коридоров при Совете по транспортной политике интеграционного комитета ЕврАзЭС Павла Божанова.

**Бондарева, Т.** Колея общих интересов / Т. Бондарева // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 41. – С. 3. – Об участии делегации Белорусской железной дороги в пленарном заседании XLII сессии Совещания Министров ОСЖД в Вильнюсе.

**Бондарева, Т.** Новые возможности "Викинга" / Т. Бондарева // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 38. – С. 3. – О дальнейшем развитии проекта контейнерного поезда "Викинг" и присоединении к нему румынской железнодорожной компании АО "ЧФР Марфа".

**Бондарева, Т.** По пути взаимодействия / Т. Бондарева // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 66. – С. 1. – Освещены мероприятия, проводимые Белорусской железной дороги по осуществлению перевозок по Транссибирскому маршруту в страны Восточной и Западной Европы.

**В Беларуси разрабатывается стандарт на логистические услуги** // Транспорт. – 2013. – № 8. – С. 23. – О принятии стандарта «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации» в Беларуси.

**Вербитская, Н.** "Неман" отправился в путь / Н. Вербитская // Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 91. – С. 3. – О пробной перевозке в ноябре 2013 года большегрузных автомобилей на специализированных железнодорожных платформах по маршруту Колядичи – Каунас. Время в пути составило 11 часов 50 минут с учетом проведения таможенных процедур и пограничного контроля на границе.

**Вербитская, Н.** Теперь – на Гудогай / Н. Вербитская // Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 94. – С. 1. – О заключении договора строительного подряда по объекту "Электрификация направления Молодечно – Гудогай – госграница" Белорусской железной дорогой и китайской компанией по экспорту и импорту электрооборудования "CUEC".

**Впервые – по единой накладной** // Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 17 ноября. – С. 1. – Об использовании единой унифицированной накладной ЦИМ/СМГС при оформлении контейнерного поезда Чунцин – Дуйсбург впервые.

**В Иране началось строительство новой железной дороги** // Транспорт. – 2014. – № 34. – С. 26. – Новая железная дорога сыграет важную роль в деле расширения транзитных перевозок. На пограничном переходе Догарун она получит выход на территорию Афганистана, что позволит активизировать взаимные перевозки транзитных грузов с соседними странами.

**В Иране подписан контракт на строительство железной дороги Чабахар-Мешхед** // Транспорт. – 2013. – № 50-51. – С. 25. – О подписании контракта на строительство железной дороги Чабахар – Мешхед, реализация которого позволит проложить новый железнодорожный маршрут в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг».

**В Иране продолжается строительство железной дороги Мияне-Тебриз** // Транспорт. – 2014. – № 21. – С. 21. – Данная железная дорога – часть маршрута, который свяжет Иран с Европой.

**В Иране продолжается формирование международных железнодорожных маршрутов** // Транспорт. – 2014. – № 9. – С. 21. – О формировании на территории Ирана Южного международного маршрута, который берет начало в Китае и ведет в Турцию, а далее – в Восточную Европу.

**В Казахстане запустили в эксплуатацию железные дороги Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь** // Транспорт. – 2014. – № 34. – С. 25. – Запуск новых железных дорог значительно повысит транзитный потенциал трансказахстанских транспортных коридоров, проходящих из Китая направиении России и далее Европы.

**В Казахстане появились новые центры транспортного обслуживания контейнерных перевозок** // Транспорт. – 2013. – № 35. – С. 19. – Об открытии в Астане центров транспортного обслуживания грузовладельцев, решающих задачи организации контейнерных перевозок и повышения уровня сервиса.

**В Казахстане создан единый центр оказания транспортно-логистических услуг** // Транспорт. – 2013. – № 36. – С. 19. – О создании и работе национального мультимодального оператора KTZ Express – единого центра оказания транспортно-логистических услуг.

**В Китае появится новая железная дорога** // Транспорт. – 2014. – № 47. – С. 24. – О начале строительства новой железной дороги, которая свяжет Синьцзян – Уйгурский

автономный округ – ключевой регион экономической зоны Шелкового пути – с остальной частью страны.

**В Латвии заменят свыше 90 км пути в коридоре Восток – Запад** // Транспорт. – 2014. – № 8. – С. 21.

**В ноябре между Беларусью и Литвой запустят контрейлерный поезд** // Транспорт. – 2013. – № 41. – С. 19. – О запуске пилотного проекта контрейлерного поезда между Беларусью и Литвой, по первым итогам которого будет выяснена его дальнейшая целесообразность введения на постоянной основе.

**В рамках проекта «Транссиб за 7 суток» открыта продажа услуг через Интернет** // Транспорт. – 2013. – № 21. – С. 53. – О реализации онлайн-сервиса iSales, который представляет собой систему продаж услуг по перевозке грузов в контейнерах через Интернет.

**В России завершается строительство Амуро–Якутской железнодорожной магистрали** // Транспорт. – 2013. – № 33. – С. 19. – О завершении строительства Амуро–Якутской магистрали, окончательный ввод в эксплуатацию которой создаст условия для роста грузопотока в направлении портов Дальнего Востока и будет способствовать формированию более короткого маршрута в Китай.

**В свой юбилейный рейс «Викинг» вышел с максимально допустимым количеством вагонов** // Транспорт. – 2013. – № 7. – С. 73-75. – 10 лет назад поезд «Викинг» соединил железнодорожным сообщением Черное и Балтийское моря, открыв в 2003 году новую страницу в международном сотрудничестве стран СНГ: Украины, Беларуси и Литвы. В статье освещены история проекта, задачи по его совершенствованию и развитию.

**В Таможенном союзе готовятся к введению предварительного информирования о товарах, ввозимых железнодорожным транспортом** // Транспорт. – 2014. – № 30-31. – С. 28. – С 1.10.2014 года вводится предварительное информирование таможенных органов о товарах, ввозимых на территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

**В феврале через переход Алтынколь – Хоргос пойдут транзитные контейнерные поезда из Кореи** // Транспорт. – 2013. – № 5. – С. 26-27. – О запуске с февраля 2013 года контейнерных поездов через новый железнодорожный переход Хоргос (Китай) – Алтынколь (Казахстан) с использованием фитинговых платформ АО «Казтранссервис».

**В январе – сентябре БЖД отремонтировала 425 км пути** // Транспорт. – 2014. – № 40. – С. 25. – О проведении БЖД восстановительного ремонта на участке Красное – Минск – Брест II Общеευропейского транспортного коридора и участках Терюха – Гудогай и Жлобин – Езерище IX Общеευропейского транспортного коридора.

**В 2013 году Latvijas Dzelzceļš реализует четыре крупных инфраструктурных проекта** // Транспорт. – 2012. – № 9-10. – С. 24.

**В 2013 году украинские железнодорожники планируют выполнить 230 км модернизации пути** // Транспорт. – 2013. – № 4. – С. 19-20. – О планах «Укрзалізниці» выполнить 229,6 км модернизации с укладкой рельсов бесстыкового пути длиной в перегон на магистральных направлениях международных транспортных коридоров.

**В 2014 году в Казахстане введут в эксплуатацию новые линии** // Транспорт. – 2014. – № 4. – С. 21. – О вводе железнодорожных линий Жесказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь.



Данные магистрали оптимизируют конфигурацию международных транспортных коридоров в направлении Восток – Запад и Север – Юг.

**«Викинг» – новое логистическое решение** // Транспорт. – 2012. – № 9-10. – С. 62-64. – В статье описываются аспекты международного сотрудничества Украины и Литвы в области улучшения качества услуг по перевозке грузов контейнерным поездом «Викинг» и увеличением частоты его курсирования, что позволит привлечь больше клиентов.

**«Викинг» завоевывает страны** // Транспорт. – 2013. – № 5. – С. 66-67. – О присоединении к проекту «Викинг» Болгарии в лице национального болгарского железнодорожного перевозчика – ЕООД «БДЖ – Грузовые перевозки».

**«Викинг» повезет первые контейнеры в Турцию** // Транспорт. – 2014. – № 37. – С. 21. – В рамках проекта комбинированного поезда «Викинг» из Клайпеды в Турцию (по суше через Болгарию) будет отправлена пробная партия контейнеров. Время доставки составит 8 дней против 10 дней по морскому участку.

**Внедрение «РЖД» новых технологических решений привело к заметному увеличению скорости контейнерного поезда** // Транспорт. – 2014. – № 40. – С. 25. – Внедрение новых технологий в организации перевозочного процесса позволило провести контейнерный поезд 1343 Первая Речка – Москва – товарная – Повелецкая с опережением на 10 часов от ранее установленного расписания.

**Внедрение электронного документооборота на железнодорожном транспорте РФ** // Транспорт. – 2013. – № 45. – С. 22. – В статье рассматриваются вопросы внедрения электронного документооборота на железнодорожном транспорте Российской Федерации со слов начальника департамента информатизации ОАО «РЖД» А. Павловского на XVIII Международной конференции «Инфотранс 2013».

**Возобновлено движение поездов из Приморья в Хуньчунь** // Транспорт. – 2013. – № 32. – С. 19. – Об открытии в Приморском крае железнодорожного пункта пропуска Махалино – Хуньчунь, являющегося «сердцем» Туманганского транспортного коридора.

**Возрастание роли экспедитора в современных условиях** // Транспорт. – 2012. – № 26. – С. 61-65. – В статье анализируются итоги X ежегодной юбилейной конференции — «Дня международного экспедитора 2012» – с участием международных транспортных организаций ОСЖД, СІТ, FIATA, CLECAT.

**Всемирный банк одобрил дофинансирование железнодорожного проекта в Азербайджане** // Транспорт. – 2013. – № 27. – С. 20. – О выделении Азербайджану дополнительного финансирования на реализацию программы развития азербайджанских железных дорог.

**Вступление Армении в Таможенный союз может сделать железную дорогу Армения – Иран востребованной** // Транспорт. – 2014. – № 14. – С. 24.

**Главным стратегическим направлением работы «РЖД» является развитие инфраструктуры МТК «Север – Юг» и «Восток – Запад»** // Транспорт. – 2013. – № 16-17. – С. 24. – О перспективах роста объема контейнерных грузов евроазиатской торговли.

**Готовится к открытию паромно-железнодорожный маршрут Самсун – Кавказ** // Транспорт. – 2013. – № 6. – С. 20. – Об открытии инфраструктурного комплекса в порту г.

Самсун, который обеспечит комбинированное паромно-железнодорожное сообщение между Россией и Турцией.

**Готовится к сдаче в эксплуатацию участок Хасан – Туманган** // Транспорт. – 2013. – № 25. – С. 21. – О намерении ввода в эксплуатацию 01.07.2013 года реконструированного железнодорожного участка Хасан (РФ) – Туманган (КНДР).

**Грузовые поезда коридора Китай – Польша начнут заходить также на Прибалтику** // Транспорт. – 2014. – № 24. – С. 23.

**Грузоперевозки между Украиной и Турцией в железнодорожно-паромном сообщении вскоре будут осуществляться без переоформления документов** // Транспорт. – 2012. – № 41. – С. 25. – О перспективах перевозки грузов без их перегрузки (перевалки) в портах с железнодорожного на морской транспорт и переоформления перевозочных документов.

**ДВЖД налаживает технологию отправки грузовых поездов по спецрасписанию** // Транспорт. – 2013. – № 49. – С. 22. – О новой технологии отправки грузовых поездов по специально разработанному графику на Дальневосточной железной дороге.

**ДВЖД работает над увеличением отправок контейнерных поездов** // Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 23. – О новых маршрутах контейнерных поездов ДВЖД. О развитии услуг по отправке ускоренных контейнерных поездов.

**Для развития контрейлерных перевозок в рамках «пространства 1520» необходима господдержка** // Транспорт. – 2013. – № 18-19. – С. 19. – Рассмотрение ситуации с развитием контейнерных и комбинированных перевозок в рамках ОСЖД в сравнении с опытом стран Еврoзоны.

**До конца мая ОАО «РЖД» планирует подписать документы по реализации проектов в Сербии** // Транспорт. – 2013. – № 18-19. – С. 21. – О пяти проектах в Сербии в рамках Межгосударственного соглашения о предоставлении займа на 800 млн. евр., к реализации которых готово приступить ОАО «РЖД» после подписания документов.

**Досенко, В.** Интеллектуальные транспортные системы в управлении и функционировании Международных транспортных коридоров в странах Содружества / В. Досенко // Транспорт. – 2012. – № 38. – С. 59-61. – В связи с постоянно растущими объемами грузоперевозок возникает необходимость обеспечения системы управления всеми направлениями работы транспортного комплекса не только отдельной страны, но и создания единой системы, обеспечивающей контроль работы всей инфраструктуры. Реализовать эту задачу можно только при условии изменения подходов к организации и обеспечению системы управления на основе широкого применения современных интеллектуальных транспортных систем.

**Дробот, Ю.** Организация контрейлерных перевозок на «пространстве 1520 мм» / Ю. Дробот // Транспорт. – 2012. – № 37. – С. 65-67. – Рассматриваются проекты организации контрейлерных перевозок «Викинг» и «Ярослав». Представлен swot-анализ развития контрейлерных перевозок: сильные и слабые стороны, возможности, угрозы.

**Дробот, Ю.** Ширококолейка: перспективы и преимущества / Ю. Дробот // Транспорт. – 2013. – № 24. – С. 60-62. – О разработке проекта строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены, с целью соединения железнодорожной и автомобильной систем Центральной Европы с регионами Транссибирской магистрали. А также, для привлечения грузопотока на маршрут Азия – Россия – Центральная Европа и повышения конкурентоспособности железнодорожных контрейлерных перевозок.

Приводятся предпринятые РФ действия, направленные на скорейшую и эффективную реализацию проекта.

**ЕИБ выделит дополнительное финансирование на модернизацию железнодорожной линии Варшава – Радом** // Транспорт. – 2013. – № 39. – С. 23. – О предоставлении дополнительных инвестиций Европейским инвестиционным банком на модернизацию линии Варшава – Радом.

**Емельянова, Е.** Реализация и развитие транзитного потенциала Украины / Е. Емельянова // Транспорт. – 2013. – № 25. – С. 67-71. – В статье представлен анализ грузовых перевозок транзитных грузов через территорию Украины; рассматриваются мероприятия, направленные на развитие транзитного потенциала страны, а также затрагиваются проблемы, его тормозящие.

**ЕС хочет создать единую транспортную сеть** // Транспорт. – 2012. – № 13. – С. 29. – Содержится информация о плане по созданию на территории Евросоюза единой транспортной сети, которая объединяла бы автодороги, железные дороги, аэропорты и каналы. В рамках развития сети предполагается создание 10 транспортных коридоров.

**ЕЭП хочет создать единое транзитное пространство с Евросоюзом** // Транспорт. – 2013. – № 38. – С. 29. – О намерении создания единого пространства для транзита товаров между Лиссабоном и Владивостоком. О реализации проекта по организации системы «единого окна» во внешнеэкономической деятельности Таможенного союза.

**Железнодорожники Украины и Казахстана обсудили вопросы развития транзитного сообщения** // Транспорт. – 2013. – № 43-44. – С. 31. – О встрече представителей транспортных ведомств Украины и Казахстана в управлении Одесской железной дороги, на которой обсуждался ряд вопросов развития транспортной логистики и международного сотрудничества.

**Железнодорожные администрации стран Таможенного союза подписали Соглашение о создании «Объединенной транспортно-логистической компании»** // Транспорт. – 2013. – № 25. – С. 20. – О подписании 20.06.2013 года на Санкт-Петербургском международном экономическом форуме Соглашения о создании ОТЛК.

**Железные дороги внедряют программное обеспечение для электронного документооборота на пограничных станциях** // Транспорт. – 2013. – № 1-2. – С. 55. – О внедрении системы оперативной обработки документов на перевозку транзитных грузов.

**Железные дороги Литвы и Казахстана наметили направления дальнейшего развития контейнерного сервиса «Сауле»** // Транспорт. – 2014. – № 49. – С. 24.

**Закончила работу XII ежегодная Международная транспортная неделя в Одессе** // Транспорт. – 2013. – № 22. – С. 58-61. – В статье кратко освещены мероприятия XII Международной транспортной недели в Одессе: форумы, выставки, семинары, встреча министров ОЧЭС и др.

**Запущен новый контейнерный поезд из Китая в Германию** // Транспорт. – 2013. – № 32. – С. 19. – О новом маршруте контейнерного поезда из Чжэньчжоу в Гамбург, который несмотря на относительно высокую стоимость транспортировки грузов, сокращает сроки доставки товаров в 2 раза, по сравнению с морским путем или через Транссиб.

**Запущен новый контейнерный поезд из Китая в Чехию** // Транспорт. – 2012. – № 47. – 23-24.

**Запущен новый контейнерный поезд по маршруту Клайпеда - Москва** // Транспорт. – 2012. – № 13. – С. 22. – В статье представлена информация о курсировании нового контейнерного поезда «Меркурий» из Клайпедского порта в Москву.

**Из Поти в Тбилиси отправится новый контейнерный поезд** // Транспорт. – 2014. – № 18-19. – С. 66.

**Инвестпроекты: государственный интерес** // Железнодорожник Белоруссии. — 2013. — № 57. — С. 8. — О реализации инвестпроектов на Минском железнодорожном узле Белорусской железной дороги в рамках Государственной программы развития железнодорожного транспорта Беларуси на 2011—2015 гг., предусматривающих организацию внутригородских пассажирских перевозок по маршрутам Минск-Пассажирский – Ждановичи, Минск-Пассажирский – Руденск и Минск – Смолевичи, а также строительство станции Дегтяревка-Техническая, развитие вокзального комплекса станции Минск-Пассажирский и электрификацию участка Молодечно – Гудогай – государственная граница.

**Интерес к проекту «ОТЛК» проявляют европейские страны** // Транспорт. – 2014. – № 40. – С. 24-25.

**Иран и Казахстан расширяют транзитные перевозки грузов** // Транспорт. – 2014. – № 18-19. – С. 33. – О развитии транзитных перевозок между Ираном и Казахстаном, использовании транзитного потенциала погранперехода Инче-Барун и Серахс, использовании транспортных коридоров.

**Иран становится железнодорожным транзитным центром** // Транспорт. – 2013. – № 6. – С. 21. – О ряде проектов, реализация которых позволит соединить иранскую железнодорожную сеть с железными дорогами соседних стран.

**Иран, Туркменистан и Казахстан свяжет железная дорога** // Транспорт. – 2014. – № 47. – С. 24. – О планах введения в эксплуатацию 03.12.2014 года железной дороги Иран – Туркменистан – Казахстан, маршрут которой позволит сократить до 600 км расстояние между Персидским заливом, Центральной Азией и Европой.

**Итоги 59-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ** // Транспорт. – 2013. – № 47. – С. 24-26. – В статье освещаются итоги, подведенные на заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ, который проходил 19.11–21.11.2013 года в Кишиневе.

**К 2015 году пропускная способность Латвийской железной дороги возрастает** // Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 25. – Об осуществляемых мероприятиях на Латвийской железной дороге, которые приведут к увеличению пропускной способности, в том числе за счет развития инфраструктуры.

**К 2018 году Россия планирует запустить скорый поезд через Литву** // Транспорт. – 2013. – № 29. – С. 24. – О планах к 2018 года соединить скоростной железной дорогой Москву и Калининград, которая неизбежно будет пересекать Литву.

**Казахстан заинтересован в росте транзитного потенциала Транскаспийского транспортного коридора** // Транспорт. – 2013. – № 50-51. – С. 25. – О реализации проектов в сфере улучшения транспортной и логистической инфраструктуры Казахстана.

**Казахстан и Венгрия укрепляют сотрудничество в транспортно-логистической сфере** // Транспорт. – 2012. – № 20. – С. 27.

**Казахстан намерен увеличить объем транзитных товаров из Южной Кореи** // Транспорт. – 2012. – № 13. – С. 27. – В статье представлен материал о презентации нового маршрута Пусан – Иншан – Ляньюньгань – Достык – Алашанькоу в перспективе через транспортно-логистический хаб «Хоргос».

**Казахстан открывает новые железнодорожные маршруты** // Транспорт. – 2014. – № 24. – С. 24. – Строительство железнодорожных линий Жезказган – Бейнеу позволит создать прямые поставки грузов из центрального в западный регион Казахстана и далее в Европу. Расстояние перевозок сократится.

**Казахстан продолжит перспективное сотрудничество с Латвией в транспортной сфере, в т.ч. по контейнерным перевозкам** // Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 24. – О контейнерных перевозках на Балтику из Китая через Казахстан.

**Калининградские и литовские железнодорожники провели рабочую встречу** // Транспорт. – 2014. – № 48. – С. 24. – О рабочей встрече руководителей Калининградской железной дороги и АО «Литовские железные дороги», в ходе которой обсуждался, в том числе, комплекс вопросов, связанный с предстоящим вводом в эксплуатацию погранстанции Чернышевское.

**Каткевич, Г. «Викинг» набирает ход / Г. Каткевич** // Транспорт. – 2013. – № 24. – С. 58. – К исходу 10-летнего периода проект получил качественно новый импульс развития, связанный с активизацией украинской части маршрута. Особо внимательно в статье рассматриваются три фактора, заработавшие с 2012 года – жесткое расписание, скидки на перевозки контейнеров и открытие дополнительных станций для загрузки маршрута.

**Каткевич, Г. Железнодорожные контейнерные перевозки: российский аспект / Г. Каткевич** // Транспорт. – 2012. – № 43. – С. 54-56. – Представлены данные ОАО «РЖД», свидетельствующие о росте контейнерных перевозок в этой компании. Резервом дальнейшего роста является преодоление спадов отдельных контейнерных маршрутов. Освещены ценовые проблемы и рассмотрены резервы их решения.

**Каткевич, Г. «Электронный поезд»: открытые проблемы / Г. Каткевич** // Транспорт. – 2012. – № 22-23. – С. 88-89. – В статье рассматриваются аспекты функционирования пилотного проекта «Электронный поезд», наиболее полно воплощающего достижения безбумажных технологий в сфере контейнерных перевозок.

**Китай выделит кредит на строительство железной дороги в Таджикистане** // Транспорт. – 2014. – № 6. – С. 20. – Строительство железнодорожных линии Душанбе – Вахдат – Яван.

**Китай ускоренными темпами ведет строительство железнодорожных линий к границе РФ** // Транспорт. – 2014. – № 40. – С. 24. – О строительстве железнодорожных линий Харбин – Манчжурия – Транссиб, Харбин – Суйфэньхэ – Байкало-Амурская магистраль и Харбин Тунцзян. Реализация данного проекта является частью концепции Экономического пояса Шелкового пути.

**Китайская компания переведет железнодорожный сервис Чунцин – Европа на регулярную основу** // Транспорт. – 2014. – № 13. – С. 23.

**Ковалева, А.** Встреча экспертов / А. Ковалева // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 80. – С.1. – На 3-ем заседании белорусско-польской рабочей группы по вопросам сотрудничества в области транспорта рассмотрены вопросы развития погранпереходов между странами.

**Компания Latvijas dzelzceļš привлекла кредит на модернизацию коридора Восток-Запад** // Транспорт. – 2014. – № 40. – С. 25. – О предоставлении кредита на модернизацию участка коридора Восток – Запад, в частности, на постройку второго пути на 52-километровом участке Скривери – Крустпилс.

**Кононцов, В.** Энергия развития: беседа с В. Кононцовым / беседовал Р. Ананьев // Железнодорожник Белоруссии. — 2013. — № 93. — С. 4. — Об электрификации участка Молодечно – Гудогай-государственная граница с Литвой и перспективах развития электрификации на Белорусской железной дороге.

**Контейнерный поезд по маршруту Чонкин - Европа будет доставлять грузы быстрее** // Транспорт. – 2012. – № 16. – С. 28. – В статье представлена информация об ускорении движения контейнерного поезда Чонкин – Европа на китайском участке маршрута.

**«КТЖ» намерена продолжить развитие контейнерных перевозок из Китая в Германию** // Транспорт. – 2012. – № 8. – С. 22.

**«КТЖ» организует «шаттл-перевозки» в рамках проекта ТЛК «Южноуральский»** // Транспорт. – 2013. – № 38. – С. 21-22. – О намерении наладить перевозку грузов из Китая в РФ через Казахстан, что позволит сократить транзитный путь до 3100 км.

**«КТЖ» планирует запустить 3 контейнерных поезда** // Транспорт. – 2013. – № 48. – С. 22. – О деятельности «Казакстан темір жолы» по обслуживанию контейнерных грузопотоков в транзитном сообщении Азия — Европа.

**«КТЖ» планирует наращивать количество маршрутов контейнерных поездов** // Транспорт. – 2013. – № 36. – С. 19. – О планах «КТЖ» к 2020 году увеличить количество регулярных маршрутов контейнерных поездов.

**Латвийские железные дороги хотят найти свою нишу в евразийском коридоре** // Транспорт. – 2014. – № 25. – С. 26. – Латвийские железные дороги готовы инвестировать в развитие сервиса, который может быть востребован в работе евразийского транспортного коридора.

**Латвия активно работает над модернизацией коридора Восток – Запад** // Транспорт. – 2013. – № 30-31. – С. 23. – О планах развития железнодорожной инфраструктуры Латвии, в т.ч. направленных на модернизацию транспортного коридора Восток – Запад.

**Литва заинтересована в продлении маршрута «Викинга» на юг** // Транспорт. – 2012. – № 14. – С. 31. – Содержится информация о деловом экономическом сотрудничестве Литвы и Турции в продлении маршрута скоростного контейнерного поезда «Викинг».

**Литва пригласила Азербайджан присоединиться к «Викингу»** // Транспорт. – 2012. – № 15. – С. 31. – В статье представлена информация о международном сотрудничестве Литвы и Азербайджана в рамках присоединения к контейнерному поезду «Викинг».

**Литовские железные дороги планируют запустить новый контейнерный поезд** // Транспорт. – 2012. – № 13. – С. 24.

**Мартынюк, М.** Исключительный центр / М. Мартынюк // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 31. – 25 июля в Барановичах был открыт Центр транспортного обслуживания.

**Маршрутная скорость грузовых поездов на полигоне Октябрьской железной дороги возросла** // Транспорт. – 2013. – № 7. – С. 21. – О реализованной на полигоне Октябрьской железной дороги программы перевозки грузов по графику с фиксированным временем отправления и прибытия.

**Миндалева, И.** Отвечая требованиям времени / И. Миндалева // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 55. – С. 2, 6. – Об открытии на станции Барановичи – Центральные Белорусской железной дороги первого линейного Центра транспортного обслуживания.

**Молдова намерена включиться в контейнерные перевозки Китай – Западная Европа** // Транспорт. – 2012. – № 50. – С. 18. – О запуске контейнерного поезда КНР – Румыния, как пилотного проекта в рамках участия в развитии контейнерных перевозок оси Китай – Западная Европа.

**Молдова открыла регулярный контейнерный маршрут Кишинев – Джурджулешты** // Транспорт. – 2013. – № 37. – С. 19. – Об открытии нового регулярного контейнерного маршрута через морской порт Джурджулешты.

**Морозов, В. М.** Белорусская железная дорога: год 151-й: Ежегодно железнодорожный транспорт Беларуси перевозит около 150 млн. тонн грузов и 100 млн. пассажиров: беседа с В. М. Морозовым / беседовала Т. Иванюк // Экономика Беларуси. – 2013. – № 1. – С. 86-91. – О деятельности Белорусской железной дороги по обновлению мощностей, расширению парка техники, реконструкции инфраструктуры, электрификации железнодорожных линий в рамках IX Общеευропейского транспортного коридора, международному сотрудничеству.

**Морозов (Начальник Белорусской железной дороги), Владимир Михайлович** Белорусская железная дорога – надежное звено между Востоком и Западом / В. Морозов // РЖД-Партнер. – 2014. – № 8. – С. 54-55. – В статье представлен доклад Начальника Белорусской железной дороги Владимира Морозова о современных направлениях развития БЖД: совершенствования действующих и создание новых технологий перевозок грузов и пассажиров, развитие инфраструктуры, обновление подвижного состава, внедрение энергосберегающих технологий, электрификация железнодорожных линий, развитие скоростного пассажирского сообщения, создание собственной базы по модернизации и производству подвижного состава.

**Морозов (Начальник Белорусской железной дороги), Владимир Михайлович** Контейнерные перевозки ускоренными поездами / В. М. Морозов // Компас экспедитора и перевозчика. – 2014. – № 5. – С. 16-17. – Начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов рассказывает о политике наращивания объемов перевозок грузов в рамках ОТЛК и сообщении Европейский союз – Китай.

**Мост через Дунай между Болгарией и Румынией откроют для грузового транспорта** // Транспорт. – 2014. – № 1-2. – С. 22. – Второй мост через Дунай между Болгарией и Румынией является частью IV Общеευропейского транспортного коридора.

**Муугу и Калугу связал регулярный контейнерный маршрут** // Транспорт. – 2013. – № 4. – С. 23. – Об отправлении 21.01.2013 года первого состава по маршруту Мууга - Калуга для доставки комплектующих для автомобилей Mitsubishi.

**На ГЖД начнутся опытные поездки соединенных грузовых поездов весом 12,6 тыс. т.** // Транспорт. – 2014. – № 37. – С. 24. – Горьковская железная дорога внедряет технологию формирования и пропуска тяжеловесных грузовых поездов весом 12,6 тыс. т.

**Надежное транспортное звено магистрали // Железнодорожник Белоруссии.** – 2013. – № 56. – С. 4. – Комплексно освещена деятельность предприятия "Брестгрузтранслогистик" Брестского отделения Белорусской железной дороги.

**На Октябрьской железной дороге развивают движение тяжеловесных поездов //** Транспорт. – 2014. – № 37. – С. 24. – На участке Ковдор – Мурманск Октябрьской железной дороги впервые был проведен грузовой поезд весом 8 тыс. т. Это стало возможным благодаря использованию инновационного подвижного состава.

**На сети «Укрзалізниці» по регулярному расписанию работает лишь 1 контейнерный поезд //** Транспорт. – 2013. – № 37. – С. 19. – О работе контейнерных маршрутов на сети «Укрзалізниці» по предъявлению груза, за исключением поезда «Викинг».

**Началась прокладка ветки Rail Baltica от границы Польши до Каунаса //** Транспорт. – 2013. – № 39. – С. 23. – О начале прокладки железнодорожной ветки европейской колеи Rail Baltica от польской границы до Каунаса.

**Новая железная дорога позволит создать кратчайший путь между портами Черного и Персидского залива //** Транспорт. – 2013. – № 5. – С. 27. – О подписании соглашения о строительстве Южной Армянской дороги, которая должна стать частью международного транспортного коридора Север – Юг.

**Новая скоростная железная дорога сократит расстояние между Астаной и Алматы //** Транспорт. – 2013. – № 5. – С. 27. – О поручении начать строительство новой скоростной железной дороги протяженностью 1011,2 км в Казахстане.

**Новая технология, внедряемая на ОЖД, позволит конкурировать с автотранспортом в повагонных и мелких отправлениях //** Транспорт. – 2013. – № 26. – С. 22. – Изложена концепция продажи «вагоно-места» в т. ч. «грузовых шаттлах», которые ежедневно отправляются по расписанию на определенные направления.

**Новый проект – контрейлерный поезд в Литву //** Транспорт. – 2013. – № 49. – С. 46. – О новом проекте белорусских транспортников – контрейлерном поезде «Неман».

**От моря до моря по железной дороге //** Компас экспедитора и перевозчика. – 2014. – № 5. – С. 12-13. – О сотрудничестве Белорусской железной дороги с Литовскими железными дорогами.

**О товарах, ввозимых по железной дороге в Таможенный союз, нужно будет сообщать заранее //** Транспорт. – 2014. – № 14. – С. 56.

**ОАО РЖД «Логистика» начало мультимодальные перевозки по транспортному коридору «Север-Юг» //** Транспорт. – 2012. – № 21. – С. 26. – Филиал ОАО РЖД «Логистика» в Екатеринбурге начал мультимодальные перевозки пиломатериалов по транспортному коридору «Север-Юг».

**ОАО «РЖД» намерено перейти к регулярным контрейлерным перевозкам в сообщении Россия - Финляндия //** Транспорт. – 2013. – № 18-19. – С. 19. – Указанный маршрут выбран в качестве опытного полигона для отработки деталей организации



регулярных перевозок. Полученный опыт будет использован для запуска контрейлерного сообщения с Балтией, Украиной, Беларусью, Казахстаном.

**ОАО «РЖД» совместно с Белорусской железной дорогой и АО «НК «КТЖ» ведут работу по созданию Объединенной транспортно-логистической компании: подготовлено по материалам СМИ // Транспорт. – 2012. – № 47. – С. 65-66.** – Анализ рынка железнодорожных контейнерных перевозок свидетельствует о динамичном росте и потенциале его дальнейшего развития. С учетом этих данных ведутся работы по созданию ОТЛК. В статье изложены основные задачи ОТЛК, прогнозируются результаты ее деятельности.

**ОАО «ТрансКонтейнер» реализует новый проект // Транспорт. – 2013. – № 47. – С. 20.** – Об отправлении 19.11.2013 года нового контейнерного поезда со ст. Калининград-Сортировочный назначением до ст. Купавна.

**Объем грузоперевозок через погранпереход Алтынколь – Хоргос будет увеличен // Транспорт. – 2014. – № 6. – С. 19.** – О росте стратегической значимости транспортного коридора, соединяющего Китай – Туркменистан – Иран и страны Персидского залива через Казахстан.

**Овруцкая, Т. Только совместными усилиями можно интегрировать Украину в европейскую транспортную систему / Татьяна Овруцкая // Транспорт. – 2013. – № 42. – С. 58-59.** – В статье освещается высокий транспортный потенциал Украины, через территорию которой проходят четыре панъевропейских транспортных коридора и коридор ТРАСЕКА.

**ОЖД развивает перевозку высокодоходных грузов // Транспорт. – 2013. – № 29. – С. 20.** – Внедрение технологии перевозки штучных грузов Октябрьской железной дорогой позволит конкурировать с автотранспортом в сегменте мелких отправок, а новый сервис привлечь новых грузоотправителей.

**Опыт формирования «ОТЛК» в перспективе может стать базовым для развития маршрута «Новый Шелковый путь» // Транспорт. – 2014. – № 36. – С. 24.** – Среди основных системных вопросов в развитии маршрута «Новый Шелковый путь», который наиболее перспективен для «ОТЛК», является разработка единой тарифной политики для всех участников маршрута и развитие инфраструктуры.

**Основные направления работы Мининфраструктуры по развитию и совершенствованию ТДК Украины в 2014 года // Транспорт. – 2014. – № 6. – С. 30-41.** – Строительство Бескидского тоннеля.

**Открыт новый международный железнодорожный переход между Казахстаном и Туркменистаном // Транспорт. – 2013. – № 20. – С. 27.** – Об открытии прямого железнодорожного сообщения между Казахстаном и Туркменистаном по переходу ст. Болашак – ст. Серхетяка, который позволит осуществлять поставки грузов по кратчайшему пути и сократит время следования транзитных поездов.

**Открытие рабочего движения поездов на участке Жезказган – Саксаульская запланировано на декабрь 2014 года // Транспорт. – 2014. – № 14. – С. 23.** – Открытие железнодорожного участка Жезказган – Саксаульская позволит осуществлять прямые грузоперевозки из центрального Казахстана и ст. Достык на запад республики и далее в Европу.

**Открыто новое регулярное контейнерное сообщение между Китаем и Казахстаном** // Транспорт. – 2013. – № 49. – С. 22-23. – О совместном проекте Казахстана и КНР – регулярном контейнерном поезде Синджу – Достык – регионы Казахстана.

**ОТЛК и DHL договорились о стратегическом партнерстве на железнодорожные пути между Китаем и Европой** // Транспорт. – 2014. – № 13. – С. 24-25.

**Официально открыта железнодорожная линия Хасан – Раджин** // Транспорт. – 2013. – № 39. – С. 17-18. – Об открытии 22.09.2013 года в порту Раджин после реконструкции участка Хасан (РФ) – Раджин (Корея), который будет самым коротким транспортным маршрутом из Азии в Европу и обратно.

**Перевозки поездами «Зубр» и «Викинг» возросли почти в 9 раз** // Транспорт. – 2013. – № 46. – С. 17. – О выросшем объеме контейнерных железнодорожных перевозок поездами «Зубр» и «Викинг» в течение двух лет.

**Пилотный контейнерный поезд ОТЛК и DHL Global Forwarding доставил груз из Китая в Европу менее чем за 2 недели** // Транспорт. – 2014. – № 16-17. – С. 21.

**Пинчук, А.** Развитие контейнерных железнодорожных перевозок в Украине и СНГ / А. Пинчук // Транспорт. – 2013. – № 26. – С. 68-70.

**Планы «Объединенной транспортно-логистической компании»** // Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 24. – О планах ОТЛК к 2020 году увеличить железнодорожный грузооборот между Китаем и Европой, за счет снижения сроков доставки и оптимизации стоимости перевозок.

**По территории Армении будет пролегать железная дорога, соединяющая черноморские порты с портами Персидского залива** // Транспорт. – 2014. – № 23. – С. 26. – О реализации проекта Армения - Иран.

**Под Вильнюсом строят интермодальный терминал** // Транспорт. – 2013. – № 35. – С. 19. – О строительстве интермодального терминала Вильнюсского общественного центра логистики (ОЦЛ) на территории железнодорожной станции Вайдотай.

**Поезд Saule отправился из Клайпеды в Казахстан** // Транспорт. – 2012. – № 5. – С. 31.

**Поезда «Викинг» и ZUBR будут курсировать регулярно** // Транспорт. – 2012. – № 1-2. – С. 69-70. – В статье представлена информация о том, что с 19.01.2012 года поезд комбинированного транспорта «Викинг» и контейнерный поезд ZUBR будут курсировать регулярно дважды в неделю с украинских станций Черноморского региона по установленному графику движения, независимо от количества вагонов в составе поезда.

**Полтавская, Ю.** В помощь белорусским экспортерам / Ю. Полтавская // Железнодорожник Белоруссии. – 2011. – 21 декабря. – С. 3. – О разработке эффективной схемы транспортировки древесного сырья на Запад контейнерным поездом "Неман".

**Порт Раджин готовят к транзиту** // Транспорт. – 2013. – № 22. – С. 20. – О возможностях реконструируемого участка северокорейской железной дороги Туманган – Раджин обслуживать транзит китайских грузов.

**Правительство Швеции рассмотрит вопрос о строительстве новой грузовой железнодорожной ветки** // Транспорт. – 2013. – № 45. – С. 23-24. – О проекте новой грузовой железнодорожной ветки между городами Эльмхульт и Карлсхамн.

**Представители Белорусской и Монгольской железных дорог обсудили перспективы сотрудничества** // Транспорт. – 2014. – № 10. – С. 21. – Реализация проекта «Монгольский вектор».

**Премьер Литвы предложил Туркмении присоединиться к транспортному коридору Запад – Восток** // Транспорт. – 2013. – № 25. – С. 21. – О предложении Туркменистану стать участником проекта Восток – Запад и пользоваться выгодами перевозки грузов контейнерными поездами «Викинг», «Сауле» и «Меркурий», курсирующими в направлении незамерзающего Клайпедского порта на Балтике.

**Премьер-министры Украины и Литвы обсудили перспективу расширения проекта «Викинг» в страны Средней Азии** // Транспорт. – 2012. – № 16. – С. 33. – О международном транспортном сотрудничестве Литвы и стран Средней Азии в рамках продления маршрута контейнерного поезда «Викинг».

**Проблемы и перспективы развития комбинированных (контрейлерных) перевозок в Украине** // Транспорт. – 2012. – № 17. – С. 55-58. – В статье содержится информация о зарубежном опыте комбинированных (контрейлерных) перевозок как одном из главных направлений транспортной политики Евросоюза, а также анализируется состояние контрейлерных перевозок в Украине.

**Продолжается проект по созданию широкой колеи до Вены** // Транспорт. – 2014. – № 40. – С. 24.

**Проект «Новый Шелковый путь» – драйвер глобального транзита:** материал опубликован на сайте АО «НК «КТЖ» // Транспорт. – 2013. – № 46. – С. 66-68. – Статья посвящена II Международному транспортно-логистическому бизнес-форуму «Новый Шелковый путь». Сформулированы основные прозвучавшие на нем тезисы.

**Пропускная способность латвийского коридора Восток – Запад вырастет** // Транспорт. – 2014. – № 23. – С. 26.

**Пути развития международных мультимодальных/интермодальных грузовых перевозок** // Транспорт. – 2013. – № 40. – С. 59-62. – В статье освещены недостатки украинского законодательства в сфере мультимодальных/интермодальных грузовых перевозок и предложения по его улучшению для развития таких международных перевозок. Представлен сравнительный анализ с законодательством ЕС (взгляд Евросоюза).

**Работы по строительству в Казахстане железнодорожных линий Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь будут форсированы** // Транспорт. – 2013. – № 6. – С. 22. – О форсировании ввода в эксплуатацию железнодорожных линий Жезказган – Бейнеу и Аркалык – Шубарколь к 1 кварталу 2015 года, которые позволят осуществлять прямые грузоперевозки из Центрального Казахстана и станции Достык на запад республики и далее в Европу.

**Развитие сообщения Минск – Вильнюс является для Беларуси приоритетным транспортным проектом в рамках «Восточного партнерства»** // Транспорт. – 2013. – № 30-31. – С. 23. – О приоритетных транспортных проектах Беларуси, расположенных на отрезках сети стран «Восточного партнерства».

**Растут объемы перевозок, курсируют регулярно** // Железнодорожник Белоруссии. – 2012. – 25 января. – С. 6. – Указаны станции, на которых согласно специально разработанной "Укрзалізницею" технологии, будут формироваться контейнерные поезда Викинг и ZUBR. Высказывается мнение, что проекты и дальше будут развиваться – и не только на юг, но и на север, в Скандинавские страны.

**Расширение транспортных сообщений и перевозок между регионами Балтийского и Черного морей в рамках политики восточного добрососедства ЕС** // Транспорт. – 2013. – № 25. – С. 61-66. – В статье представлены реалии и перспективы сотрудничества стран в рамках программы «Восточное партнерство». В частности, рассматриваются проекты «Викинг», «Зубр», поднимается тема роли логистических центров и транспортных узлов в регионах Черного и Балтийского морей.

**Реализация госпрограммы Казахстана по развитию транспортной инфраструктуры позволит увеличить транзитные перевозки** // Транспорт. – 2013. – № 48. – С. 22. – Об одобрении программы по развитию транспортной инфраструктуры Казахстана до 2020 года.

**Регулярное курсирование «Викинга» приведет к росту грузопотока** // Транспорт. – 2012. – № 5. – С. 67-70. – В статье представлен материал на тему улучшения качества, а также уменьшения тарифных ставок по маршруту курсирования контейнерно-контейнерного поезда «Викинг».

**«РЖД» запускают регулярный сервис по отправке ускоренных контейнерных поездов** // Транспорт. – 2013. – № 20. – С. 26-27. – О реализации проекта «Трансиб за семь суток» на маршруте от станции Находка – Восточная до станции Москва – Товарная — Павелецкая.

**«РЖД Логистика» выступила партнером нового международного проекта** // Транспорт. – 2014. – № 48. – С. 23.

**«РЖД Логистика» готовится выйти на европейский рынок мультимодальных перевозок** // Транспорт. – 2012. – № 4. – С. 22-27. – Совет директоров ОАО «РЖД Логистика» одобрил участие компании в создании совместного российско-латвийского предприятия – акционерного общества Euro Rail Trans, которое будет осуществлять доставку грузов от погранпереходов Россия – Латвия до латвийских портовых терминалов.

**«РЖД Логистика» и «Трансконтейнер» организовали совместную отправку контейнерного поезда из Челябинска** // Транспорт. – 2012. – № 6. – С. 24. – Для реализации проекта отправки контейнерного поезда из Челябинска была разработана новая логистическая схема.

**«РЖД Логистика» приступила к доставке из Китая в РФ готовых автомобилей** // Транспорт. – 2013. – № 8. – С. 21-22. – Освещена технология доставки грузов по специально разработанному технологическому регламенту в вагонах-сетках через переход Забайкальск – Манжурия.

**«РЖД» открыли новый Облученский тоннель** // Транспорт. – 2013. – № 45. – С. 23. – О завершении первого этапа проекта «Реконструкция Облученского тоннеля на 8193 км участка Облучье – Известковая Дальневосточной железной дороги», реализуемого в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД».

**«РЖД» открыли регулярное движение поездов через погранпереход Махалино – Хуньчунь** // Транспорт. – 2013. – № 50-51. – С. 23. – Об открытии регулярного движения поездов 17.12.2013 года через железнодорожный грузопассажирский пункт постоянного многостороннего пропуска Махалино в КНР.

**«РЖД» планируют создать платформу для высокоскоростных железнодорожных магистралей** // Транспорт. – 2013. – № 24. – С. 24. – О планах ОАО «Российские железные дороги» совместно с вагоностроителями создать скоростную контейнерную платформу со скоростью до 160 км/ч для высокоскоростных железнодорожных магистралей.

**«РЖД» поможет «Железным дорогам Сербии» в реализации ряда проектов** // Транспорт. – 2012. – № 14. – С. 25.

**«РЖД» предлагают объединить сеть ВСМ с китайской сетью** // Транспорт. – 2013. – № 7. – С. 25. – О намерении Российских железных дорог объединить сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей, которая планируется к созданию в России, с аналогичной сетью дорог в Китае, «чтобы замкнуть высокоскоростную сеть».

**Россию и Китай свяжет железнодорожный мост** // Транспорт. – 2013. – № 21. – С. 22. – О планах на строительство первого в России железнодорожного моста в Китай через реку Амур.

**Рост грузооборота Усть-Лужского железнодорожного узла потребует расширения применения системы электронного документооборота** // Транспорт. – 2013. – № 45. – С. 22. – О внедрении технологии электронного документооборота на Усть-Лужском транспортном узле, которая позволит сократить время обработки поездов в среднем на 20–25 минут на каждый состав.

**Ротари, Е. Одесса как Нью-Йорк, или перспективы внедрения «единого окна» по всей Украине** / Е. Ротари // Транспорт. – 2014. – № 24. – С. 64-67. – О международном семинаре по проекту «Единое окно – локальное решение», позволяющего сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения регулярных требований, касающихся импорта, экспорта и транзита.

**Руководители Белорусской и Латвийской железных дорог обсудили перспективу увеличения объемов перевозок** // Транспорт. – 2014. – № 29. – С. 29. – О сотрудничестве Белорусской и Латвийской железных дорог в области привлечения дополнительного потока грузов в рамках реализации проекта "ZUBR".

**Румыния планирует построить высокоскоростную железную дорогу Бухарест – Кишинев** // Транспорт. – 2014. – № 36. – С. 25. – В случае реализации проекта строительства высокоскоростной магистрали Бухарест – Кишинев Румыния станет первой страной Центральной и Восточной Европы, которая применит разработанные в Китае передовые технологии, позволяющие развивать скорость до 350 км/ч.

**Румыния просит Китай построить ей высокоскоростную железную дорогу** // Транспорт. – 2013. – № 48. – С. 20. – О проекте строительства высокоскоростной железнодорожной линии, которая должна соединить порт Констанца через Бухарест с венгерской границей и модернизировать 4-й европейский транспортный коридор.

**Совещание министров транспорта: единое транспортное пространство ЕС-страны Восточного партнерства** // Транспорт. – 2013. – № 41. – С. 23-24. – Освещается встреча министров транспорта Евросоюза и шести стран Восточного партнерства, состоявшаяся

09.10.2013 году в Люксембурге, на которой обсуждались такие темы, как: формирование единого транспортного пространства; курсирование контейнерных поездов; возможности взаимодействия разных видов транспорта и др.

**Совместный транспортно-логистический проект АО «НК «КТЖ» и Interrail // Транспорт. – 2012. – № 20. – С. 33-34. – В центре внимания данной статьи – пилотный проект, представляющий собой внедрение совершенно новой системы курсирования маршрутных контейнерных поездов между Европой и Азией.**

**Создать благоприятные условия // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 76. – С. 2. – Белорусские и польские железнодорожники рассмотрят возможность возобновления движения поездов через границу около станции Влодава, проанализируют резервы для более активного использования погранперехода около Гродно.**

**Сообщение Германии с Восточной Европой находится в катастрофическом положении // Транспорт. – 2013. – № 30-31. – С. 23. – О проблемах железнодорожного грузового сообщения между Германией и странами Восточной Европы.**

**Состоялось заседание по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута // Транспорт. – 2014. – № 43-44. – С. 36.**

**Состояние и перспективы развития мультимодальных (комбинированных) перевозок в Украине // Транспорт. – 2012. – № 7. – С. 63-68. – В статье описывается современное состояние мультимодальных перевозок через морские порты Украины.**

**Специализированные ускоренные контейнерные поезда. Гарантия надежной доставки вашего груза. – Минск: Белорусская железная дорога, 2013. – 34 с. – Об организации международных грузовых перевозок ускоренными контейнерными поездами с применением унифицированной железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС, конкурентоспособных тарифов, сокращении времени в пути, упрощении таможенных процедур, диспетчерского контроля, повышении надежности перевозки грузов.**

**Специализированные ускоренные поезда. Мы сокращаем расстояния. – Минск: Белорусская железная дорога, 2012. – 11 с. : ил.**

**Страны Таможенного союза готовятся к вступлению в силу единых технических регламентов в области железнодорожного транспорта // Транспорт. – 2013. – № 48. – С. 22. – О подписании 27.11.2013 года в Минске меморандума о совместных действиях при вступлении в силу технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта.**

**Стратегический проект // Железнодорожник Белоруссии. – 2014. – № 34. – С. 1. – Единая транспортная компания (ОТЛК) в едином экономическом пространстве может быть уже создана в первом полугодии 2014 года.**

**Строительные работы в рамках железнодорожного проекта Баку – Тбилиси – Карс находятся на завершающей стадии // Транспорт. – 2014. – № 34. – С. 26. – О строительстве железной дороги Баку – Тбилиси – Карс на основании грузинско-азербайджанско-турецкого межгосударственного соглашения. Реализация данного проекта создаст возможность для соединения Трансевропейской и Трансазиатской сетей, транспортировки грузов и пассажиров через территории Азербайджана, Грузии и Турции с прямым выходом в Европу и Азию.**

**Строительство железнодорожной линии между Болгарией и Македонией начнется в 2014 году** // Транспорт. – 2013. – № 47. – С. 21. – Рассказывается о начале строительства в марте 2014 года ключевой железнодорожной линии, которая свяжет Македонию с Болгарией.

**Строительство железной дороги Баку – Тбилиси – Карс** // Транспорт. – 2014. – № 22. – С. 21. – Ввод в эксплуатацию железной дороги Баку – Тбилиси – Карс поможет открыть прямое железнодорожное сообщение от Лондона до Пекина. Магистраль свяжет, в том числе все страны от Центральной Азии до Китая.

**Строительство линии Баку – Тбилиси – Карс будет завершено в 2014 году** // Транспорт. – 2013. – № 48. – С. 25. – О проекте строительства новой 105-километровой ветки железнодорожной магистрали Баку – Тбилиси – Карс.

**Таможенный союз потребует предварительно информировать о ввозимых на его территорию железнодорожных грузах** // Транспорт. – 2013. – № 38. – С. 21. – О введении с 01.10.2014 года обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых железнодорожным транспортом, в целях оптимизации и ускорения совершения таможенных операций.

**Таможня... на вокзале** // Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 20. – С. 2. – О прохождении погранично-таможенных процедур пассажирами поездов, курсирующих между Минском и Вильнюсом, не на пограничной литовской станции Кяна, а на Вильнюсском железнодорожном вокзале.

**Тоннель «Мармарай» в Турции будет введен в эксплуатацию в конце октября** // Транспорт. – 2013. – № 40. – С. 18. – О введении в эксплуатацию железнодорожного тоннеля «Мармарай», который свяжет азиатскую часть Стамбула с европейской.

**«ТрансКонтейнер» включит в постоянную логистику перевозку грузов в хай-кьюбах** // Транспорт. – 2013. – № 36. – С. 20. – О возможности внедрения двухуровневых хай-кьюбов в постоянную логистику для перевозки автомобилей.

**«ТрансКонтейнер» запустил новый контейнерный поезд из Москвы во Владивосток** // Транспорт. – 2013. – № 46. – С. 19. – О запуске нового контейнерного поезда 12.11.2013 года по маршруту Москва – Товарная – Павелецкая (МЖД) – Первая Речка (ДВЖД).

**«ТрансКонтейнер» запустил регулярный сервис по доставке грузов из Литвы в Казахстан** // Транспорт. – 2013. – № 40. – С. 18. – О реализации нового контейнерного поезда «Балтийский ветер», следующего из Литвы в Казахстан.

**«ТрансКонтейнер» запустил 2 новых блок-трейна из С.-Петербурга в восточном направлении** // Транспорт. – 2013. – № 26. – С. 22-23. – Описаны новые блок-трейны – на Новосибирск и на Соликамск. Приводятся сведения о планируемом времени в пути, о составе поездов и др.

**«ТрансКонтейнер» совместно с «Дальневосточной логистической компанией» запустит новый грузовой сервис** // Транспорт. – 2013. – № 22. – С. 21. – О запуске сервиса по организации контейнерных перевозок из Новосибирска в Магадан, Петропавловск – Камчатский и на Сахалин.

**Транспортный коридор свяжет кратчайшим путем западную часть Китая с Россией** // Транспорт. – 2012. – № 24. – С. 29.

**Транспортный проект Silk Wind вдвое сократит сроки грузоперевозок** // Транспорт. – 2014. – № 43-44. – С. 36. – О создании транспортного проекта Silk Wind, целью которого является создание маршрутного поезда мультимодального транспорта с системой предварительного обмена информацией между таможенными службами и железнодорожными операторами стран-участниц проекта.

**Турция готова присоединиться к проекту «Зубр»** // Транспорт. – 2013. – № 37. – С. 19-20. – О намерении Турции присоединиться к проекту «Зубр», который привлекателен для них тем, что предоставляет возможность производителям альтернативный выход на рынки Евросоюза, Скандинавии, России и СНГ.

**Узбекистан приступит к строительству железных дорог Мазари – Шариф – Андхой** // Транспорт. – 2013. – № 7. – С. 25. – О планах Узбекских железных дорог в 2013 году приступить к прокладке нового 230-километрового отрезка железных дорог между Мазари — Шарифом и Андхоем на западе Афганистана.

**Уверенно, надежно, эффективно** // Железнодорожник Белоруссии. – 2013. – № 57. – С. 16. – Освещена деятельность Могилевского отделения Белорусской железной дороги. – Специализированные ускоренные контейнерные поезда. Гарантия надежной доставки вашего груза об организации международных грузовых перевозок ускоренными контейнерными поездами с применением унифицированной железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС, конкурентоспособных тарифов, сокращения времени в пути, упрощении таможенных процедур, диспетчерского контроля, повышении надежности перевозки грузов.

**Украина и Литва намерены работать над повышением эффективности реализации проекта Zubr** // Транспорт. – 2013. – № 41. – С. 25. – О перспективах сотрудничества Украины и Литвы в сфере развития транспортного коридора между Балтийским и Черным морем, а также о развитии международных проектов, в частности контейнерного поезда Zubr.

**Украина и Литва подписали протокол о сотрудничестве относительно развития грузоперевозок железнодорожным транспортом** // Транспорт. – 2012. – № 42. – С. 26-27. – О подписании 12.10.2012 году в Посольстве Литвы в Украине Протокола о намерении сотрудничества между Украиной и Литвой, а также между регионами Балтийского и Черного морей. Положения протокола направлены в т.ч. на повышение эффективности использования поезда комбинированных перевозок «Викинг».

**Украина и Турция развивают грузовое железнодорожно-паромное сообщение** // Транспорт. – 2012. – № 35-36. – С. 34-36. – В ходе украинско-турецких консультаций, состоявшихся в г. Киеве 28-30 августа 2012 года, стороны обменялись информацией о состоянии и перспективах развития отношений в сфере транспорта, а также подвели итоги и определили этапы работы между министерствами.

**Украина и Эстония намерены развивать сотрудничество в сфере транспорта** // Транспорт. – 2013. – № 42. – С. 26. – О подписании Протокола о намерениях между Украиной и Эстонией о сотрудничестве в сфере развития транспортного коридора между Балтийским и Черным морями.

**«Укрзалізниці» поручили разработать документацию к электронным перевозочным документам для железных дорог стран СНГ и ЕС** // Транспорт. – 2013. – № 38. – С. 49. – О



поручении «Укрзалізниці» доработать функциональные, правовые и технологические аспекты электронной накладной ЦИМ/СМГС.

**Укреплять связи, привлечь инвесторов** // Транспортный вестник. – 2013. – 25 апреля. – С. 1. – Об участии в работе международной транспортной выставке "ТрансРоссия-2013" и международной конференции по транспорту и логистике представителей транспортной отрасли РБ.

**«Укрзалізняця» продолжает внедрять электронные информационные технологии** // Транспорт. – 2013. – № 48. – С. 23-24. – Об успешном продолжении внедрения электронных безбумажных технологий в международные грузовые перевозки.

**«Укрзалізняця» развивает контейнерные перевозки** // Транспорт. – 2013. – № 42. – С. 41. – О комплексе мероприятий по развитию контейнерных перевозок на Украинских железных дорогах. В том числе, об открытии пункта контроля через границу на территории контейнерного терминала Одесса — Лиски.

**«Укрзалізняця» расширяет функции электронного документооборота во внутреннем и международном сообщении** // Транспорт. – 2013. – № 22. – С. 43. – Излагаются достоинства внедрения электронного документооборота в работу железных дорог. Рассматриваются дальнейшие планы по освоению безбумажных технологий в сотрудничестве Украины с сопредельными государствами.

**«Укрзалізняця» снизила стоимость перевозки контейнерного транзита в сообщении с Россией** // Транспорт. – 2013. – № 23. – С. 20-21. – О маршрутах, подпадающих под льготы на перевозки транзитом контейнеров, следующих от границ с ЕС в направлении России (в прямом и обратном направлениях).

**«Укрзалізняця» формирует тарифный коридор для перевозок контейнерных грузов из Польши в направлении РФ** // Транспорт. – 2013. – № 48. – С. 20. – О новом тарифном решении «Укрзалізняцы», предусматривающем введение льготных спецпоставок на перевозки 40-футовых контейнеров на маршруте Мостиска-2 (Львовская железная дорога, граница с Польшей) – ст. Зерново (погранпереход с Россией).

**Участники проекта TRACECA обсудили вопрос повышения привлекательности транзитных перевозок по маршруту Европа – Кавказ – Азия** // Транспорт. – 2012. – № 11. – С. 32. – О повышении привлекательности транзитных перевозок.

**Фисенко, О.** Развитие сотрудничества в сфере грузовых международных перевозок в Черноморском регионе / О. Фисенко // Транспорт. – 2012. – № 29. – С. 67-71. – В статье рассматривается организация сотрудничества «Украинских железных дорог» со странами Черноморского региона. В качестве примеров сотрудничества приводятся: Соглашение между Украиной и Турецкой Республикой от 25.01.2011 года; работа над совместным проектом Украины, Беларуси и Литвы «Викинг»; создание «Украинского транспортно-логистического центра».

**ЦИМ/СМГС: вчера, сегодня, завтра** // Транспорт. – 2013. – № 4. – С. 58-62. – О применении унифицированной накладной ЦИМ/СМГС в железнодорожно-паромных перевозках по Черному морю в Украине.

**Чехию привлекают к созданию евразийского транспортного коридора** // Транспорт. – 2012. – № 31. – С. 25-26.

**Ширококолейную железную дорогу могут продлить до Италии** // Транспорт. – 2014. – № 3. – С. 21. – О проекте продления железной дороги (колеи 1520) через Словакию в Вену до Италии.

**Южная таможня реализует пилотный проект по применению электронных замков с функцией GPS-GSM навигации** // Транспорт. – 2013. – № 34. – С. 52-53. – О реализации пилотного проекта на Южной таможне с 04.07.2013 года по применению электронных замков с функцией GPS-GSM навигации при перемещении товаров в режиме проходного транзита в контейнерах, ввезенных на таможенную территорию Украины через пункты пропуска МТП Южный, Ильичевский МТП и Одесский МТП.

**Южный коридор Транссиба соединит с Монголией** // Транспорт. – 2014. – № 24. – С. 23. – О проекте нового транспортного коридора РФ – Монголия – Китай.

За дополнительной информацией Вы можете обратиться:

Бондарь Анатолий - начальник отдела службы технической политики и инвестиций  
тел.: + 375 17 225 48 38  
факс: + 375 17 225 49 39  
e-mail: ns@rw.by

**Библиографический перечень ЗАО «Венгерские государственные железные дороги» (Венгрия)**

**Az V. közlekedési folyosó Szajol - Püspökladány szakaszának fejlesztése** = Development of Szajol-Püspökladány line, part of the Paneuropean Corridor V /Amdrási M. - Forgalom: Budapest, 2013, Vol. 15, n. 4, p. 3-5.

**Korridor Kazahsztánban. DB Schenker** = Corridor in Kazakhstan. DB Schenker. -Navigátor: szállítmányozók és fuvarozók lapja : Budapest, 2014, Vol. 22., n. 3., p. 4.

**A páneurópai IV-es korridor korszerűsítésének időszerű feladatai** = Current tasks of the modernization of the Paneuropean Corridor IV / Posnyák, J. - Forgalom: Budapest, 2013, Vol. 15, n. 1, p. 7-9.

**Corridor X upgrade.** - Railw. gaz. int., 168. k. 5. sz. 2012. - 8. p.

**Europäische Güterverkehrskorridore. Konsistente Regulierung der EU-Bahnen gesichert** / Gross, W. ; Schwecke, J.. - Deine Bahn, 40. k. 7. sz. 2012. - 20-24. p. 3 á.

**Die Eisenbahn Moldovas - Wege der weiteren Entwicklung** / Struna, v. - Z. OSShD, 55. k. 4. sz. 2012. - 15-16. p. 3 á.

**Integration des Baltikums in den europäischen Verkehrsraum** / Sakalys Algirdas. – Deine Bahn, 2013.3.sz. – p.58-61.

**Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS für den eurasischen Güterverkehr** / Eric Evtimov. - Deine Bahn, 2014. 4. Heft. – p.22-24.

**Die Eisenbahntransportkorridore der OSShD** / Aian Mamytov. – Deine Bahn, 2014. 4. Heft. – p.27-29.

**Die Eisenbahntransportkorridore der OSShD** / Alian Mamytov. – Zeitschrift der OSShD. – 2014. Nr.1. p.5-9.

За дополнительной информацией Вы можете обратиться:

Ágota Németh - библиотечарь  
Центр документации и библиотека  
Организации по администрации и документации  
тел.: +36 1 511-2453  
e-mail: nemeth.agota@mav-szk.hu

**Библиографический перечень Акционерного общества  
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (Республика  
Казахстан)**

**I. Журнал «Транс–Экспресс Қазақстан»**

1. Открыт новый железнодорожный коридор // Транс–Экспресс Қазақстан. – 2014. – № 10 (65). – С. 9– 10.

Открыт новый железнодорожный коридор на маршруте «Север–Юг», совместными усилиями трех государств построена 928-километровая железнодорожная линия – от казахстанских степей через туркменскую пустыню Каракумы в горную провинцию Гулистан на севере Ирана.

Железнодорожный транзит, который предлагают сегодня Казахстан и Туркменистан, может послужить и расширению экономических связей России и Ирана, а именно реализации российско-иранского торгового договора о поставках иранской нефти в обмен на российское зерно, оборудование и другие промышленные товары.

2. Молдахметов, Д. Стратегическая инфраструктура / Д. Молдахметов // Транс–экспресс Қазақстан. – - 2014. – № 9 (64). – С. 40–41.

Сегодня Казахстан активно реализует свой транспортный потенциал в стремлении стать деловым и логистическим хабом Евразийского континента. Формирование специальной экономической зоны «Хоргос - восточные ворота» является ключевым звеном на пути к данной цели. Проект предполагает создание эффективного транспортно-логистического и индустриального центров, обеспечивающих интересы торгово-экспортной деятельности и реализации транзитных возможностей страны в направлении Восток-Запад. При этом особое внимание уделяется железнодорожной инфраструктуре, строительство которой доверено ТОО «Компания «Жол Жендеушв»

3. Бугашов, Н. Западный вектор / Н. Бугашов // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2014. – № 9 (64). – С. 49–50.

Сегодня в Мангистау ведутся работы по расширению инфраструктурных возможностей. На базе порта создана свободная экономическая зона, которая предоставляет участникам беспроцентные налоговые преференции. Она полностью обеспечена всей необходимой инженерной инфраструктурой. В прошлом году на ее территории выделено 40 гектаров для возведения транспортно-логистического центра.

4. Колдаспаева, Е. Прорывной проект / Е. Колдаспаева // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2014. – № 8 (63). – С. 32.

Специальная экономическая зона «Хоргос – Восточные ворота» – транспортно-логистический и индустриальный центр, призванный обеспечивать интересы торгово-экспортной деятельности и реализации транзитного потенциала Республики Казахстан, способствовать развитию экономического и культурного обмена с сопредельными государствами, создавать благоприятный инвестиционный климат для отечественных и зарубежных инвесторов, и, что немаловажно, создавать новые рабочие места для жителей региона.

5. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2014. – № 2 (57). – С. 6–10.

Программа является логистическим предложением проводимой ранее политики в транспортной отрасли, нашедшей свое отражение в таких документах, как Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Республики Казахстан на 2010-2014 годы.

В рамках реализации проектов, включенных в Государственную программу по форсированному индустриально-инновационному развитию, начато строительство заводов по сборке пассажирских вагонов, электровозов, производству крупного вагонного литья и грузовых вагонов, где прогнозная потребность в кадрах в период с 2013 по 2016 годы составляет около 3 тысяч специалистов.

6. Чепенко, А. От эффективности работы КТЖ как транспортно-логистического оператора зависит рост экономики Казахстана / А. Чепенко // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2014. – № 2 (57). – С. 11–16.

В АО «НК «Қазақстан темір жолы» состоялось совещание по итогам работы в 2013 году и приоритетным задачам на 2014 год с участием Премьер-министра РК.

Премьер, отметив успехи КТЖ, поручил ускорить формирование национальной сети транспортно-логистических центров, завершить строительство терминальной инфраструктуры, а также акцентировал внимание на необходимости формирования крупной логистической транснациональной компании, способной обеспечить оказание услуг всеми видами транспорта.

7. Юрьева, М. Интеграционные риски / М. Юрьева // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2014. – № 2 (57). – С. 17–20.

Членство в ВТО предполагает выполнение определенных обязательств, в том числе в рамках Соглашения по связанным с торговлей инвестиционным мерам (ТРИМС), а также Соглашение по субсидиям и компенсационным мерам.

Таким образом, введение обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых железнодорожным транспортом, представляет собой очень сложную процедуру получения требуемой информации и влечет за собой риски ее непредставления в установленные сроки, несоответствия требуемым формам и так далее.

8. Молдахметов, Д. Дорога из страны шелка / Д. Молдахметов // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2014. – № 1 (56). – С. 26.

Находясь между динамично развивающимися рынками Европы и Азии, Казахстан в современных условиях глобализации мировой торговли придает большое значение развитию транзитно-транспортного потенциала. Особое внимание уделяется нашему восточному соседу - Китайской Народной Республике, взаимовыгодное сотрудничество которой с евразийскими странами в последнее время выходит на новый этап.

9. Торжественное открытие международного железнодорожного перехода // Транс-Экспресс Қазақстан. – 2013. – № 4 (49). – С. 6–9.

Президенты Казахстана и Туркменистана открыли прямое железнодорожное сообщение между странами по переходу станция Болашак (Республика Казахстан) – станция Серхетяка (Республика Туркменистан).

10. «Дорожные карты» ЕС поддерживают электрификацию // Транс-Экспресс Қазақстан. – 2013. – № 4 (49). – С. 26.

«Дорожные карты» Европейской комиссии по вопросам энергетики (Energy Roadmap 2050) и Европейского парламента по единой европейской транспортной зоне (Single European Transport Area) можно рассматривать как политическую базу для увеличения инвестиций в развитие железных дорог ЕС. Energy Roadmap констатирует, что для решения задачи сокращения эмиссии парниковых газов более чем на 80% к 2050 г. необходимо увеличить долю в перевозках, выполняемых электрифицированными видами транспорта.

11. Шинтимиров, М. В русле глобальной интеграции / М. Шинтимиров // Транс-Экспресс Қазақстан. – 2013. – № 2 (47). – С. 8–11.

Вступление Казахстана в ВТО может существенно повлиять на интеграционные процессы, нивелировав различные барьеры, которые существуют пока на пути международного капитала, товаров, услуг и рабочей силы.

12. Оразбаев, Т. Интеллектуализация - главный вектор развития / Т. Оразбаев // Транс-Экспресс Қазақстан. – 2013. – № 2 (47). – С. 42–47.

Транспортная политика многих развитых стран в настоящее время базируется на разработке и продвижении интеллектуальных транспортных систем. Они рассматриваются как действенное средство для решения насущных проблем отрасли, таких как недостаточно высокая производительность транспортной системы, рост потребления энергоресурсов, задержки оборота пассажиров и грузов, высокий уровень людских потерь в результате транспортных происшествий, негативное влияние на окружающую среду и так далее.

13. Юрьева, М. Контуры логистического развития / М. Юрьева // Транс-Экспресс Қазақстан. – 2013. – № 1(46). – С. 30–35.

Поставленные главой государства задачи по созданию на базе «Қазақстан темір жолы» международного транспортно-логистического оператора требуют эффективной работы и принципиально новых подходов. Вице-президент по логистике АО «НК «КТЖ» в интервью журналу «Транс-Экспресс Қазақстан» дал оценку прошлогодним инициативам, обозначил стратегические ориентиры и рассказал о приоритетах на 2013 год.

14. Тапелова, Г. Скорый электронный / Г. Тапелова / Транс-Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 9 (44). – С. 40–42.

В 2012 году АО «НК «КТЖ» совместно с международными консультантами была разработана Стратегия развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан. Одним из инструментов реализации данного мастер-плана является проект автоматизации документооборота на транспорте – «Электронный поезд».

15. Толебаев, С. MultiRail– модель, которая меняет реальность / С. Толебаев // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 8 (43). – С. 30–32.

В статье идет речь об одной из передовых информационных систем АСУ MultiRail, которая проектировалась для Североамериканских железных дорог в начале 90-х годов. Их процесс эксплуатации во многом схож с казахстанским, однако есть и некоторые различия. Потребовалось внести существенные изменения в АСУ, чтобы с ее помощью можно было качественно моделировать тоннажную модель движения поездов с отправлением по мере формирования состава.

16. Кенжебаева, М. Добровольное подтверждение соответствия как гарантия качества услуг /М. Кенжебаева // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 8 (43). – С. 40.

В настоящее время в Казахстане активно внедряется добровольная сертификация услуг в экспедиторской отрасли на железнодорожном транспорте, которая позволит казахстанскому экспедитору пройти процедуру сертификации, подтвердить свой статус добросовестного и надежного партнера.

17. Говорухина, Л. К новым стандартам /Л. Говорухина // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 8 (43). – С. 43–47.

Казахстану предстоит стать международным деловым транспортно – логистическим хабом. Для его становления нужно сделать немало, в том числе и в железнодорожной отрасли. Программой по развитию транспортной инфраструктуры республики в сфере железнодорожного транспорта среди главных задач обозначены модернизация и обновление железнодорожного пути, оптимизация сети железных дорог посредством строительства новых участков.

18. Европа и Азия становятся ближе // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 8 (43). – С. 55.

Эффективное использование информационных технологий, сотрудничество железных дорог, операторов и иных поставщиков транспортных услуг с целью облегчения процедуры пересечения границ проводят к глобальному повышению эффективности перевозок. Совместно с казахстанскими коллегами разработаны меры по дальнейшему совершенствованию Евро-Азиатских железнодорожных грузовых перевозок.

19. Казахстан - Новый шелковый путь // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 7 (42). – С. 37–44.

На заседании Совета иностранных инвесторов Президент Казахстана объявил о начале реализации проект «Новый Шелковый путь».

20. Баурин, С. Системное ускорение / С. Баурин // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 6 (41). – С. 30–32.

О внедрении автоматизированной системы управления «Договорная и коммерческая работа» АСУ «ДКР», значительно ускоряющей процесс подачи и оформления заявок, а также перевозочных документов. Электронные платежи также значительно ускорят взаиморасчеты за услуги, что предоставляет дополнительные возможности для сокращения сроков грузоперевозок, которые выгодны и услугодателям, и клиентам.

21. Бекмагамбетов, М. Шпенст, Е. С акцентом на интеллектуальную транспортную систему /М. Бекмагамбетов, Е. Шпенс // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 6 (41). – С. 49–51.

Стремительный рост мирового внешнеторгового оборота в значительной степени определяет главные направления развития казахстанского транспортно-логистического рынка. Однако наличие предпосылок для роста международных перевозок - еще не гарантия успеха: нужна повседневная целенаправленная деятельность по совершенствованию условий перевозок и привлечению транзита.

22. Новый Шелковый путь - масштабный проект // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 5 (40). – С. 5.

На 25-м пленарном заседании Совета иностранных инвесторов Президент Казахстана представил потенциальным международным партнерам концепцию проекта «Новый Шелковый путь».

Ожидается, что к 2020 году объем торговых операций между сопредельными с Казахстаном странами вырастет в полтора раза и достигнет одного триллиона долларов.

Годовой объем внешней торговли между КНР и Европой уже сейчас превышает 500 миллиардов долларов при среднегодовом росте в 8 %. А транзитный маршрут из Китая в Европу через наше государство имеет неоспоримое преимущество: он значительно короче по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал.

Конкурентное преимущество проекта «Новый Шелковый путь» будет основано на реализации «принципа 5С» (скорость, сервис, стоимость, сохранность, стабильность).

Активно развивается МЦПС «Хоргос» на границе с КНР. На западе страны будут реализованы проекты по расширению морского порта Актау и строительству логистического центра в городе Актобе. Достаточно быстро строится трансконтинентальный коридор «Западная Европа - Западный Китай», который позволит сократить сроки доставки грузов из Китая в Европу автотранспортом почти в 3,5 раза по сравнению с морским путем.

23. Дорога к Новому Шелковому пути // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 5 (40). – С. 6–9.

В рамках V Астанинского экономического форума прошел круглый стол на тему «Перспективы развития транспортной инфраструктуры в Казахстане. Вел его вице-министр транспорта и коммуникаций РК Азат Бектуров.

24. Ключевые объекты «Нового Шелкового пути» // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 5(40). – С. 13.

В рамках рабочей поездки по Алматинской области Президент Казахстана Н. Назарбаев ознакомился с ходом строительства пограничного перехода на станции Алтынколь - конечном пункте железнодорожной линии Жетыген - Коргас. Здесь уже построены инфраструктурные объекты, функционируют современный вокзал, возводится перегрузочный комплекс.

25. Исингарин, Н. Территория сотрудничества / Н. Исингарин // Транс– Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 1 (36). – С. 20–21.

25 августа 2005 г. в рамках реализации Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Республики было создано АО



«Международный центр приграничного сотрудничества (МЦПС) «Хоргос». Его территория разделена государственной границей между Казахстаном и Китаем на две части. Основной сферой деятельности АО «МЦПС «Хоргос» является обеспечение функционирования инфраструктуры казахстанской части Центра.

26. Юрьева, М., Архарова, Д. Единство во имя транзита / М. Юрьева, Д. Архарова // Транс-Экспресс Қазақстан. – 2012. – № 1 (36). – С. 15–19.

Улучшение социально-экономической ситуации в Казахстане, рост промышленного производства и товарооборота, увеличение экспортного и импортного потенциала - эти и другие факторы оказывают решающее воздействие на дальнейшее развитие отечественной транспортной отрасли, которая постепенно преобразуется в транспортно-логистическую с параллельным созданием сети современных логистических хабов по всей стране. Ключевая роль в вопросе реализации поставленной главой государства задачи - обеспечить к 2016 году становление республики как торгового, логистического и делового хаба региона – отводится Национальному Центру развития транспортной логистики, созданному на базе АО «НК «КТЖ». О задачах, стоящих сегодня перед новой компанией, и ходе реализации текущих проектов рассказывает вице-президент АО «НЦРТЛ» Ерлан Махашов.

27. Кожухова, Т. Больше груза через Достык /Т. Кожухова // Транс-Экспресс Қазақстан. – 2012. № 1 (36). – С. 29–31.

Круглый стол на тему «Организация перевозок в импортном и транзитном сообщении через станцию Достык, а также перспективы развития данного региона», прошедший в конце минувшего года в Алматы, собрал представителей экспедиторского и операторского бизнеса, заинтересованных в решении обозначенных вопросов.

Представители филиала АО «Кедентранссервис» и структурного подразделения АО «Казтранссервис», силами которых осуществляется перегруз на станции Достык, рассказали об успехах и проблемах 2011 года, поделились с участниками планами на будущее.

## **II. Журнал «Транс Logistics»**

28. Юрьева, М. Оптимальная конфигурация / М. Юрьева // Транс Logistics. – 2014. – №4 (7). – С. 6–9.

Казахстан является лидером на постсоветском пространстве по протяженности железных дорог, построенных за последние годы. При этом расположение новых линий является оптимальным как с точки зрения повышения транзитных возможностей государства, так и развития экономического потенциала регионов. Насколько привлекательны эти маршруты для грузоотправителей? Стоит ли ждать новых проектов в сфере расширения отечественной железнодорожной сети? На эти вопросы ответил вице-президент АО «НК «КТЖ» Бауыржан Урынбасаров.

29. Молдахметов, Д. «Север-Юг» /Д. Молдахметов // Транс Logistics. - 2014. – №4 (7). – С. 10– 11.

Восток всегда манил людей из северных стран. В этом плане, развивая свою многовекторную политику, Казахстан делает большую ставку на соседние государства. Один из главных шагов республики в этом направлении – открытие совместно с Туркменистаном и Ираном железнодорожной линии Узень – Берекет – Горган. К 2020 году грузопоток по новой

линии Иран–Туркменистан- Казахстан ожидается на уровне 10 млн. т как экспорта-импорта, так и транзита.

В статье говорится о перспективах нового маршрута в страны среднего и Ближнего Востока.

30. Юрьева, М. В русле мировых тенденций / М. Юрьева // Транс Logistics. – 2014. – №4 (7). – С. 18–19.

Трансформация АО «НК «КТЖ» в мультимодального логистического оператора, способного конкурировать с лидерами глобального транспортного бизнеса, имеет ключевое значение для реализации транспортного потенциала Казахстана. О том, как выполняется эта масштабная задача на фоне спада в мировой экономике, формирования Евразийского экономического союза, беседа с вице-президентом по логистике АО «НК «КТЖ» Канатом Алпысбаевым.

31. АО «KTZ EXPRESS» - мультимодальный провайдер развития транзита // Транс Logistics. – 2014. – № 4 (7). – С. 22– 24.

Дочернее предприятие АО «НК «КТЖ» - АО «KTZ Express» является отечественным мультимодальным оператором на рынке Казахстана с крупнейшим пакетом транспортных активов. О стратегии развития компании в условиях усиливающейся конкурентной борьбы за глобальный транзит рассказывает президент АО «KTZ Express» Санжар Елюбаев.

32. Юрьева, М. По высшему классу / М. Юрьева //Транс Logistics. – 2014. – № 1 (4). – С.4–6.

Интенсивная работа по привлечению транзита, расширению импортно - экспортных связей постепенно приводит к активизации в регионе иностранных компаний. Собственно они и становятся основными потребителями услуг, предоставляемыми терминальными комплексами экстра-класса. Скорость и качество логистических операций для них выходит на первый план.

33. Чепенко, А. Об эффективности работы КТЖ, как транспортно – логистического оператора, зависит рост экономики Казахстана /А. Чепенко //Транс Logistics. – 2014. – № 1 (4). – С. 16–20.

В АО «НК «Казахстан темір жолы» состоялось совещание по итогам работы в 2013 году и приоритетным задачам на 2014 год с участием премьер-министра Республики Казахстан Серики Ахметова.

Премьер– министр дал положительную оценку деятельности национальной компании в прошедшем году и отметил, что в силу системообразующей роли транспортной инфраструктуры в экономике страны эффективная деятельность и устойчивое развитие национального транспортно-логистического оператора «Казахстан темір жолы» имеет ключевое значение для Казахстана.

34. Махамбетов, А. Гигантский объем перевозок из Азии в Европу /А. Махамбетов // Транс Logistics. – 2013. – № 2 (2). – С.4–9.

В июле 2013 года на базе национальной компании «Казахстан темір жолы» создана компания АО «KTZ Express», официально озвученной целью ее формирования является

развитие транспортно-транзитного потенциала республики и мульти модальных перевозок за счет предоставления комплексных услуг всеми видами транспорта.

Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) призвана объединить часть активов железных дорог Казахстана, России и Беларуси в рамках создания транзитной контейнерной компетенции.

Основой для ОТЛК выбрана компания «РЖД Логистика» - дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги».

KTZ Express планирует привлекать инвестиции в стратегические транспортные и инфраструктурные активы за рубежом на приоритетных направлениях следования экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, которыми являются регионы Балтии, Черноморско-Азовского бассейна, Персидского залива, Китайской Народной Республики.

35. Искалиев, Е. Экономический коридор / Е. Искалиев // Транс Logistics. – 2013. – № 2 (2). – С.40–44.

На 25-м заседании Совета иностранных инвесторов, прошедшем 22 мая 2012 года, Президент Республики Казахстан Назарбаев Н.А. объявил о начале масштабного проекта «Новый шелковый путь»: «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым и транзитным хабом Центрально– Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией.

Общая концепция возрождения статуса Шелкового пути в Казахстане базируется на установлении глобального доверия к проекту «Новый Шелковый путь». Цели можно добиться, лишь объединив усилия всех участников, работая как единое целое. Концентрация сил послужит основой для наращивания транзитных грузопотоков и признания мировым сообществом Казахстана как основного логистического хаба Центральной Азии.

### **III. Журнал «Вестник КазАТК»**

36. Сабикова, А.А., Олжабаева, С.Е. Рациональное размещение транспортно–логистических центров на территории Республики Казахстан / А.А. Сабикова, С.Е. Олжабаева // Вестник КазАТК. – 2014. – № 2. – С. 65–69.

Создание крупных ТЛЦ окажет стимулирующее воздействие на производство, позволит интегрировать товары во внутренний рынок, а также обеспечит дополнительными рабочими местами. В результате в Казахстане ускоренное развитие получают современные высокопроизводительные, конкурентоспособные производства, будут привлечены дополнительные инвестиции и внедрены новые технологии.

37. Сагинбаева, Ш.М. Транспортно-таможенная логистика – как неотъемлемая и важная сфера повышения качества и эффективности внешнеэкономической деятельности / Ш.М. Сагинбаева // Вестник КазАТК. – 2014. – № 3. – С. 61–67.

Проведенный анализ показал двойственную роль ТЛК в создании логистических систем. С одной стороны, транспортно-экспедиционное или таможенно-складское предприятие является элементом макрологистики, обеспечивающим связь между звеньями логистической цепи, а с другой стороны – ТЛК можно рассматривать как элемент макрологистики, интегрируемый в нее при создании автоматизированной системы управления на европейском, федеральном и региональном уровнях.

38. Якунин, В.И. Транспортная логистика и глобальный транзит– основной драйвер евро-азиатской транспортной системы / В.И. Якунин // Вестник КазАТК. – 2013. – № 6. – С. 13–16.

Целью создания проекта являются:

1. Обеспечение интеграции транспортных процессов внутри Единого Экономического Пространства.

2. Повышение международной конкурентоспособности ж/д транспорта ЕЭП на глобальном транспортном рынке.

3. Рост доходов нац. ж/д компаний за счет повышения объемов международных, в т. ч. транзитных перевозок грузов.

Мощный импульс развитию МТК «Север-Юг» придаст реализация проекта по строительству новой железнодорожной линии Решт– Астара (Иранская) – Астара (Азербайджанская).

Проект направлен на соединение сети железных дорог Ирана с сетью железных дорог Азербайджана, что позволит создать новое конкурентоспособное прямое железнодорожное сообщение России и стран Европы со странами Персидского залива и Южной Азии.

По экспертной оценке, организация прямого железнодорожного сообщения по Западной ветви коридора «Север-Юг» позволит сократить сроки доставки грузов иранского направления на 5-7 дней по сравнению с Транскаспийским маршрутом за счет ликвидации перевалки в портах, вследствие чего данный маршрут будет более выгодным для грузоотправителя.

39. Искалиев, Е.С. Экономический коридор «Новый шелковый путь» / Е.С. Искалиев // Вестник КазАТК. – 2013. – № 6. – С. 19– 24.

Возрождение Нового Шелкового пути и превращение Казахстана в транзитный хаб– амбициозная задача, которую в последние годы системно и последовательно решает транспортная отрасль экономики. Общая концепция возрождения статуса «Великого Шелкового пути» в Казахстане базируется на установлении глобального доверия к проекту «Новый Шелковый путь». Данной цели можно добиться, объединив усилия всех участников, работая как единое целое. Концентрация сил послужит основой для наращивания транзитных грузопотоков и признания мировым сообществом Казахстана как основного логистического хаба Центральной Азии.

40. Балкияулы, Н. Развитие транспортного комплекса Республики Казахстан на основе инновационной стратегии / Н. Балкияулы // Вестник КазАТК. – 2013. – № 5. – С. 105–110.

В статье рассмотрено развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан. Проанализирована динамика инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования по видам транспорта. Изложены проблемы современного транспорта. Обосновано, что принимаемые меры по развитию транспортной инфраструктуры, все еще не в полной мере обеспечивают конкурентоспособность транспорта и реализацию транспортного потенциала страны. Для их решения предложена разработанная автором инновационная стратегия развития транспортного комплекса Республики с учетом имеющихся важнейших проблем.

41. Бекжанова, С.Е., Сулейменов, А.К. Перспективы развития транспортных коридоров Республики Казахстан / С.Е. Бекжанова, А.К. Сулейменов // Вестник КазАТК. – 2013. – № 2. – С. 94–98.

Рассматривается развитие транзитного потенциала Казахстана, который является важнейшим приоритетом экономической политики нашей страны. В частности, в Стратегии развития Казахстана «Казахстан 2030» подчеркивается: «Задача Казахстана заключается в обеспечении конкурентоспособности отечественного транспортно-коммуникационного комплекса на мировом рынке и увеличении торговых потоков через нашу территорию». Весьма актуальной задачей является реализация предложенного Президентом РК Н.А. Назарбаевым на заседании Совета иностранных инвесторов в Астане 22 мая 2012 года проекта по возрождению Великого Шелкового пути. Как было отмечено Президентом РК Н.А. Назарбаевым, данный мега-проект позволит к 2020 году увеличить объем транзитного грузопотока через Казахстан.

42. Кырыкбаев, Е.Т. К вопросу совершенствования и развития транспортно-логистических центров как основного звена транспортной инфраструктуры / Е.Т. Кырыкбаев // Вестник КазАТК. – 2012. – № 6. – С. 86–90.

На начальном этапе реализации Стратегии «Казахстан-2050» главным направлением определено развитие инфраструктуры, как залог успешности и перспективности национальной экономики. Решающим звеном инфраструктуры транспорта являются транспортно-логистические центры (ТЛЦ). В статье обосновывается актуальность и перспективность создания ТЛЦ со складским комплексом класса «А» в региональных центрах республики.

43. Сабетов, А. Некоторые вопросы интегрирования АО «НК «Казахстан темір жолы» в международную логистическую систему доставки грузов по маршруту Восток-Запад в современных условиях / А. Сабетов // Вестник КазАТК. – 2012. – № 2. – С. 111–112.

Важнейшей особенностью логистических поставок грузов является тенденция к национальной и международной кооперации. Таким образом, создается эффективная транспортная цепочка доставки грузов в направлении Запад Китая – Западная Европа. В связи с вводом железнодорожного участка Харгос – Жетыген АО «НК «Қазақстан темір жолы» увеличивает долю своего участия в логистической цепи грузоперевозок по маршрутам граница Китая- Алматы– Арысь-Кандыагаш– граница России. Далее грузы пойдут по территории России и Белоруссии до границы Европы. Участие АО «НК «Казахстан темір жолы» в качестве оператора формата 3PL (Third Party Logistics) в этой международной транспортной схеме по доставке грузов должно обеспечиваться высокой скоростью передвижения поездов на казахстанских участках. В статье рассматриваются факторы, которые влияют на скорость перемещения грузов на казахстанских участках железных дорог и другие.

44. Имашева, Г.М. Перспективы развития транспортно логистической системы в Казахстане по направлению «Западная Европа-Западный Китай» / Г.М. Имашева // Вестник КазАТК. – 2012. – № 1. – С.5-7.

Построение современной транспортно-логистической инфраструктуры обеспечит интеграцию Казахстана в международную глобальную транспортно– логистическую систему

«Западный Китай – Западная Европа». На региональном уровне Казахстан позиционируется как современный сервисный центр. Используя имеющийся потенциал, Казахстан должен стать развитым сервисным центром региона по представлению широкого спектра услуг, отвечающих международным стандартам.

В статье рассмотрена модель и зоны обслуживания транспортно – логистической системы международного транзитного коридора «Западный Китай - Западная Европа».

45. Коржумбаева, С.Т. Развитие сети транспортных коридоров через территорию Республики Казахстан / С.Т. Коржумбаева // Вестник КазАТК. - 2011. – № 2. – С. 119–122.

Геополитическая роль Республики Казахстан как транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем определяется ее расположением в центре евразийского континента. Обладая значительным транзитным потенциалом, Казахстан предоставляет азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой. Таким образом, главным преимуществом, которым обладают транзитные коридоры, проходящие через территорию Казахстана, является существенное сокращение расстояний.

#### **IV. Журнал «Магистраль»**

46. Новые возможности «ТранзитКазахстан– 2014» // Магистраль. – 2014. – № 5 (159). – С. 14– 15.

В рамках Международной Конференции «ТрансЕвразия – 2014» в выставочном центре «Корме» прошла Международная выставка «Транзит Казахстан – 2014». Традиционно на площадке выставки представлены последние достижения транспортной индустрии. Параллельно с выставкой организована насыщенная деловая программа по обсуждению актуальных вопросов развития казахстанской транспортной системы и разработке новых систем взаимодействия различных видов транспорта. В текущем году в мероприятии приняли участие 91 компания из Казахстана, Китая, США, России, Литвы, Эстонии, Белоруссии и Украины.

47. Страны – члены СПЕКА встретились в Алматы // Магистраль. – 2014. – № 6 (160). – С.40.

В Алматы под председательством вице-министра транспорта и коммуникации РК прошло 19-е заседание Проектной Рабочей Группы по транспорту по транспорту и пересечению границ Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА).

В ходе обсуждения участниками отмечены проекты в сфере автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, в том числе проект строительства международного транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай», проект железнодорожной линии «Узен – Горган через Гызылгая – Берекет – Этрек» и проект строительства нового железнодорожного маршрута «Жезгазган – Бейнеу».

Между тем особый акцент был сделан на необходимости поддержки странами - членами СПЕКА решения об участии в Межправительственном соглашении по Сухим Портам, целью которого является создание сети международной интегрированной транспортно-логистической системы.

48. На железной дороге- новый пилотный проект // Магистраль. – 2014. – № 6 (160). – С.42.

В Казахстане в ближайшее время будет запущен пилотный проект по внедрению предварительного информирования таможенных органов о товарах, ввозимых на территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

Это позволит таможенным органам производить качественную проверку документов в короткий срок и сократить сроки доставки грузов.

49. Дорожная карта, план действий и дальнейшие рекомендации по развитию маршрутов коридора ТРАСЕКА // Магистраль. – 2014. – № 6 (160). – С.44.

В рамках визита одного из ведущих экспертов проекта «логистические процессы и морские магистрали II» (ЛОГМОС) г-на Мишеля Герио прошли активные дискуссии в формате Круглого стола с ведущими представителями основных государственных транспортных структур и специалистами касательно модели Дорожной карты для реализации Мастер-плана на национальном и региональном уровнях.

В ходе встречи господина Мишеля Герио с экспертами Постоянного Секретариата подробно обсуждены возможности Дорожной карты, ее применения в странах ТРАСЕКА и в этой связи соответствующей роли Постоянного Секретариата, а также рекомендации для каждого уровня мастер-плана, включая институционально- правовую сферу, инфраструктуру и сети, рынок и операции.

50. Госпрограмма развития транспортной инфраструктуры // Магистраль. – 2014. – № 3 (157). – С.4–7.

Начало года для транспортной отрасли ознаменовано тем, что глава государства утвердил государственную программу развития транспортной инфраструктуры до 2020 года. Это первый комплексный план развития транспортной инфраструктуры Казахстана станет основной стратегией отрасли, призванной повысить конкурентоспособность транспортной системы страны, обеспечить инфраструктурную связь между регионами, интегрировать транспортную сеть республики в мировую транспортную систему.

51. Ключевой транспортный коридор Евразии // Магистраль. – 2012. – № 11 (141). – С.39.

В Астане прошел международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520: Центральная Азия» – «1520 в авангарде Евроазиатской торговли».

Его участники рассматривали вопросы развития Центрально-азиатских транспортных коридоров, их преимуществ и перспектив в контексте трансевразийской транспортной логистики и транзита.

Секционные дискуссии фокусировали внимание участников на вопросах логистики, машиностроения, реформирования пассажирского комплекса.

52. На границе с Китаем откроют новый пункт пропуска // Магистраль. – 2012. – № 9 (139). – С.2.

Казахстан и Китай до конца года откроют новый железнодорожный пункт пропуска Алтынколь– Хоргос, сообщила пресс-служба комитета таможенного контроля министерства финансов Казахстана.

Кроме того, принято решение о необходимости принятия решения о необходимости повышения пункта пропуска Кольжат (Казахстан) – Дулаты (Китай) с двустороннего на международный, и о скорейшем урегулировании данного вопроса по дипломатическим каналам.

53. Белоруссия намерена присоединиться к проекту «Западная Европа - Западный Китай» // Магистраль. - 2012. - № 9 (139). - С.16.

Белоруссия обратилась в Евразийскую экономическую комиссию по вопросу официального присоединения к проекту «Западная Европа - Западный Китай». Решением комиссии профильным министерствам трех стран Казахстана, России и Белоруссии поручено создать рабочую группу по вопросу присоединения. Кроме автотранзита Белоруссия готова предложить также услуги железнодорожных перевозок.

54. В Алматы презентовали стратегию транспортно-логистической системы Казахстана // Магистраль. – 2012. – № 9 (139). – С.50.

На заседании круглого стола на тему «Казахстан-Новый Шелковый Путь – Мост между Европой и Азией» вице–президент по логистике АО «НК «КТЖ» и участники обсудили вопросы дальнейшего развития проекта глобального транзита через Республики Казахстан, а также интермодальные решения в транспортной логистике.

Напомним, проект «Новый Шелковый путь» призван создать единый комплекс хабов международного уровня - торгово-логистического, финансово– делового, инновационно–технологического и туристического на территории Казахстана. Данный проект инициирован Главой государства на 25-м пленарном заседании Совета иностранных инвесторов.

55. Казахстан – Новый Шелковый Путь: стратегический вектор транспортной логистики Казахстана // Магистраль. – 2012. – № 9 (139). – С.54–55.

В рамках выставки «Transit Kazakhstan– 2012» прошел круглый стол «Казахстан – Новый Шелковый Путь– мост между Европой и Азией» под эгидой Международного транспортно-логистического форума «Шелковый путь».

По итогам мероприятия приняты рекомендации участников круглого стола, в которых отмечены важность реализации проекта «Казахстан – Новый Шелковый Путь» и создания Национальной транспортно– логистической компании международного уровня.

56. Железную дорогу Туркменистана будет обслуживать Австрия // Магистраль. – 2012. – № 9 (139). – С.17.

Министерство железнодорожного транспорта Туркменистана заключит с компанией «Plasser and Theurer Export von Bahnbaumaschinen Gesellschaft m.b.H» (Республика Австрия) контракт на закупку оборудования технического обеспечения железной дороги «Гызылгая – Берекет – Этрек» и выполнения связанных с этих услуг.

Реализация проекта позволит увеличить транспортный грузо– и пассажиропоток через территорию Туркменистана, уменьшить расходы на перевозку внутри страны, экономить время путешествия и вызвать экономический рост в регионах, по которым проходит дорога, через увеличенное транспортное движение и обеспечение доступности сельских районов.

57. В Алматы прошло 22-е заседание совета по транспортной политике ЕврАзЭС // Магистраль. – 2012. – № 9 (139). – С.52.



Основным вопросом данного заседания стало рассмотрение Концепции единой системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг ЕврАзЭС.

Кроме того, были затронуты вопросы организации мониторинга технического состояния автотранспортных маршрутов, инновационные проекты в сфере железнодорожного транспорта, а также присоединения государств-членов ЕврАзЭС к международным конвенциям и договорам в области транспорта и коммуникаций.

## **V. Газета «Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана»**

58. Бектиярова, И. ... и сделаем сказку былью! / И. Бектиярова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 143 (1905). – С. 6-7.

Руководство и коллектив национальной компании «Қазақстан темір жолы» готовятся доложить Главе государства о вводе в эксплуатацию первого пускового комплекса сухого порта СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». Президент АО «НК «КТЖ» Аскар Мамин, который под особым контролем держит реализацию данного проекта, совместно с Акимом Алматинской области Амандыком Баталовым провел совместную инспекцию объектов.

59. Бектиярова, И. Дорога Евразийского континента / И. Бектиярова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 140 (1902). – С. 4–5.

Прямой железнодорожный путь для Казахстана к Персидскому заливу открыт. Президенты Казахстана Нурсултан Назарбаев, Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов и Ирана Хасан Рухани произвели «золотой стык» и дали старт грузовому движению по международной магистрали Казахстан – Туркменистан – Иран. Теперь Казахстан, не имеющий открытого доступа к океанам, проложил себе дорогу к мировым водам не только на востоке, через Китай к Тихому океану, но и на юге, благодаря добрососедским отношениям с Туркменистаном и Ираном.

60. Бектиярова, И. По технологической схеме / И. Бектиярова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 134 (1896). – С. 5.

Первая очередь строительства СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» будет завершена в декабре 2014 года. Руководители проекта активно отработывают технологическую схему будущей деятельности экономической зоны.

61. Бакиева, М. Логистика в приоритете / М. Бакиева // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 131–133 (1893– 1895). – С. 23.

Транспортно-логистический центр будет открыт в Астане для эффективного продвижения услуг по перевозке грузов по Казахстану.

62. Бектиярова, И. Выполняем поручения президента / И. Бектиярова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 128 (1890). – С. 5.

Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев распорядился обеспечить за счет средств Нацфонда финансирование важных инфраструктурных проектов, в том числе «Сухой порт» и СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота», которые реализуются АО «НК «КТЖ».

63. Мансур, К. Развивая Шелковый путь / К. Мансур // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 121 (1883). – С. 5.

Делегация АО НК «Қазақстан темір жолы» во главе с вице-президентом по логистике Канатом Алпысбаевым приняла участие в 11 -й Международной логистической неделе и Международной логистической выставке «Китай - Шелковый путь», которые состоялись в китайском городе Ляньюньгане.

64. Ушакова, О. В нужное время в нужном месте / О. Ушакова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 120 (1882). – С. 6.

Своевременная доставка грузов по оптимальному маршруту, оказание услуг грузоотправителям в формате «единого окна» с учетом всех видов транспорта – это основные функции логистического блока, созданного в Восточно– Казахстанском отделении дороги летом этого года на базе существовавшего отдела обеспечения погрузки и выгрузки вагонов.

65. Бектиярова, И. Перспективы Хоргоса / И. Бектиярова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 107 (1869). – С. 6.

Перспективы и экономический потенциал СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» стали чрезвычайно привлекательными для инвесторов. Помимо выгодного географического положения на границе Казахстана и Китая, их привлекает здесь специальный режим - по законодательству на территории СЭЗ действуют таможенные и налоговые льготы, предоставляются преференции.

66. Ровба, Л. Планы на перспективу - общие / Л. Ровба // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 106 (1868). – С. 5.

Объем перевозок грузов между Казахстаном и Китаем в следующем году может достигнуть 21,5 миллиона тонн. Такой прогноз был озвучен в ходе XXIII совещания смешанных комиссий пограничных железных дорог Казахстана и Китая, прошедшего в Астане.

67. Бектиярова, И. Континентальный масштаб / И. Бектиярова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 103 (1865). – С.5.

Старт строительству сухого порта Свободной экономической зоны (СЭЗ) «Хоргос – Восточные ворота» был дан Главой государства Нурсултаном Назарбаевым всего два с небольшим месяца назад. Сегодня здесь на территории более четырех с половиной тысяч гектар развернута грандиозная стройплощадка. О масштабах ее говорит только одна цифра – за это время в условиях барханных песков строители отсыпали пять миллионов тонн грунта.

68. Бектиярова, И. Все, что важно для страны - важно для КТЖ / И. Бектиярова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2014. – № 74 (1836). – С. 6–7.

В Алматинской области в районе погранперехода Алтынколь – Хоргос на казахстанско– китайской границе продолжается реализация грандиозного проекта по созданию и комплексному развитию Свободной экономической зоны (СЭЗ) «Хоргос – Восточные ворота».

69. Бектиярова, И. Алтынколь - Хоргос первый поезд / И. Бектиярова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 147 (1616). – С. 5.

22 декабря 2012 года – знаменательная дата казахстанско-китайского сотрудничества, поскольку в этот день по переходу Алтынколь – Хоргос прошли первые международные контейнерные поезда. Церемония открытия участка Алтынколь – Хоргос состоялась на приграничной территории с участием президента КТЖ Аскара Мамина и начальника Урумчийской железной дороги Тан Шишена.

70. Ертысбаев, Е. Внедрение прошло удачно / Е. Ертысбаев // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2013. – № 143– 145 (1759– 1761). – С.8.

В 2013 году Павлодарское отделение дороги стало площадкой для пилотного ведения автоматизированной системы управления «Договорная и коммерческая работа» (АСУ ДКР).

71. Савицкая, Я. Сокращая время и расстояния / Я. Савицкая // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2013. – № 143– 145 (1759– 1761). – С.9.

Первую годовщину со дня открытия Международного государственного стыкового пункта «Алтынколь – Хоргос», которая отмечается 22 декабря 2013 года, АО «Казтранссервис» встречает высокими результатами: за год компанией перегружено около 75 тысяч контейнеров, что составляет более одного миллиона тонн грузов.

72. Говорухина, Л. Новые дороги на карте Казахстана / Л. Говорухина // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2013. – № 143– 145 (1759– 1761). – С.10–13.

Отчет о возведении линий Жезказган - Саксаульская, Аркалык - Шубаркуль.

От Жезказгана до станции Саксаульская на расстояние 547 км протянулась новая железная дорога, поражающая воображение своим масштабом и грандиозностью. Стальное полотно рассекает надвое степь, то ныряя в выемки глубиной до 17 метров, то возвышаясь над местностью на 21 метр. Двенадцать мостов перекинуто через реки и овраги, 244 водопропускные трубы уложены в тело земляной насыпи, в которую отсыпано почти 30 млн. кубических метров грунта. Этот внушительный объем работы выполнен буквально за 16 месяцев.

12 декабря 2013 года на линии Жезказган – Саксаульская произошло знаменательное событие - стыковка верхнего строения пути близ станции Косколь.

73. Ержанова, Л. Казахстан - драйвер глобального транзита / Л. Ержанова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2013. – № 127 (1743). – С. 4–5.

Во Дворце независимости столицы завершил свою работу II Международный транспортно– логистический бизнес– форум «Казахстан – Новый Шелковый путь», в работе которого помимо казахстанских транспортников и грузоотправителей приняли участие более 300 руководителей ведущих транспортно-логистических компаний стран Евросоюза и СНГ.

74. Бекетова, И. Возрождая Шелковый путь / И. Бекетова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2013. – № 127 (1743). – С. 7.

В условиях масштабной индустриализации западного Китая транзитно– транспортные коридоры Трансиб и Новый Шелковый путь, соединяющие по сухопутью Азию с Европой, не являются конкурирующими маршрутами.

75. Елюбаева, А. Точка отсчета - Аркалык / А. Елюбаева // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 140-141 (1609– 1610). – С. 8–9.

Строительство железнодорожной линии Аркалык – Шубарколь соответствует Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан, одобренной Постановлением РК от 27 апреля 2001г. № 566. Ее включение в состав международных транспортных коридоров обеспечит железнодорожные связи Центральной России и Северного Казахстана - с одной стороны, с государствами Средней Азии и Ираном – с другой. Расположенный на обширной территории этот регион характеризуется наименьшей плотностью железнодорожной сети в республике (менее 4 км на 1 000 кв. м.) – это в известной мере тормозит его дальнейшее развитие, негативно сказывается на эффективности функционирования производственной сферы региона, а также существенно повышает удельный вес транспортных расходов в общем объеме производственных затрат, обусловленных нерациональными (кружными) перевозками сырья и продукции. Строительство железной дороги способствует дальнейшему развитию региона, а также углерезам Шубарколь– Центральный и Шубарколь– Западный, железомарганцевым предприятиям АО «Жайремский ГОК», ТОО «Атасу руда» ТОО «Казахмарганец», объединенных в АО «Транспроект».

76. Бекетова, И. Предварительное информирование / И. Бекетова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 134 (1603). – С. 5.

Благодаря предварительному информированию и взаимодействию участников контейнерный маршрут в 10 564 км Ухань (КНР) – Достык (РК) – Пардубице (Чехия) удалось осуществить за 14 суток.

77. Зейнуллаулы, О. Контейнерный бизнес – основа транзита / О. Зейнуллаулы // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 133 (1602). – С. 6.

Ключевой вопрос III Международного железнодорожного бизнес– форума «Стратегическое партнерство 1520: Центральная Азия» – создание объединенной транспортной логистической компании (ОТЛК) в рамках ЕЭП между Казахстаном, Россией и Беларусью продолжили обсуждать и во второй дискуссионной встрече «Контейнерный бизнес - катализатор транзитной эволюции».

78. Савицкая, Я. В рекордные сроки / Я. Савицкая // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 131 (1600). – С. 5.

В рамках реализации проекта «Казахстан – Новый Шелковый путь» АО «НК «Қазақстан темір жолы» совместно с компанией «Interrail Holding AG» запустило пилотный контейнерный поезд по перспективному маршруту Ухань (КНР) – Пардубице (Чехия).

79. Зейнуллаулы, О. И убыстряет, и экономит / О. Зейнуллаулы // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 124 (1593). – С. 6.

Автоматизированная система интегрированной обработки маршрута машиниста (АСИОММ), которая стала использоваться с 2012 года в локомотивном хозяйстве нацкомпании, оказалось востребованным программным продуктом.

80. Жумагулова, К. Транспортная логистика: от проектов и реализации / К. Жумагулова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 113 (1583). – С. 6.

Вице-президент по логистике АО «НК «Қазақстан темір жолы» Ерхат Искалиев, подвел итоги «круглого стола» «Казахстан - Новый Шелковый путь - Мост между Европой и Азией», который прошел в г. Астана и рассказал о перспективах развития транспортной логистики в республики.

81. Колдасбаева, Е. Стратегический вектор транспортной логистики Казахстана / Е. Колдасбаева // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 110 (1579). – С. 5.

20 сентября 2012 года в Алматы в рамках выставки Transit Kazakhstan 2012 прошел «круглый стол» «Казахстан – Новый Шелковый путь – Мост между Европой и Азией» под эгидой Международного транспортно-логистического форума «Шелковый путь».

82. Ушакова, О. Прогрессирующая автоматизация / О. Ушакова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 106 (1575). – С. 7.

Еще 10 лет назад автоматизированная система управления перевозками (АСОУП) была для железнодорожников в диковину. Но теперь ее оценили по достоинству. Сегодня система - лучший помощник руководству отделения, станций и оперативному персоналу в получении целостного представления об эксплуатационной обстановке на контролируемых полигонах и участках в режиме реального времени.

83. Мамин, А. Казахстан - новый Шелковый путь / А. Мамин // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 88– 89 (1557– 1558). – С. 4–7.

На 25-м пленарном заседании Совета иностранных инвесторов Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев объявил о начале реализации проекта «Новый Шелковый путь»: «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией... Это создание на ключевых транспортных коридорах Казахстана единого комплекса хабов международного уровня – торгово-логистического, финансово-делового, инновационно-технологического и туристического».

В статье описаны следующие вопросы:

1. Глобальные вызовы – глобальные задачи;
2. Новая миссия и видение АО «НК «КТЖ» - национальный транспортно-логистический оператор;
3. Консолидация транспортных активов – повышение конкурентоспособности на глобальном рынке;
4. Модернизация и развитие инфраструктуры транспорта;
5. Привлечение мировых лидеров и компетенций;
6. Совершенствование институциональной среды;
7. Для новой задачи кадры новой формации.

84. Ровба, Л. Новые горизонты сотрудничества / Л. Ровба // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 85 (1554). – С. 5.

АО «НК «Қазақстан темір жолы», InterRail Holding AG Switzerland и PTB Perse Forwarding Co Ltd подписали меморандум о сотрудничестве и взаимодействии, направленный на реализацию ряда совместных проектов по транспортировке грузов.

85. Бекетова, И. На рыночные рельсы / И. Бекетова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 69 (1538). – С. 6.

Қазақстан темір жолы официально объявило о переводе инвентарного парка грузовых вагонов в оперирование АО «Қазтеміртранс» на условиях частного парка.

86. Бекетова, И. Система с интеллектом / И. Бекетова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 66 (1535). – С. 4.

В ближайшие пять лет Қазақстан темір жолы намерено стать первым в Центральной Азии создателем и пользователем «интеллектуальной» системы управления перевозками.

87. Боярский, А. Распахивая ворота на Восток / А. Боярский // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 60 (1529). – С. 5.

Событие международного значения - именно таким эпитетом можно охарактеризовать открытие новой железнодорожной линии Жетыген - Корғас и международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос». Глава государства посетил эти объекты.

88. Рахим, Р. Қазақстан станет международным хабом / Р. Рахим // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 58 (1527). – С. 5.

Астанинский экономический форум (АЭФ) - сугубо экспертное мероприятие, которые проходит уже пятый год. Многие казахстанцы помнят, как на самом первом АЭФ все восторжено обсуждали нобелевских лауреатов, приглашенных на событие. Сегодня эксперты такого статуса - уже привычные гости Астаны. Если в 2008 году типовой темой форума был финансовый кризис, то сегодня экономисты говорят о нераскрытом потенциале современного «транзитного» сервиса.

89. Шикера, А. Соединяя Европу и Азию / А. Шикера // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 50 (1519). – С. 6.

В городе Чунцин (Китайская Народная Республика) состоялись торжественная церемония и заседание совета директоров по случаю открытия совместного предприятия «YuXinOu» Chongqing Logistics Co., Ltd», организованного железнодорожными компаниями Китая, Казахстана, России и Германии.

90. Облегченный транзит // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 38 (1507). – С. 6.

Қазақстан темір жолы готовится к пропуску по всей территории первого контейнерного поезда с использованием унифицированной накладной СМГС/ЦИМ.

91. Рахим, Р. Открыто представительство в КНР / Р. Рахим // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 38 (1507). – С. 6.
- Транспортно-логистическая компания «Кедентранссервис» открыла представительство в Китайской Народной Республике. Заграничный офис компании расположен в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, в городе Урумчи.
92. Колдабаев, Е. Прогрессивные виды перевозок / Е. Колдабаев // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 36 (1505). – С. 7.
- Развитие интермодальных и контрейлерных перевозок в Казахстане.
- В XXI веке значение интермодальных перевозок значительно возрастет, ибо они обусловлены процессами глобализации и необходимостью строгого отслеживания и управления цепями поставок.
93. Ертисбаев, Е. «Кликните» ваш груз по Интернету / Е. Ертисбаев // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 35 (1504). – С. 7.
- Вместо бумаг и чернил – компьютер и Интернет, а вместо многочисленных звонков и хождений по инстанциям – один клик компьютерной мышью. Именно так в скором времени будут работать грузоотправители с АО «НК «КТЖ».
94. Бекетова, И. Время электронного обмена / И. Бекетова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 28 (1497). – С. 7.
- С 1 апреля 2012 года в КТЖ вводится система электронной подачи заявки на перевозку грузов – АСУ ДКРВ. Разъяснительная работа по внедрению новшества завершена.
95. Архарова, Р. Соединя города и страны / Р. Архарова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 15 (1484). – С. 5.
- Казахстан намерен создать координационные советы по развитию транспортных коридоров Китай – Таможенный союз - Европа «Шелковый путь» и Узень – Берекет – Горган.
96. Бекетова, И. В КТЖ появится национальная АСУ / И. Бекетова // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 13 (1482). – С. 5.
- 1 февраля 2012 года в АО «НК «Қазақстан темір жолы» состоялся семинар, на котором презентовали свои предложения по созданию национальной системы управления грузовыми перевозками приглашенные разработчики IT-технологий транспортной сферы из России, Украины, Беларуси.
97. Елюбаева, А. Деловой хаб – к 2015 году / А. Елюбаева // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. – 2012. – № 10 (1479). – С. 6.
- Итоги маркетинговой деятельности по развитию транзитных перевозок за 2011 год и состояние природоохранной деятельности в АО «НК «КТЖ» были рассмотрены на аппаратном совещании, прошедшем в нацкомпании под председательством президента Казахстан темір жолы Аскара Мамина.

**В зарубежных источниках** (Журналы «Локомотив-информ» и «Вагонный парк» (Украина)) информация по теме библиографии отсутствует.

За дополнительной информацией Вы можете обратиться:

- Алимжанова Айман - начальник информационно-аналитического отдела  
ЦНТИ АО «НК Қазақстан темір жолы»  
тел.: (+7172) 60 65 44  
факс: (+717260 65 50  
e-mail: Alimzhanova\_A@railways.kz
- Смольянова Наталия - заместитель директора ЦНТИ  
АО «НК Қазақстан темір жолы»  
тел.: (+7172) 60 65 41  
факс: (+7172) 60 65 50  
e-mail: Smoljanova\_n@railways.kz



**Библиографический перечень Акционерного общества  
«Литовские железные дороги» (Литовская Республика):**

1. Spraunius, Arūnas. *Šilko kelio XXI a. versijos galimybės*. - iliustr. // Valstybė. – 2014, Nr. 6, p. 76–77.  
[Спраунюс, Арунас. *Возможности версии Шелкового пути XXI в.* – иллюстр. // Вальстибе. – 2014, №. 6, стр. 76–77].
2. Milaras, Markas. *Tvari ir išmani logistika multimodaliame Šilko kelyje*. – iliustr. // Jūra. More. Sea. – 2014, Nr. 2, p. 52–53.  
[Миларас, Маркас. *Устойчивая и умная логистика в мультимодальном Шелковом пути.* – иллюстр. // Юра. Море. Сеа. – 2014, № 2, стр. 52–53].
3. Varasimavičius, Vytautas. *Projektas „Sausumos uostas“ – logistikos maršrutų plėtrai*. – iliustr. // Jūra. More. Sea. – 2014, Nr. 2, p. 49.  
[Варасимавичюс, Витаутас. *Проект «Сухой порт» - для развития логистических маршрутов.* - иллюстр. // Юра. Море. Сеа. – 2014, , № 2, стр. 49].
4. Dovydaitis, Augustas. „*Baltijos vėjas*” – iš Lietuvos į Kazachstaną. – iliustr. // Respublika. – 2013, Nr. 223, p. 8.  
[Довидайтис, Аугустас. *Контейнерный поезд «Балтийос веяс» (Балтийский ветер) - из Литвы в Казахстан.* - иллюстр. // Республика. – 2013, № 223, стр. 8].
5. Pilaitis, Gediminas. *Šaudyklinio traukinio kelrodis – Kinijos rinka*. – iliustr. // Vartai. – 2012, Nr. 274, p. 16.  
[Пилайтис, Гедиминас. *Путеводитель челночного контейнерного поезда – китайский рынок.* – иллюстр. // Вартай. 2012, №. 274, стр. 16].
6. Užusienis, Vidmantas. *Rytų-Vakarų koridorius ilgėja*. - iliustr. // Lietuvos žinios, 2012, Nr. 232, p. 18.  
[Ужусиенис, Видмантас. *Восточно-Западный коридор удлиняется.* – иллюстр. // Лиетувос жиниос, 2012, № 232, стр. 18].
7. Į Klaipėdą ir Minską traukiniais važiuosime patogiau ir greičiau. // Lietuvos rytas, 2012, Nr. 220, p. 8.  
[В Клайпеду и в Минск поездом поедем удобнее и быстрее. // Лиетувос ритас, 2012, № 220, стр. 8].
8. Į Klaipėdą ir Minską traukiniais važiuosime patogiau ir greičiau. // Respublika, 2012, Nr. 220, p. 6.  
[В Клайпеду и в Минск поездом поедем удобнее и быстрее. // Республика, 2012, № 220, стр. 6].
9. Šateika, Petras. *Šalies geležinkelių projektai*. – iliustr. // Lietuvos žinios, 2012, Nr. 177, p. 18–19.  
[Шатейка, Пятрас. *Железнодорожные проекты страны.* – иллюстр. // Лиетувос жиниос, 2012, № 177, стр. 18–19].
10. Ozturhan, Irma. *Kinų pakrauta „Saulė“ pajudės rugpjūtį*. // Verslo žinios, 2012, Nr. 134, p. 8.  
[Озтурган, Ирма. *Поезд «Сауле» с китайским грузом отправится в августе.* // Вярсло жиниос, 2012, № 134, стр. 8].

11. *Kinai krovinius veš Lietuvos geležinkeliais.* – iliustr. // Respublika, 2012, Nr. 133, p. 2  
[Китайцы повезут грузы по железным дорогам Литвы. – иллюстр. // Республика, 2012, № 133, стр. 2].
12. *Kinai žada į Lietuvą vežti daugiau krovinių.* – iliustr. // Lietuvos rytas, 2012, Nr. 133, p. 11.  
[Китайцы обещают перевозить больше грузов в Литву. – иллюстр. // Лиетувос ритас, 2012, № 133, стр. 11].
13. Užsienis, Vidmantas. *Toliau platinys transporto koridorių.* – iliustr. // Lietuvos žinios, 2012, Nr. 112, p. 18.  
[Ужусиенис, Видмантас. Будут дальше развивать транспортный коридор. – иллюстр. // Лиетувос жиниос, 2012, № 112, стр. 18].
14. Balevičius, Henrikas. „Mercurijus“ pajudėjo po „Saulės“. – iliustr. // Lietuvos žinios, 2012, Nr. 72, p. 18.  
[Балевичюс, Генрикас. Поезд «Меркуриус» отправился вслед за поездом «Сауле». – иллюстр. // Лиетувос жиниос, 2012, № 72, стр. 18].
15. *Tarp Vakarų ir Rytų – vien traukiniu.* – iliustr. // Lietuvos žinios, 2012, Nr. 72, p. 18.  
[С Запада на Восток – только поездом. – иллюстр. // Лиетувос жиниос, 2012, № 72, стр. 18].
16. Barzdžiūnaitė, Monika. „Mercurijus“ sujungs Klaipėdą ir Maskvą. – iliustr. // Vartai, Nr. 12, p. 2.  
[Барзджунайте, Моника. «Меркуриус» соединит Клайпеду и Москву. – иллюстр. // Вартай, № 12, стр. 2].
17. *Kroviniai iš Vakarų Europos į Rytus – nauji traukiniu.* // Vartai, Nr. 12, p. 2.  
[Грузы из Западной Европы на Восток – новым поездом. // Вартай, № 12, стр. 2].
18. Perminas, Tomas. „Mercurijus“: Klaipėdos „jungtuvės“ su Maskva. – iliustr. // Vakarų ekspresas, 2012, Nr. 70, p. 4.  
[Перминас, Томас. «Меркуриус»: «соединение» Клайпеды с Москвой. – иллюстр. // Вакару экспресас, 2012, № 70, стр. 4.]
19. Jakubauskas, Renaldas. *Nauji maršrutai, naujos platformos.* – iliustr. // Verslo žinios, 2012, Nr. 59, p. 6.  
[Якубаускас, Ренальдас. Новые маршруты, новые платформы. – иллюстр. // Вярсло жиниос, 2012, № 59, стр. 6].
20. Čiužauskas, Darius. „Mercurijus“ išdundėjo į Maskvą. – iliustr. // Respublika, 2012, Nr. 2012, Nr. 70, p. 10.  
[Чюжаускас, Дарюс. «Меркуриус» отправился в Москву. – иллюстр. // Республика, 2012, № 70, стр. 10].
21. Šateika, Petras. *Kroviniai keliaus su „Šeštakai Express“.* – iliustr. // Respublika, 2012, Nr. 68, p. 6.  
[Шатейка, Пятрас. Грузы будут перевозиться поездом «Шяштокай Экспресс». – иллюстр. // Республика, 2012, № 68, стр. 6].

22. Ozturhan, Irma. „*Mercurijus*“ sujungs Klaipėdą ir Maskvą. – iliustr. // Verslo žinios, 2012, Nr. 55, p. 6.  
[Озтурган, Ирма. «*Меркуриус*» соединит Клайпеду и Москву. – иллюстр. // Вярсло жиниос, 2012, № 55, стр. 6].
23. Milinis, Mindaugas. *Traukinys „Saulė“ išbildėjo į Kazachstaną.* – iliustr. // Lietuvos žinios, 2012, Nr. 22, p. 8.  
[Милинис, Миндаугас. *Поезд «Сауле» отправился в Казахстан.* – иллюстр. // Лиетувос жиниос, 2012, № 22, стр. 8].
24. Čižauskas, Darius. *Traukinys „Saulė“ iš Vakarų pajudėjo atgal į Rytus.* – iliustr. // Respublika, 2012, Nr. 22, p. 9.  
[Чижаускас, Дарюс. *Поезд «Сауле» с Запада отправился обратно на Восток.* – иллюстр. // Республика, 2012, № 22, стр. 9].
25. Jakubauskas, Renaldas. „*Vikingas*“ važiuos reguliariai – sulauks daugiau krovinių. – iliustr. // Verslo žinios, 2012, Nr. 13, p. 9.  
[Якубаускас, Ренальдас. *Поезд «Викингас» будет курсировать регулярно – увеличится число заказов на перевозку грузов.* – иллюстр. // Вярсло жиниос, 2012, № 13, стр. 9].

За дополнительной информацией Вы можете обратиться:

- |                      |   |
|----------------------|---|
| Стасюнене Иоланта    | - начальник Центра технической информации Филиала «Вильнюсская железнодорожная инфраструктура» АО «Литовские железные дороги»<br>тел.: +370 5 269 20 64<br>факс: +370 5 269 22 89<br>e-mail: j.stasiuniene@litrail.lt           |
| Бурковскене Кристина | - главный специалист Центра технической информации Филиала «Вильнюсская железнодорожная инфраструктура» АО «Литовские железные дороги»<br>тел.: +370 5 269 20 36<br>факс: +370 5 269 22 89<br>e-mail: k.burkovskiene@litrail.lt |

## ***Библиографический перечень Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» (Республика Молдова)***

### **Национальные издания**

**1. Стратегия транспорта и логистики на 2013–2022 годы, утвержденная Постановлением Правительства Республики Молдова №827 от 20.10.2013г. Мониторул Официал. – 2013. - № 243–247. – с. 23–58.**

Цель настоящей Стратегии - это преобразование сектора транспорта и логистики в фактор, который способствует развитию экономики и экспорта Республики Молдова и поддерживает непрерывный процесс гармонизации законодательства Республики Молдова в транспортном секторе в соответствии со стандартами, законодательством и положениями ЕС.

**2. Железная дорога Молдовы – на пути в Европу.**

**Железнодорожник Молдовы. – 2012. - № 22-23. – с. 1-5.**

В Кишиневе прошел Первый Железнодорожный саммит под патронатом министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова. Железная дорога Молдовы активно пытается найти необходимое финансирование для проектов обновления железнодорожной инфраструктуры на участке с границей Евросоюза, модернизации тягового подвижного состава с целью снижения энергопотребления и загрязнения окружающей среды. Обсуждались темы разработки и внедрения политики развития железнодорожного транспорта Молдовы при поддержке европейских партнеров, перспективы развития стратегических линий Кишинэу-Унгень, Кишинэу-Джурджулешть, строительство современного логистического терминала в столице РМ, проект модернизации железной дороги с целью увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок по направлению Азия - страны СНГ — Европа.

**3. Модернизация и обновление – другого пути нет.**

**Железнодорожник Молдовы. – 2013. - № 13. – с. 1-4.**

По материалам технического совета ГП «Железная дорога Молдовы»: состояние парка подвижного состава и его обновление, модернизация маневровых локомотивов серии ЧМЭ-3 на базе локомотивного депо Кишинев, пути обновления парка пассажирских вагонов для обеспечения международных перевозок.

**4. Проверки на ходу экономят время.**

**Железнодорожник Молдовы. - 2013. - № 23. - с. 1.**

Рассматривается положительный опыт прохождения погранично-таможенного контроля на ходу пассажирского поезда №61/62 сообщения Кишинев - Санкт- Петербург при пересечении пограничной станции Вэлчинец (ЧФМ).

## **5. Южный прорыв.**

**Железнодорожник Молдовы. - 2013. - № 45. - с. 2–3.**

На пограничной станции Джурджулешть восстановлено движение в сторону румынского города Галац по колее европейского стандарта. Технология работы станции в новых условиях. Рассматриваются перспективы дальнейшего железнодорожного путевого развития терминалов порта.

## **6. Путь из Европы в Азию станет ближе.**

**Железнодорожник Молдовы. - 2013. - № 24. - с. 1–4.**

В Кишиневе проведен Второй Железнодорожный саммит. Накануне в Румынии было достигнуто соглашение об инициировании европейской линии от Ясс далее Сучава, Клуж и включение ее в Панъевропейскую сеть. Это новый коридор для Восточной Европы. Необходимо технически адаптировать этот проект для включения в него Молдовы. В рамках саммита рассматривались вопросы привлечения инвестиций в развитие железнодорожного транспорта Молдовы, а также предложения по решению многих проблем железной дороги Молдовы.

## **7. Перспективы регион.**

**Железнодорожник Молдовы. - 2014. - № 5. - с.1.**

В четыре раза возросла перевалка крупнотоннажных контейнеров в международном порту Джурджулешть. Доставка контейнеров в Джурджулешть через румынский порт Констанца осуществляется в сотрудничестве с 19-тью крупнейшими мировыми линиями перевозок.

## **8. По совмещенной колее.**

**Железнодорожник Молдовы. - 2014. - №7. - с.1.**

Облегчение визового режима при пересечении границы с соседней Румынией позволило организовать курсирование по западноевропейской колее от молдавской станции Унгень до румынской станции Яссы пассажирского поезда, принадлежащего одной из компаний ЧФР. Рассматриваются условия на уровне министерств транспорта соседних государств о заходе молдавских дизель- поездов на зарубежную территорию.

## **9. Новые перспективы для динамичного развития железных дорог.**

**Железнодорожник Молдовы. - 2014. - №14. - с.1-2.**

Заседание V Комиссии по инфраструктуре и подвижному составу ОСЖД в городе Кишиневе.

## **10. Новый контейнерный маршрут.**

**Железнодорожник Молдовы. - 2014. - №37. - с.1.**

Еще один рынок сбыта готовой продукции появился у Молдавского металлургического завода - Польша. Новый железнодорожный проект обнародован на международном форуме «Вызовы перспективы сотрудничества в сфере транспорта». Контейнерный маршрут, получивший название Я1, пролегает между предприятием в Рыбнице и специальной экономической зоной в польском Замостье.

**11. Тенденции к увеличению объемов перевозок приобретают устойчивый характер.**

Результаты международного совещания по согласованию ориентировочных объемов и условий перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом.

## **Иностранные издания**

**12. Струна В. Железная дорога Молдовы: пути дальнейшего развития.**

**Бюллетень ОСЖД. - 2012. - №4. - э.15-16.** Пути дальнейшего развития железной дороги Молдовы. Международные транспортные маршруты, коридоры ОСЖД №12 и 5д, Панъевропейский коридор №IX.

**13. Мозговой К. Завязать узел. Молдавия**

**Гудок 1520. - 2012. - №9. - с.8.**

Доставка грузов из Казахстана и Азии через Молдову в ЕС. Этот путь будет рассчитан на перевозку товаров, произведенных в Китае. Возобновление движения по девятому панъевропейскому транспортному коридору, а также строительство в столице контейнерного и мультимодального терминалов.

**14. Struna Vitalie. Moldovan Railways has to open the railway transport market to private operators.**

**Railway PRO. - 2012. - №5. - s. 26–28.**

Железная дорога Республики Молдова сосредотачивает свое внимание на восстановлении железнодорожной транспортной системы, которое предполагает увеличение скорости железнодорожных перевозок, модернизацию парка грузовых вагонов, обновление пассажирского парка, предназначенного для международных перевозок. Имеется заинтересованность в строительстве перевалочного терминала для контейнерных грузов в Кишиневе - это может открыть путь для перевозок грузов с Востока в Европу.

**15. Виксне Д. Коридоры под управлением.**

**Гудок 1520. - 2012. - №6. - с. 1.**

В Москве состоялось первое организационное заседание координационного комитета транспортных коридоров СНГ.

**16. Осипова О. Свой коридор. В Восточной Европе может появиться новая сеть транспортных маршрутов.**

**Гудок 1520. - 2013. - №20. - с. 11.**

Создание международного транспортного коридора от Балтики до Черного моря.

**17. Решетняк Н. Плюс Венгрия – транспортный коридор станет шире.**

**Гудок. - 2012. - №4. - с. 1.**

Захонь-Узловая - станция от венгерско-украинской границы, где встречаются широкие из Украины и стран СНГ и узкое западноевропейское железнодорожные полотна.

**18. Транспорт – 2050: план создания европейского транспортного пространства как конкурентной и ресурсосберегающей транспортной системы.**

**Бюллетень ОСЖД. - 2012. - №5-6. - с. 16–21.**

Стратегические транспортные сети в Балтийском регионе; Торговые потоки между Азией и Европой; Транспортный коридор «Восток-Запад»; Проект транспортных связей по Восточному соседству; Партнеры ассоциации Международного транспортного коридора «Восток-Запад»; EWTCA как катализатор международного проекта «Викинг»; EWTCA как катализатор международного проекта «Солнце».

**19. Цэвэгүрэн А. Организация перевозок крупнотоннажных контейнеров в сообщении Европа – Азия.**

**Бюллетень ОСЖД. - 2012. - №4. - с. 34–36.**

Направления работы Комитета ОСЖД по организации перевозок крупнотоннажных контейнеров в сообщении Европа - Азия.

**20. Современные подходы и принципы формирования железнодорожных международных транспортных коридоров. Международное сотрудничество.**

**Евразия. Вести. 2013. – Специальный выпуск «Международное сотрудничество». – с. 48.**

Схема коридоров сети Трансазиатских железных дорог и общеевропейских транспортных коридоров.

**21. Резер С. М. Совершенствование тарифного и таможенного регулирования в целях повышения эффективности международных транспортных коридоров, проходящих по территории России.**

**Инновации транспорта. - 2013. - №1. - с. 22.**

Аспекты эффективного использования самого короткого сухопутного маршрута между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а также между Европой и странами СНГ.

**22. Международный транспортный коридор «Север-Юг».**

**Логистика и перевозки. - 2013. - спецвыпуск. - с. 5–9.**

Транзитное сообщение между государствами Северной и Западной Европы со странами Закавказья, Персидского залива и Южной Азии, а также диверсификации транспортных путей в Южном регионе.

**23. Международный транспортный коридор «Восток-Запад».**

**Логистика и перевозки. - 2013. – спецвыпуск. – с. 15.**

Транзитные грузопотоки стран Европы и Восточной Азии.

**24. Elena Iie. Moldova has an increased potential of freight transit on the Eurasian platform.**

**Railway PRO. 2013. - №2. – с 48.**

Республика Молдова будет играть важную роль в европейском железнодорожном транспорте за счет интеграции своего участка IX коридора в европейскую сеть и осуществления будущих связей между Западной и Восточной Европой. Эффективная связи с ЕС через Румынию будет иметь важное значение для грузовых перевозок Молдовы. Для осуществления жизнеспособности этих проектов, в политическом понимании, Молдова должна будет работать с ЕС для выявления и устранения проблем железнодорожной системы.

**25. Pamela Luică. Giurgiulești Port develops infrastructure.**

**Railway PRO. 2013. - №2. - s. 53.**

В Республике Молдова успешным проектом частных инвестиций и вместе с тем, Свободной экономической зоны, является Порт Джурджулешть, расположенный на южной границе. Стратегическая важность порта и необходимость участия частного сектора в транспортной системе были признаны правительством РМ, которое установило особый закон об определении общего оператора, который должен взять в аренду всю территорию порта и отвечать за его развитие. Таким оператором стала компания «Дануб Лоджистикс», которая недавно получила кредит от Европейского банка реконструкции и развития на модернизацию и расширение железнодорожной инфраструктуры.

**26. Морозов В. Н. Транссибирская национальная магистраль международного значения.**

**Железнодорожный транспорт. - 2013. - №11. - с.6–9.**

Транзитный потенциал транспортного коридора «Восток-Запад», Трансконтинентальный маршрут как единое трансконтинентальное направление между Европой и Азией.

**27. Мозговой К. Мост двух систем.**

**Гудок 1520. - 2013. - №20. - с. 1–3.**

Обмен логистическими технологиями поможет железнодорожным перевозчикам в конкуренции за транзитные грузы. Перевозки по плану нового транспортного коридора «Шелковый путь».

**28. Цыденов А. С. Повышение конкурентоспособности перевозок грузов по Транссибу.**

**Железнодорожный транспорт. - 2014. - №11. - с. 11–13.**

Международные транспортные коридоры. Приморье, Приморье-2 и выход на Транссиб Транскорейской магистрали: ВНТУ, ВТУ, ХТУ - соответственно Восточно-Находкинский, Владивостокский и Хасанский транзитные узлы.

**29. Мозговой К. Обозначим коридоры.**

**Гудок 1520. – 2014. - №5. - с. 10.**

Вопросы грузопотока на российско-украинской границе решаются в Эстонии.



**30. Якунин В. И. Транзитный и системообразующий потенциал Транссиба.**

**Железнодорожный транспорт. – 2014. - №11. - с. 14-18.**

Формирование нового евразийского транспортного коридора до Братиславы и Вены, Транссибирская магистраль - мост между Европой и Азией.

**31. Передовая практика повышения эффективности международных железнодорожных перевозок.**

**Комитет ОСЖД. - Специальный выпуск. - 2014.**

В сборнике представлены материалы, поступившие от различных участников сегмента международных железнодорожно-транспортных перевозок стран-членов ОСЖД и международных организаций в области транспорта, в которых показан передовой опыт по облегчению процедур при пересечении границ, поднимаются различные проблемные вопросы в этой сфере и предлагаются пути их решения.

За дополнительной информацией Вы можете обратиться:

Буряк Татьяна - ведущий инженер Службы стратегий и инвестиций  
Дирекции стратегий и международных связей  
тел.: +373 22 83 41 55  
факс: +373 22 83 46 70  
e-mail: burace@railway.md.lt  
bureac35@list.ru

***Библиографический перечень Акционерного общества «Польские государственные железные дороги» (Республика Польша)***

**ГЛАВНАЯ ТРАНСПОРНАЯ БИБЛИОТЕКА  
МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ И РАЗВИТИЯ  
Польша**

**Зарубежные журналы**

**1. Lambrev Milcho: BGN 1.3 bilion to be invested in Bulgarian railway infrastructure by 2014. (Болгарские железные дороги: инфраструктурные инвестиции 2014 г.).**  
***European Railway Review. – 2012, № 1, с. 38-41.***

Задачи компании управляющей железнодорожной инфраструктурой в Болгарии. Инвестиционная программа, реализуемая в области инфраструктуры. Издержки развития железнодорожной сети, планированные инвестиции в 2014-2020 гг. Новые терминалы и линии для обслуживания международного движения грузовых поездов.

**2. Rosserberg Ralf Roman: Eisenbahn-Güterverkehr zwischen Europa Und Asien. (Железнодорожный грузовой транспорт между Европой и Азией).**  
***Güterbahnen. – 2012, № 4, с. 33-37.***

Развитие «сибирского сухопутного моста» Европа – Дальний Восток. Экономические преимущества грузового транспорта транссибирской магистралей. Тарифная политика управляющих инфраструктурой магистралей. Барьеры развития трансграничного движения поездов. Международное сотрудничество РЖД с европейскими железными дорогами. Компетенции Trans Eurasia Logistic (TEL) в области организации грузового движения Азия – Европа. Эксплуатируемые и планируемые железнодорожные коридоры между Европой и Азией.

**3. Drewitz Markus, Dennisen Tobias: Gute Perspektive für Güterbahnen. (Успешные перспективы грузовых перевозок).**  
***Güterbahnen. – 2013, № 1, с. 15-19.***

Анализ железнодорожного рынка грузового транспорта по прогнозам Prog Trans AG. Тенденции развития и прогнозы глобального и европейского грузового транспорта в перспективе 2030 г. Роль грузового транспорта в экономике европейских стран. Обусловленности развития международных коридоров Европа – Азия.

**4. Moskovski Ivaylo: Development of the railway sector in the Republic of Bulgaria. (Развитие железных дорог в Болгарии).**  
***European Railway Review. – 2013, № 1, с. 44-45.***

Сеть болгарских железнодорожных линий в системе международных транспортных коридоров. Источники финансирования развития железнодорожной инфраструктуры.

Реализованные и планируемые в перспективе 2020 г. инфраструктурные инвестиции, способствующие увеличению международных железнодорожных перевозок.

**5. Mazataud Paul.: The innovative rail freight corridors are coming to life. (Железнодорожные коридоры – инновации в грузовом движении).**

*European Railway Review.* – 2013, № 5, с. 53-55.

Новые принципы функционирования 6 европейских железнодорожных коридоров для грузового транспорта, соединяющихся с коридорами ОСЖД. Компетенции администраторов отдельных коридоров и объем деятельности центров управления перевозками (COOS). Международное сотрудничество администраторов железнодорожной инфраструктуры в рамках RFC. Политика ЕС в области развития железнодорожной сети, предназначенной для грузовых перевозок.

**6. Mes Dušan: Successful infrastructure is vital for a successful economy. (Хорошая инфраструктура для успешной экономики).**

*European Railway Review.* – 2014, № 1, с. 41-43.

История словенских железных дорог. Экономические обусловленности реструктуризации СЖД (SŽ). Стратегия развития SŽ Cargo. Техническое состояние железнодорожной инфраструктуры. Словенские коридоры в системе коридоров трансевропейских и ОСЖД.

**7. Peričić Darko: Infrastructure modernisation for a more competitive railway. (Модернизация инфраструктуры для большей конкурентоспособности железной дороги).**

*European Railway Review.* – 2014, № 1, с. 44-47.

Реструктуризация хорватских железных дорог. Инфраструктурная политика ХЖД (HŽ). Внедрение директив ЕС по железнодорожному транспорту. Приоритетные инвестиции в железнодорожной инфраструктуре Хорватии. Железнодорожные линии HŽ входящие в состав трансевропейских коридоров. Стоимость и объем модернизации железнодорожных линий.

**8. Rosserberg Ralf Roman: Der Ostkorridor: Option zwischen Realitäten und Visionen. (Восточный коридор: между действительностью и видением).**

*Güterbahnen.* – 2014, № 1, с. 11-13.

Эксплуатационные параметры немецкой железнодорожной инфраструктуры в сообщении Северное море – южная Германия. Обусловленности постройки железнодорожного Восточного коридора, соединяющего голландские, бельгийские и немецкие (Бремен, Гамбург) морские порты. Этапы постройки и инвестиционный объем Восточного коридора, который будет способствовать совершенствованию перевозок между портами Северного моря и южно-восточной Европы.

**9. Kadeřavek Petr, Hisako Tsuji, Bent Mike: Trans-Siberian Kaleidoscope. (Транссибирский калейдоскоп).**

*Railvolution.* – 2014, № 2, с. 28-40.

Предпосылки и условия реализации программы РЖД «Транссибом в семь дней». Новые инструменты и действия для ускорения грузовых перевозок Транссибом. Препятствия в реализации программы. Услуги предлагаемые операторами грузовых перевозок. Инфраструктурные инвестиции на Сахалине для интенсификации железнодорожных перевозок Азия – Европа. Сотрудничество российских и корейских железных дорог в развитии грузового движения. Действия для улучшения обслуживания грузовых поездов на границы Россия – Китай.

**10. Pernička Jaromir: Kazakhstan's evolving evolutions. (Казахские эволюции).  
*Railvolution*. – 2014, № 2, с. 44-46.**

Характеристика мотовозов ТЕ33А, предназначенных для движения на сети 1520 мм. Фазы сертификации подвижного состава. Деятельность ЛКЗ в области модернизации подвижного состава. Развитие казахской железнодорожной промышленности.

**11. Asmann Ahti: Investment and development is a priority in Estonia. (Инвестиции и развитие приоритетом в Эстонии).  
*European Railway Review*. – 2014, № 3, с. 28-30.**

Эффекты реструктуризации эстонских железных дорог. Организационная структура ЭЖД (ER), приоритетные задачи EVR Cargo и EVR Intra. Железнодорожная политика государства: основы правительственной программы в 2014-2020 гг. План модернизации железнодорожной инфраструктуры для развития торгового сотрудничества с Азией и Европой. Осуществленные и планируемые инвестиции на сети эстонских железных дорог.

**12. Sellnick Oliver: Europäische SGV-Korridore: Von der Gesetzgebung bis zur Inbetriebnahme. (Европейские грузовые коридоры: от регулировки к оперативности).  
*Güterbahnen*. – 2014, № 3, с. 20-24.**

Анализ директивы ЕС 913/2010 об европейской железнодорожной сети, предназначенной для конкурентспособного грузового транспорта. Существующие и планируемые коридоры в Германии в сообщении Скандинавия – южная Европа.

**13. Metz Kurt: Der Erste transnationale Schienen-Korridor ist in Betrieb. (Первый транснациональный коридор работает).  
*Güterbahnen*. – 2014, № 3, с. 25-30.**

Программа постройки европейской сети железнодорожных грузовых коридоров. Этапы реализации программы в Германии, объём работ и инвестиционные расходы в период 2013-2020 гг.

**14. Kuchta Tomáš: Polish „Pendolino” news. (Польское Pendolino – новости).  
*Railvolution*. – 2014, № 5, с. 26-30.**

Подготовительные работы связанные с введением в эксплуатацию на польской железнодорожной сети скоростных поездов Pendolino. Исходы обкаток поездов ED250 (Class 237) EMUs. Инвестиции в области инфраструктуры на Центральной железнодорожной

магистральной, входящей в состав международного коридора VII. Тарифная политика ПКП на новой линии. Источники финансирования инвестиций связанных с движением поездов Pendolino.

### Польские журналы

**1. Brona Przemysław: Kolejowe korytarze transportowe Wschód – Zachód w Polsce. (Железнодорожные транспортные коридоры Восток – Запад в Польше). *Infrastruktura Transportu.* – 2012, № 2, с. 54-58.**

Реализация мультимодальной транспортной сети в рамках программы TEN-T «План создания единой европейской транспортной системы». Модернизация коридоров Восток – Запад (AGC, AGTC) на территории Польши. Директивы ЕС в области развития трансевропейской сети конвенциональных и скоростных железных дорог. План создания к 2015 г. железнодорожных грузовых коридоров Восток – Запад в Польше. Состояние и перспективы развития инфраструктуры интермодального транспорта. Размещение интермодальных и перегрузочных терминалов в коридорах E-20 и E-30.

**2. Zielaskiewicz Henryk: Rozwój infrastruktury punktowej na granicy wschodniej w kontekście propozycji uregulowań Unii Europejskiej. (Развитие пунктовой инфраструктуры на восточной границе в отнесении к предложенным регуляциям Евросоюза). *Infrastruktura Transportu.* – 2012, № 2, с. 59-62.**

Предпосылки развития логистической инфраструктуры на железнодорожной сети в ЕС и Польше. Функции и значение железнодорожной инфраструктуры в обслуживании грузовых перевозок Восток – Запад; перегрузочный потенциал и направления развития на восточной границе Польши; перечень погранпереходов и терминалов PKP Cargo S.A. и частных. Проект регулирования принципов доступа железнодорожных предприятий к терминалам согласно Ревизионной директиве ЕС. Условия доступа железнодорожных операторов к перегрузочным терминалам в Польше.

**3. Lesiak Paweł: Przewozy Wschód – Zachód jako możliwość rozwoju usług transportu kolejowego ładunków w Polsce. Cz. I. (Перевозки Восток – Запад как потенциал развития услуг железнодорожного транспорта в Польше. Ч. I). *Infrastruktura Transportu.* – 2012, № 3, с. 62-65.**

Обусловленности и ограничения развития международных грузовых перевозок через Польшу сухопутным транспортом. Географические, технические и экономические факторы, имеющие значение для развития транзита в направлении Восток – Запад и Север – Юг. Сравнение потоков грузов в европейском транспорте в 2004-2014 гг. Перспективы реализации международных транспортных коридоров в Польше на примере Rail Baltica и Среднеевропейского коридора. Конкурентоспособность транспортных инфраструктурных проектов в рамках TEN-T. Условия развития транзитных железнодорожных перевозок грузов в направлении Восток – Запад и Запад – Восток.

**4. Lesiak Paweł: Przewozy Wschód – Zachód jako możliwość rozwoju usług transportu kolejowego ładunków w Polsce. Cz. II. (Перевозки Восток – Запад как потенциал развития услуг железнодорожного транспорта в Польше. Ч. II). *Infrastruktura Transportu.* – 2012, № 4, с. 56-58.**

Отраслевая конкуренция на рынке транзитных грузовых перевозок в Польше. Факторы и обусловленности конкурентоспособности железнодорожного транзита по отношению к дорожному и морскому транспортам. Оферты автодорожных и морских перевозчиков в области контейнерного транспорта на длинные дистанции (Восток – Запад, Север – Юг). Барьеры и шансы конкурентоспособности услуг железнодорожного транспорта.

**5. Godlewski Jerzy: Przystąpienie UE do COTIF (I). Szansa rozszerzenia międzynarodowych przewozów kolejowych. (ЕС приступает к COTIF (I). Шанс увеличения международных железнодорожных перевозок). *Polska Gazeta Transportowa.* – 2012, № 37, с. II.**

Анализ правовых последствий преступления Евросоюза к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (COTIF). Гармонизация инструкции COTIF и директив ЕС; последствия для интеграции европейского железнодорожного рынка.

**6. Godlewski Jerzy: Przystąpienie UE do COTIF (II). Cel – likwidacja rozbieżności między obydwojoma systemami prawnymi. (ЕС приступает к COTIF (II). Цель – ликвидация дивергенции между обоими правовыми системами). *Polska Gazeta Transportowa.* – 2012, № 38, с. III.**

Объем использования правил Конвенции о международных железнодорожных перевозках (COTIF), реализуемых в странах-членах ЕС. Значение преступления ЕС к COTIF и его влияние на углубление процесса интеграции европейских железных дорог. Сотрудничество OTIF и ОСЖД в области гармонизации правил COTIF и SMGS.

**7. Lipińska-Słota Alina: Tunel pod cieśniną Bosfor – brakujące ogniwo światowych kolejowych korytarzy transportowych. (Туннель под проливом Босфор – нехватящие звено мировых железнодорожных коридоров). *Transport i Komunikacja.* – 2012, № 6, с. 70-74.**

Межконтинентальные железнодорожные коридоры в проектах UIC. Размещение коридоров в районе Черного моря. Существующие дорожные мосты, соединяющие европейскую и азиатскую части Стамбула через Босфорский пролив. Методы строительства транспортных туннелей. Параметры трассы и технология строительства босфорского туннеля; роль инвестиции в улучшении стамбульского транспорта.

**8. Rydzyński Paweł: Towarowe korytarze transportowe. (Транспортные грузовые коридоры). *Rynek Kolejowy.* – 2013, № 5, с. 30-36.**

Планы создания международных железнодорожных коридоров для перевозок грузов в ЕС, реализованных на основе Директивы ЕС 913/2010. Принципы функционирования и

первенства грузовых перевозок на линиях, входящих в состав транспортных коридоров. Трассы 6 коридоров, введенных в действие в 2013 г. Альтернативные трассы коридоров V (Север – Юг) и VIII (Восток – Запад) в Польше.

**9. Brona Przemysław, Kruk Robert: Dostęp terminali intermodalnych do sieci kolejowej. (Доступ интермодальных терминалов к железнодорожной сети).**

*Transport i Komunikacja. – 2013, № 5-6, с. 12-15.*

Потребности и условия развития инфраструктуры интермодального транспорта в Польше. Техническое состояние железнодорожной инфраструктуры, входящей в состав международной сети AGC и AGTC на территории Польши. Проблемы лучшего сотрудничества перегрузочных терминалов и железнодорожных линий и улучшения качества железнодорожных услуг. Инвестиционные потребности в области модернизации железнодорожных узлов. Предлагаемые альтернативные линии и дополнительные транспортные трассы для интермодальных перевозок. Размещение интермодальных терминалов вблизи железнодорожных трасс.

**10. Specjalski Michał: Euroazjatyckie połączenia kolejowe. (Евро-азиатские железнодорожные сообщения).**

*Transport i Komunikacja. – 2014, № 4, с. 58-62.*

Глобальные обусловленности роста грузовых перевозок между Европой и Азией. Оферт железнодорожных сообщений Китай – Европа; контейнерные перевозки на линии Chongqing – Duisburg и Chengdu – Лодзь. Развитие инфраструктуры евро-азиатских железнодорожных коридоров для грузовых перевозок; инфраструктурные проекты, осуществляемые в Казахстане; железнодорожно-паромный коридор на Шелковом пути.

**11. Wojcieszak Andrzej: Wschodnia brama Europy. (Восточные ворота Европы).**

*Eurologistics. – 2014, № 5, с. 58-61.*

Характеристика транссибирской магистрали: история, локализация, эксплуатационные параметры, использованный подвижный состав. Транссибирская железная дорога в конкуренции с морским транспортом. Статистические данные грузовых перевозок в 2012 г. Транзитный потенциал магистрали. Современные обусловленности роста железнодорожного движения в сообщении Азия – Европа.

**12. Lipińska-Słota Alina: Przeprawy przez cieśninę Bosfor i Beringa – brakujące ogniwa światowych korytarzy transportowych. (Переходы под проливами Босфор и Беринга – нехватящие звено мировых транспортных коридоров).**

*Problemy Kolejnictwa. – 2014, № 162, с. 99-108.*

Планы межконтинентальных железнодорожных сообщений в системе мировых транспортных коридоров в Европе, Азии и Северной Америке. Существующие сухопутные мосты. Проект строительства железнодорожного моста под Босфорским проливом. Параметры и строительная технология железнодорожного туннеля. Перспективы реализации туннеля под проливом Берлинга. Концепция коридора Япония - Россия (железная дорога, автодорога, трубопровод).

За дополнительной информацией Вы можете обратиться:

- Дыбич Барбара - руководитель Главной транспортной библиотеки Министерства инфраструктуры и развития  
тел.: +48 22 630 10 61; 629 70 15  
факс: +48 22 630 10 57  
e-mail: Barbara.Dybisz@mir.gov.pl
- Малиновска Эльжбета - руководитель отдела научной информации и документации  
тел.: +48 22 630 10 56  
факс: +48 22 630 10 57  
e-mail: Elzbieta.Malinowska@mir.gov.pl



## ***Библиографический перечень Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (Российская Федерация)***

### **ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ**

#### **Новые перспективы развития железнодорожного транспортного коридора Rail Baltica**

Представлены цели и задачи проекта Rail Baltica Growth Corridor (RBGC), реализуемого с января 2011 г. в связи с разработкой стратегии развития железнодорожной инфраструктуры в рамках трансъвропейского транспортного коридора Rail Baltica. Проект финансируется из Европейского фонда регионального развития по Программе сотрудничества региона Балтийского моря на 2007-2013 гг. на уровне 3,6 млн евро. Оценено значение нового коридора для повышения конкурентоспособности и привлекательности железнодорожного транспорта.

*Источник: Przegląd Komunikacyjny. - 2011. - № 3/4. - s. 42-44*

#### **ТРАСЕКА - в обход России**

Международный транспортный коридор ТРАСЕКА сегодня активно развивается. Ежегодные денежные вливания в проект составляют 9-10 млн. евро. В рамках инициативы уже реализовано 80 проектов общей стоимостью 168,5 млн евро. В 2011 г. вступило в силу соглашение о запуске мультимодальных перевозок по этому маршруту.

Россия, которую в проект не взяли, в свою очередь продолжает развивать альтернативные пути. Коридор Север-Юг считается конкурентом ТРАСЕКА, но рассматривать его как альтернативу нельзя. Проект остается только на бумаге, коридор до сих пор не работает. Проблемы традиционные - отсутствие гибкой тарифной политики, медленное прохождение границ неразвитость инфраструктуры.

Сегодня борьба за контроль над транзитными путями в Евразии, развернувшаяся между США и Россией, больше напоминает холодную войну. Победителем выйдет тот, кто не только придумает лучший способ, как «объехать» соперника по рельсам, но и сможет обеспечить достаточные инвестиции для того, чтобы система стала эффективно функционировать. Однако, как отмечают эксперты, времена молчаливого противостояния двух сверхдержав должны остаться в прошлом, необходимо установить взаимовыгодное сотрудничество в рамках двух международных коридоров.

*Источник: РЖД-Партнер. - 2012 г. - № 13-14. - июль - с.48-50*

#### **Проект в ожидании господдержки**

В общественной палате Российской Федерации прошли слушания по вопросу организации контрейлерных перевозок на пространстве 1520.

В 2011 г. ОАО «РЖД» совместно с Финскими железными дорогами осуществило серию опытных поездок контрейлерного поезда по маршруту Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва. На слушаниях в палате президент НП «Гильдия экспедиторов», доктор технических наук С. Резер отметил как положительные, так и отрицательные стороны этого типа перевозок. Он обратил внимание на важность принятия необходимых нормативно-правовых актов.

Названы перспективные маршруты по развитию контейнерных перевозок. Это маршрут Россия - Финляндия, перевозки из России на Украину и в страны Балтии. Перспективными представляются направления Санкт-Петербург - Краснодар, Москва - Санкт-Петербург. Но самым перспективным направлением движения контейнерных поездов считается маршрут, связывающий Евросоюз с Западным Китаем и пролегающий по территории государств - участников Таможенного Союза, от погранперехода Хоргос (Китай/Казахстан) до Гродно (Белоруссия/Польша).

Представителями Европейского банка реконструкции и развития отмечены риски проекта, связанные с интеграцией. Груз проходит по территории трех государств, которые не могут договориться.

По общему мнению участников слушаний, совокупность гибкой тарифной политики и мер государственной поддержки могут сделать контейнерные перевозки рентабельными для бизнеса, а средний срок окупаемости проектов составит 7-8 лет.

*Источник: Международный экспедитор. - 2012 г. - № 2/81 - с. 36-39*

### **Коммерческая эксплуатация железной дороги от станции Хасан до порта Раджин начнется во второй половине 2012 г.**

Коммерческая эксплуатация железнодорожного участка пути от российской станции Хасан до порта Раджин в КНДР начнется во второй половине 2012 г.

Об этом заявил ИТАР-ТАСС заместитель генерального директора по планированию Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Виктор Стеценко, возглавляющий российскую делегацию на совещании азиатской подгруппы международной Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), проходящем в Пхеньяне с участием представителей Вьетнама, Казахстана, Китая, Киргизии, КНДР, Монголии и РФ.

Сотрудничество между РФ и КНДР вышло на новый этап. Стороны создали совместное предприятие по реконструкции участка Хасан - Раджин протяженностью 54 км. В октябре 2011 г. состоялся демонстрационный прогон по этому маршруту поезда, который из России привела бригада машинистов Дальневосточной железной дороги. В нынешнем году в порт Раджин из РФ планируется провезти 100 тыс т угля после завершения реконструкции расположенного там терминала. Власти КНДР уже одобрили решение о транспортировке этого груза.

В будущем компания РЖД готова увеличить объем перевозок до 3 млн т. Причем, как отметил В. Стеценко, речь идет не только об угле, но и о других видах грузов.

Международный проект, который совместно реализуют железнодорожники двух стран, предусматривает реконструкцию участка железной дороги от российской станции Хасан на границе Приморья и КНДР до северокорейского порта Раджин, а также строительство там грузового терминала и последующее использование этой инфраструктуры для организации транзитных перевозок с выходом на сеть российских железных дорог. Модернизация инфраструктуры участка Хасан - Раджин, которая должна завершиться уже в текущем году, рассматривается сторонами как пилотная часть реконструкции всей Транскорейской магистрали.

В перспективе, когда будет налажено сообщение по всей этой магистрали от южнокорейского порта Пусан через КНДР в Россию, появится возможность переориентировать на российский Транссиб значительную часть грузов, которые в настоящее время идут морским путем из Пусана в Европу.

*Источник: Транспортный портал Trans-Port. 16.03.2012 г.*

## **Межконтинентальные железнодорожные магистрали на Дальнем Востоке РФ**

Освоение глобального рынка международных транзитных перевозок связано, в основном, с осуществлением крупных долгосрочных проектов перевода грузовых потоков с существующих морских и интермодальных (смешанных) сообщений на сугубо железнодорожные магистрали.

Приводятся преимущества современного железнодорожного транспорта перед морским и смешанным сообщением.

Представлены факторы разработки и реализации проектов межконтинентальных железнодорожных магистралей: МТК «Европа - Республика Корея», МТК «Европа - Япония», МТК «Европа - Азия - Америка». Обсуждается противоречивость некоторых проектов межконтинентальных железнодорожных магистралей.

*Источник: Вестник транспорта. - 2012 г. - № 2. - с. 2-7*

## **Российские железнодорожники помогут Китаю выйти к Японскому морю**

Перегон Махалино - Хасан - приграничный участок дороги, открывающий России прямой выход в Северную Корею, а также в Китай - через пока неработающий погранпереход Камышовая - Хуньчунь, готовят к перспективным объёмам перевозок.

В прошлом году ОАО «РЖД» вступило в права владения железнодорожной инфраструктурой данного пункта пропуска, ранее принадлежавшей обанкротившемуся ОАО «Золотое звено». В собственности последнего находился 20-километровый участок дороги от примыкания линии Барановский - Хасан до госграницы, а также станция Камышовая, в своё время получившая статус пограничной передаточной.

Перевозки в направлении Махалино - Камышовая - Хуньчунь прекратились в 2004 г.: погранпереход не был доведён до требований российско-китайской пограничной комиссии. Сейчас на перегоне Махалино - Хасан ведутся работы.

Так, в китайской компании «Северо-Восточная Азия» заявляли, что готовы через Камышовую из Китая везти продовольствие, стройматериалы, продукцию лёгкой промышленности. Кроме того, у железной дороги хорошие возможности для транзита. Она связывает город Хуньчунь с ближайшими морскими терминалами Приморья, что важно для Китая, не имеющего непосредственного выхода к Японскому морю. Тогда как от Хуньчуня до порта Зарубино - 75 км, а до Посъета - всего 42 км.

Сейчас Южной Кореей, Японией и Китаем обсуждается возможность возобновления перевозки транзитных грузов через порт Зарубино (бухта Троица). В первом полугодии 2012 г. планируется активная деятельность по перевозкам по линии Сокчо (Республика Корея) - Зарубино - Хуньчунь. Грузопассажирский паром будет заходить в Зарубино два-три раза в неделю. Кроме того, подобный сервис планируется организовать и из японского города Ниигата. Уже подбирают грузоотправителей, нуждающихся в данной услуге.

Но для возобновления работы железнодорожного погранперехода с российской стороны требуется реконструкция инфраструктуры - доставка грузов из Зарубина в Хуньчунь может осуществляться автотранспортом через пункт пропуска в Краскино. Уже начались соответствующие проектно-изыскательские работы. В свою очередь Китай готов развивать станцию Хуньчунь, увеличив её перерабатывающую способность втрое - с 1 до 3 млн тонн в год.

Оздоровление пути на участке Махалино - Хасан актуально и в свете продолжающейся модернизации северокорейской железнодорожной линии Туманган - Раджин, по которой движение грузовых поездов должно начаться во втором полугодии.

На первом этапе через станцию Хасан в порт Раджин планируется отправлять до 4 млн т угля в год. Дополнительные перевозки в Северную Корею могут появиться и за счёт развития отношений с дальневосточными регионами. Так, сообщили в правительстве Амурской области, на последней встрече с северокорейской делегацией рассматривались возможности поставок в КНДР пшеницы из Приамурья.

*Источник: РЖД-Партнер. - 11.04.2012 г.*

### **Новый Шелковый Путь: стратегический вектор транспортной логистики Казахстана**

20 сентября 2012 г. в городе Алматы в рамках выставки «Transit Kazakhstan-2012» прошел круглый стол «Казахстан - Новый Шелковый Путь - Мост между Европой и Азией» под эгидой Международного транспортно-логистического форума «Шелковый Путь».

На 25-м пленарном заседании Совета иностранных инвесторов Президент Республики Казахстан объявил о начале реализации проекта «Новый Шелковый путь»: «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией. Это создание на ключевых транспортных коридорах Казахстана единого комплекса хабов международного уровня - торгово-логистического, финансово-делового, инновационно-технологического и туристического». В связи с этим был организован круглый стол при поддержке и участии Министерства транспорта и коммуникаций РК (МТК РК), Комитета таможенного контроля Министерства финансов РК, АО «ФНБ «Самрук-Казына», АО «Национальная компания «Казакстан Темір Жолы» (АО «НК «КТЖ»), АО «Национальный центр развития транспортной логистики», транспортно-логистической ассоциации «KAZLOGISTICS», а также бизнес-структур и представителей крупнейших международных организаций и транспортных компаний. Данное мероприятие предоставило уникальную возможность обмена опытом, обсуждения актуальных вопросов по предпринимаемым мерам по реализации транзитно-транспортного потенциала региона и интеграции в мировую транспортную сеть.

Делегации 16 государств (Беларусь, Венгрия, Грузия, Иран, КНР, Кыргызстан, Латвия, Литва, Республика Корея, Россия, США, Украина, Швейцария и др.), представляющих органы государственного управления и частного бизнеса в области транспорта, торговли и логистики, а также представители международных, региональных организаций и финансовых институтов, а именно ОБСЕ, ЕЭК ООН, Евразийской Экономической Комиссии, МПК ТРАСЕКА, Азиатского банка развития, приняли участие в круглом столе.

Ответственный Секретарь МТК РК Ж. Касымбек в своей приветственной речи отметил, что надежные и эффективные транспортные сети - один из определяющих факторов для экономик Евроазиатского региона. Особенная роль уделяется Казахстану, расположенному между емкими и динамично развивающимися рынками Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии. Также он подчеркнул, что в Казахстане создана конкурентная среда оказания транспортных услуг в целях ускорения интеграционных процессов казахстанского транспортного комплекса в международную транспортную систему и развития транзитного потенциала страны.

Вице-президент по логистике АО «НК «КТЖ» Е. Искалиев презентовал участникам стратегию транспортно-логистической системы Казахстана в свете реализации масштабного проекта «Казахстан - Новый Шелковый Путь». Он отметил важную роль партнерства между бизнесом и властью в реализации транспортно-логистического потенциала Казахстана.

По итогам мероприятия приняты рекомендации участников круглого стола, в которых отмечены важность реализации проекта «Казахстан - Новый Шелковый путь» и создания Национальной транспортно-логистической компании международного уровня. Кроме того, участниками положительно отмечены завершение строительства железнодорожной линии «Жетыген - Коргас» и казахстанского участка линии «Узень (Казахстан) - Кызылкия (Туркменистан) - Горган (Иран)» как компонента, способствующего развитию коридора «Север-Юг».

В документе также выделена значимость для транспортного сектора региона Программы ЦАРЭС до 2020 г., а также особая роль Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) в деле развития транспорта и безопасности в регионе, а также отчет ОБСЕ о наилучшей мировой практике процедур пересечения границ, важность реализации Инициативы IRU «Модельное шоссе» в Евроазиатском регионе в целях возрождения Великого Шелкового Пути.

Присутствующие высоко оценили проводимую Республикой Казахстан работу по созданию трансконтинентального автодорожного коридора «Западная Европа - Западный Китай», строительству новой железной дороги «Бейнеу - Жезказган» в направлении морского порта Актау, результаты пропуска скоростного контейнерного поезда Чунцин (КНР) - Дуйсбург (Германия) со сроком следования в пути - 15,9 дней, в перспективе планируется довести до 10-12 дней, а также подчеркнули значимость для Евроазиатского региона открытия нового железнодорожного перехода Алтынколь (Казахстан) - Хоргос (Китай) для пропуска контейнерных поездов.

Участники признали необходимым дальнейшее развитие инфраструктуры, упрощение таможенных процедур при прохождении границ путем внедрения принципа «единого окна» и электронного документооборота, применение международного опыта при создании Казахстанского транспортно-логистического хаба, развитие концепции «сухих портов» вблизи крупных производителей и потребителей, внедрение принципов управления цепочками поставок (Supply Chain Management) и контрактной логистики на казахстанских предприятиях, повышение уровня контейнеризации.

Также была одобрена активная работа Казахстана по повышению позиции в рейтинге Всемирного Банка LPI (86 место из 155 стран, прогноз к 2020 г. - 40 место) и по внедрению пяти ключевых принципов логистики 5С - скорость, сервис, сохранность, стоимость, стабильность.

В ходе круглого стола был подписан Меморандум о сотрудничестве между АО «НК «КТЖ» и компанией «Samsung C&T Corporation» (Республика Корея) с целью повышения уровня логистического климата в Казахстане, а также Меморандум о взаимодействии между АО «НК «КТЖ», АО «Национальный центр развития транспортной логистики», Транспортно-логистической ассоциацией «KAZLOGISTICS» и Ассоциацией национальных экспедиторов РК по вопросам оказания услуг в транспортно-логистическом секторе Республики Казахстан с участием международных логистических компаний.

*Источник: Transport. - 11.10.2012 г.*

## **Казахстан строит коридор между Европой и Китаем**

В Казахстане придают особое значение развитию инфраструктуры и транснациональным транспортным проектам. Астана надеется, что транзитный коридор Западная Европа - Западный Китай станет для нее важным источником доходов.

В начале сентября в Казахстане официально объявили об открытии пассажирского сообщения по новой железнодорожной ветке Жетыген - Хоргос, протянутой непосредственно к китайской границе. К концу года по новому маршруту должны начать ходить и грузовые поезда. По мнению экспертов, новый железнодорожный путь в Китай позволит Казахстану увеличить товарооборот с восточным соседом, который в настоящий момент составляет почти 25 миллиардов долларов США, а также получать солидные дивиденды от транзита грузов через свою территорию.

Открытие нового железнодорожного пути власти Казахстана придают особое значение. С 2009 года, когда было принято решение о строительстве ветки Жетыген - Хоргос, Астана неоднократно указывала на необходимость второго железнодорожного пограничного перехода на казахстанско-китайской границе. Первая ветка, идущая в КНР через станцию Достык, была открыта еще в 1990 году.

По словам активно цитируемого казахстанскими СМИ советника национальной железнодорожной компании "КТЖ" Ерхата Искалиева, способствовать этому будет и большая по сравнению с Достыком пропускная способность построенной близ Хоргоса станции Алтынколь.

Впрочем, в Астане всерьез рассчитывают, что новый железнодорожный переход на казахстанско-китайской границе не только поможет увеличить объемы торговли с КНР, но и станет объектом особого внимания логистических компаний как Китая, так и единой Европы. Ведь Казахстан, по словам экономиста Талгата Хайдарова, фактически создал более короткий путь из Европы в Китай и обратно.

*Источник: <http://www.dw.de>*

## **Подготовка к открытию европейского железнодорожного транспортного коридора Стокгольм - Палермо**

2 октября 2012 г. во Франкфурте-на-Майне (Германия) состоялось совместное заседание семи инфраструктурных железнодорожных компаний европейских государств, которые учредили административный совет, ответственный за ввод в эксплуатацию в период с 3 по 10 ноября 2015 г. третьего европейского коридора грузовых перевозок Стокгольм - Палермо. Этот коридор является одним из девяти грузовых коридоров, описание которых представлено в директиве ЕС 913/2010 от 22 сентября 2010 г. т.к. в качестве важнейшей транспортной оси «север - юг» соединит между собой важнейшие порты и перегрузочные терминалы Скандинавии с аналогичными объектами в Германии, Австрии и Италии. К числу заинтересованных стран относится и Норвегия, поскольку в перспективе рассматриваемый коридор должен быть продлен до её столицы Осло.

К числу компаний, основавших административный совет, относятся: Jernbaneverket (Норвегия), Trafikverket (Швеция), Banedanmark (Дания), DB Netz AG (Германия), ÖBB Infrastruktur AG (Австрия), Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (Италия) и Oresundsbro Konsortiet (совместная датско-шведская компания).

Создание административного совета как решающего органа является значительной вехой в своевременной реализации директивы ЕС 913/2010, направленной на формирование европейской железнодорожной сети конкурентоспособных грузовых перевозок. Достигнутое

между семью инфраструктурными компаниями соглашение подтверждает их намерение координировать свою деятельность с учетом международных требований к грузовым сообщениям и конъюнктуры транспортного рынка. Для этого необходимо будет усовершенствовать техническую совместимость железнодорожных систем разных стран, а также усилить взаимодействие в таких областях, как планирование инвестиций, распределение производственного потенциала и управление транспортными процессами.

Функцию председательствующей в административном совете взяла на себя шведская компания Trafikverket при поддержке итальянской компании Rete Ferroviare Italiana. Германская компания DB Netz AG приняла на себя управление работами в рамках так называемой координационной группы. В ближайшие три года административный совет должен скоординировать предложения по формированию каталога международных железнодорожных трасс и выработать концепцию обслуживания клиентуры в режиме «одного окна».

Общая протяженность линий в грузовом коридоре Стокгольм - Палермо составляет примерно 3500 км. Важнейшими составными частями этой транспортной магистрали являются такие крупные проекты, как тоннельно-мостовой автомобильно-железнодорожный переход через пролив Эресунн, Фемарнбельтский мост и базовый Бреннерский тоннель.

*Источник: пресс-релиз компании Deutsche Bahn AG от 04 октября 2012 г.*

### **Потенциал пассажирского железнодорожного транспорта вдоль III Европейского транспортного коридора**

Представлена концепция развития III Европейского транспортного коридора. Оцениваются сильные и слабые стороны в развитии железнодорожного транспорта, современное состояние пассажирских перевозок, численность пар пассажирских поездов в сутки по состоянию на 2010 г. и среднесуточное число железнодорожных пассажиров. Дана характеристика пассажирских поездов. Прогнозируется спрос на пассажирские перевозки к 2020 г. и 2030 г. Определены потребности в инфраструктуре.

*Источник: Przegląd Komunikacyjny. - 2012. - № 3. - s. 9-14*

### **Обусловленность железнодорожных перевозок на стыке линий широкой и стандартной колеи в железнодорожном узле Верхняя Силезия (Польша)**

Проанализированы технические и эксплуатационные условия перевозок на стыке линии широкой колеи (LHS) с линиями стандартной колеи в месте пересечения главных европейских магистралей север - юг и восток - запад в Верхнесилезском узле. Показана адаптация путевого развития перевозочных станций на стыках для оптимизации перевозочной работы. Оценены перспективы и роль международного логистического центра.

*Источник: Przegląd Komunikacyjny. - 2012. - № 3. - s. 32-37*

### **РЖД готовы пригласить в партнеры по грузоперевозкам латвийскую компанию**

Рабочая группа по созданию объединенного логистического оператора России, Казахстана и Белоруссии ведет переговоры с Latvijas dzelzceļš (Латвийской железной дороги) о присоединении к СП, сообщил «Интерфакс». В СП могут войти оператор контейнерных площадок Latvijas dzelzceļš и терминалы в Рижском порту. Эти активы позволили бы создать по-настоящему сквозной сервис по транзитной доставке грузов между Европой и Азией.

Идея создать международный логистический оператор появилась в начале года. Логистическая компания позволит занять около 2% контейнеропотока между Европой и Азией, заявлял недавно президент РЖД Владимир Якунин. Но вот структура международного оператора до конца еще не сформирована, сообщает газета «Ведомости».

Объединенную компанию планируется создать на базе «дочки» РЖД - «РЖД-логистика». РЖД планировала внести в его капитал 50% плюс 1 акция «ТрансКонтейнера», Белоруссия может внести в него терминалы в Бресте и оператора «Белинтертранс», Казахстан - акции операторов «Казтранссервис» и «Кедентранссервис» (контрольный пакет в компании принадлежит «ТрансКонтейнеру»). У каждого из акционеров СП будет по 33,3%.

*Источник: РЖД-Партнер. 17.08. -2012 г.*

### **Открыт второй железнодорожный переход между Китаем и Казахстаном**

Второй железнодорожный переход между Китаем и Казахстаном по маршруту Хоргос (Синьцзян) -Алтынколь (Казахстан) официально открыт.

22 декабря первый грузовой состав, который отправился из портового города Ляньюньган (провинция Цзянсу, Восточный Китай), пересек китайско-казахскую границу через КПП Хоргос и продолжил свой путь по территории Казахстана.

Как отметил глава Урумчийского железнодорожного управления (Синьцзян-Уйгурский автономный район, Северо-Западный Китай) Тан Шишэн, с открытием железнодорожного перехода Хоргос превратится в транспортный узел международного значения, ориентированный на Центральную Азию и даже Европу и объединяющий в себе автодорожный, железнодорожный и трубопроводный виды сообщения.

Новая железнодорожная линия позволит значительно укрепить позиции Синьцзяна в ходе осуществления стратегии «расширения открытости по отношению к Западу», подчеркнул он.

Первый подобный железнодорожный переход между двумя странами был открыт 20 лет тому назад. За этот период годовой объем грузооборота увеличился в десятки раз - со 160 тыс т в 1991 г. до 15,6 млн т в 2012 г.

*Источник: Жиньминь Жибао «он-лайн». - 24.12.2012 г.*

### **Новые китайские поезда пойдут по маршруту Пекин - Москва**

ОАО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») и Министерство железных дорог КНР принимают меры по дальнейшему развитию пассажирских перевозок между Россией и Китаем.

В Новосибирске состоялось 16-е заседание рабочей группы по железнодорожному транспорту подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая. Минтранс РФ, под эгидой которого проводятся заседания рабочей группы, и Министерство железных дорог КНР поддержали инициативы ОАО «ФПК», направленные на развитие пассажирских перевозок между двумя странами.

За счет оптимизации графика движения и повышения эффективности использования подвижного состава и инфраструктуры железных дорог России и Китая планируется сократить время в пути следования поездам № 19/20 формирования ОАО «ФПК» и № 3/4 Пекин - Москва формирования МЖД КНР. С этой целью ОАО «ФПК» провела работу по оптимизации технологии обработки поезда № 19/20 на станции Забайкальск, сократив затрачиваемое время на смену тележек и контрольные процедуры с 6 до 3 ч. В этой связи



ОАО «ФПК» предложило МЖД КНР рассмотреть возможность ускорения поезда по территории Китая. Также стороны договорились в сентябре 2012 г. провести опытные поездки нового подвижного состава железных дорог Китая по маршруту Пекин - Москва.

Следующим этапом развития пассажирского сообщения между Россией и Китаем может стать расширение сети продаж проездных документов в международном сообщении и обеспечение глобального доступа пассажиров к приобретению проездных документов на поезда, курсирующие между двумя странами. Такая возможность может быть реализована за счет обеспечения взаимодействия автоматизированных информационных систем, отвечающих за бронирование билетов.

В настоящее время подобное взаимодействие между Россией и Китаем отсутствует. Данные обстоятельства значительно сдерживают пассажиропоток и не позволяют принимать оперативные управленческие решения по удовлетворению спроса и повышению рентабельности перевозок. Российская сторона предложила организовать совместную рабочую группу из специалистов ОАО «РЖД» (АСУ «Экспресс»), ОАО «ФПК» и МЖД КНР по вопросам взаимодействия автоматизированных систем резервирования мест. Кроме того, ОАО «ФПК» предложило вести взаимный обмен данными по пассажиропотокам, проводить исследования рынков и вести гибкую тарифную политику, адекватную поведению рынка.

По итогам заседания ОАО «ФПК» и МЖД КНР договорились провести двусторонние встречи для рассмотрения вопросов взаимного развития сети продаж проездных документов в поезда формирования ОАО «ФПК» и МЖД КНР, взаимовыгодного применения маркетинговых инициатив, а также повышения качества обслуживания пассажиров в международном железнодорожном пассажирском сообщении.

*Источник: Trans-Port, 03.09.2012 г.*

### **Интероперабельные панъевропейские коридоры - миф или реальность?**

Государства, расположенные в регионах, примыкающих к Черному морю, объединены общими интересами, связанными с перевозками между странами Европы и Азии. В статье говорится о необходимости разработки совместных инвестиционных стратегий и об устранении барьеров, которые препятствуют развитию эффективного транспортного обслуживания.

*Источник: RailwayPro.- 2012, № 11. - P. 18*

### **Развитие региональных инвестиционных планов на Евразийской платформе**

Проект IDEA, поддерживаемый и финансируемый программой TRASECA заключается в установлении диалога по вопросам транспорта и взаимной совместимости между Европейским союзом, соседними странами и государствами Центральной Азии. По сути, цель проекта IDEA - обеспечить устойчивую, эффективную и интегрированную систему мультимодальных грузовых перевозок. Кроме того, проект нацелен на измерение преимуществ транзита грузов через Кавказ, Турцию, Иран или РФ.

*Источник: RailwayPro. - 2012, № 11. - P. 46*

### **Украина - стратегический узел для TEN-T и Дунайской стратегии**

Потенциал транзита железных дорог Украины весьма высок, а наиболее насыщенная сеть расположена на границе с Румынией. Кабинет министров Украины одобрил возобновление сообщений путем восстановления транспортных связей в регионе Буковина -

Черновцы. Украина также нацелена на расширение крупных транспортных осей в сторону сетей TEN-T соседних стран, а также на подключение к коридорам III, V и IX.

*Источник: RailwayPro. - 2012, № 11. - P. 26*

### **Греция намерена стать жизненно важным звеном в логистической цепочке по направлению Восток - Юго-Восточная Европа**

То, что в стране очень сильно проявляются последствия финансового кризиса, и она сталкивается с отрицательными последствиями во всех секторах экономики, не является препятствием для разработки железнодорожных проектов, целью которых является увеличение доли перевозок и расширение возможностей в плане пропускной способности. В этой связи, стратегия развития, установленная в Тройносе, будет оптимизировать железнодорожную сеть и обеспечивать доступ портов к железнодорожным линиям. Железнодорожная компания поставила цель в течение 10-15 лет превратить Грецию в важное государство для европейских железнодорожных сообщений.

*Источник: RailwayPro. - 2012, № 11. - P. 38*

### **Сотрудничество в Готардском коридоре**

Федеральные железные дороги Швейцарии (SBB) и компания инфраструктуры железных дорог Италии (RFI) пришли к соглашению по вопросу усиления кооперации в Готардском транспортном коридоре после открытия одноименного базового тоннеля, намеченного на 2016 г. В связи с ожидаемым ростом спроса на пассажирские и грузовые перевозки потребуются увеличивать число поездов, связывающих Цюрих и Люцерн (Швейцария) с Миланом (Италия), уже начиная с 2014 г.

SBB и RFI договорились о формировании рабочих групп, в задачи которых входит решение технических и эксплуатационных вопросов, относящихся к рационализации использования имеющихся возможностей сети и сокращению длительности поездок. Группа по развитию сети займется инфраструктурными проектами, включая удлинение платформ и увеличение габарита для перевозки автотранспортных единиц высотой 4 м.

Эксплуатационная группа призвана заниматься вопросами координации сообщений с пересечением границы с целью повышения пунктуальности движения поездов и ревизии расписания с точки зрения оптимального использования пропускной способности.

Второе соглашение касается оснащения линий по обе стороны границы европейской системой управления движением ETCS для обеспечения техникоэксплуатационной совместимости.

Базовый Готардский тоннель будет оснащен системой ETCS уровня 2, и SBB со своей стороны уже выделили 300 млн швейц. фр. на перевод к 2017 г. подходящей к тоннелю линии на ETCS уровня 1. В июле 2012 г. торжественной церемонией была отмечена установка в Айроло первого приемопередатчика системы ETCS в рамках национальной программы по замене ныне действующих систем ZUB и Signum.

*Источник: Железные дороги мира. - 2012. - № 12. - с. 7-8*

### **Новые инициативы в организации перевозок между Францией и Италией**

Даны сведения о новом грузовом маршруте, который прошёл от региона Буш-дю-Рон и терминала Мирамас до Мортара в Ломбардии и Костельгуэльфо в области Эмилия-Романья через Винтимилле. Маршрут обслуживается региональным оператором RDT 13 (в

Буш-дю-Рон), компанией VFLI (до границы) и Fuorimuro (далее) за счёт BD Rail Services - агента по перевозке.

Рассмотрены функции и деятельность BD Rail Services.

*Источник: Le Rail. - 2012. - № 191. - p. 40*

### **Инициатива. Евросоюз может упростить движение грузов по магистралям**

ОАО «РЖД» поддерживает идею создания единой евро-азиатской транспортной сети и предлагает использовать на ней имеющийся опыт применения совмещённых перевозочных документов формата ЦИМ/СМГС.

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин в своём выступлении на 75-й сессии Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), открывшейся 26 февраля в Женеве, отметил, что правовая гармонизация железнодорожных систем различных стандартов привлекает к себе всё большее внимание со стороны международных организаций. От успеха правовой гармонизации зависит то, каким образом будут в ближайшем будущем развиваться прямые перевозки между Китаем, Республикой Корея, Индией и другими государствами Азии, с одной стороны, и европейскими странами - с другой.

По его словам, задача международных организаций, и в первую очередь Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, - создать эффективную площадку по вопросам унификации железнодорожного права. Говоря о необходимости унификации правовых процедур железнодорожных перевозок грузов, В. Якунин напомнил участникам совещания о том, что единственным пока успешно реализованным международным проектом в этой области является внедрение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Она обеспечивает беспрепятственные перевозки по железным дорогам, применяющим западное и восточное транспортное право. В ноябре 2012 г. накладная ЦИМ/СМГС была впервые успешно опробована на трансконтинентальном маршруте Китай - Европа. По маршруту Чунцин (Китай) - Дуйсбург (Германия) при поддержке Организации сотрудничества железных дорог проследовал контейнерный поезд транзитом по территории Казахстана, России, Белоруссии и Польши.

«В этой связи позвольте мне, как председателю Международного союза железных дорог, заверить вас в том, что организация будет стремиться к развитию многовекторного сотрудничества с Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в области правовой гармонизации в части обеспечения интероперабельности, упрощения процедур пересечения границ, внедрения инноваций и интеллектуальных транспортных систем», - отметил В. Якунин в докладе.

В рамках сессии планируется подписание Совместной декларации о развитии евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права. Президент ОАО «РЖД» назвал её важнейшим событием в мировой транспортной отрасли.

*Источник: Транспортный портал «Перевозки.ру» .27-02-2013 г.*

### **Торжественное открытие прямого железнодорожного грузового сообщения Китай - Польша**

Прямое грузовое железнодорожное сообщение между г. Чэнду (Китай) и г. Лодзь (Польша) было торжественно открыто 25 мая 2013 г. Грузовые поезда будут преодолевать за 12-14 дней свыше 10000 км. До этого, контейнеры из Китая перевозились либо по морю, что занимало 45 дней, либо воздушным транспортом, что гораздо быстрее, но и гораздо дороже.

Поезда будут отправляться из Китая 1 раз в неделю и следовать через Казахстан, Россию и Беларусь. После прибытия в Лодзь груз будет перевозиться другим европейским странам.

Объемы перевозок между Китаем и Центральной и Восточной Европой с 2001 по 2011 гг. выросли в среднем на 27,6% в год с 4,4 млрд. до 52,9 млрд. долл. США.

*Источник: La Vie du Rail. - 2013. - № 3418. - P. 13*

### **Развитие железнодорожных сообщений в Центральной Азии -альтернативы Транссибирской магистрали в перевозках между Китаем и западными странами**

Кратко рассмотрены варианты таких сообщений и оценивается их значение для выполнения транзитных перевозок. Как более экономичный отмечен вариант железных дорог из Китая в Европу через Афганистан, Иран и Турцию, где, в частности, не требуется перехода на другую ширину колеи.

*Источник: International Railway Journal. - 2013. - № 2. - p. 16-17*

### **Развитие международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации**

В статье уделено особое внимание транспортному транзиту по территории России и его конкурентным преимуществам. Приводятся данные о мерах, которые способствовали повышению конкурентоспособности Транссибирской магистрали. Также затронут вопрос о создании Министерством транспорта Российской Федерации концепции комплексного развития международных транспортных коридоров.

*Источник: Транспорт Российской Федерации. - 2013. - № 1(44). - с. 3-7*

### **РЖД предлагают Монголии ускорить модернизацию УБЖД для привлечения 100 млн т транзита**

РЖД предлагают Монголии ускорить модернизацию Улан-Баторской железной дороги (УБЖД), чтобы в перспективе получить около 100 млн т транзитного грузопотока в год, говорится в сообщении компании по итогам визита в Монголию первого вице-президента РЖД Вадима Морозова.

«Для переключения части перспективного транзитного грузопотока на УБЖД необходимо ускоренное проведение модернизации магистрали и обеспечение перевозок в рамках так называемой Северной логистической системы. Она должна объединить транспортные системы России, Монголии и Китая и предполагает развитие транспортного коридора Улан-Удэ - Наушки - Эрлянь - Цзинин», - приводятся в сообщении РЖД слова В. Морозова.

Согласно предварительным оценкам китайских экспертов, грузовая база Северной логистической системы может составить около 100 млн т в год. Уже сейчас РЖД оценивают реальную грузовую базу транзитных перевозок российского угля и железной руды, тяготеющей к северным и центральным районам Китая, в 10 млн т. Основными грузоотправителями могут стать крупные горнодобывающие и обогатительные комбинаты Западной Сибири и Дальнего Востока.

Для модернизации железнодорожной инфраструктуры Монголии на паритетной основе было создано совместное российско-монгольское предприятие «Развитие инфраструктуры». Оно займется строительством ветки Таван-Толгой - Сайншанд, объем

перевозок по которой, как ожидается, к 2020 г. составит 44 млн т. Из них больше 60% будут связаны с ростом перевозок угля, в том числе за счет разработки Таван-Толгоя. Оператор месторождения, монгольская госкомпания Erdenes Tavan Tolgoi, уже не первый год пытается привлечь инвесторов к разработке западного блока Таван-Толгоя. В июле 2011 г. был проведен тендер, по итогам которого одним из победителей стал монгольско-русский консорциум во главе с РЖД. Однако результаты тендера так и не были официально утверждены. Позднее Монголия возобновила переговоры с инвесторами, однако результатов до сих пор нет.

*Источник: ПРАЙМ/Advis.ru, 08.11.2013 г.*

### **Реализация проекта по продлению колеи 1520 в Европу переходит в практический этап**

Участники четырехстороннего партнерства Breitspur Planungsgesellschaft mbH (железные дороги России, Словакии, Австрии и Украины) после совещания в Вене сообщили, что в ближайшее время будет объявлен тендер по проектно-исследовательским работам на коридоре от словацкого Кошице до Вены.

Проект 430-километрового грузового коридора был представлен ещё в 2008 г. и с тех пор в ЕС продолжались дебаты о том, нужно ли его реализовывать. «Мы продолжаем вместе работать, чтобы связать рынки Европы и Азии, - заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. - Многие европейские страны испытывают существенный дефицит грузов для перевозки по железным дорогам, и появление новых грузопотоков в их сетях имеет грандиозное значение. Реализация этого проекта направлена на то, чтобы сократить время доставки грузов на 50% в сравнении с морскими перевозками и увеличить пропускную способность железнодорожной инфраструктуры».

Советник президента ОАО «РЖД» Михаил Гончаров сообщил, что тендер может быть объявлен в течение нескольких недель. Процесс подготовки технико-экономического обоснования разбит на несколько этапов. Тендер будет объявлен на «Инженерные услуги для ТЭО, выбор маршрута и трассы, экологический анализ». Параллельно идёт работа над полной бизнес-моделью. По расчётам работы займут от 15 до 18 месяцев.

Общий объём инвестиций в транспортный коридор оценивается в 6,36 млрд евро. Предварительные расчёты показали, что в ходе строительства и эксплуатации ширококолейного пути будет создано 642 тыс. рабочих мест, а сам проект даст многомиллиардную отдачу для 33 стран, которые будут связаны с этим коридором. Коридор позволит экономить клиентам до 1,5 тыс. евро с каждого контейнера.

В первую очередь РЖД хотят нарастить дополнительные доходы именно за счёт логистического бизнеса. Сегодня базовая перевозка железнодорожным транспортом занимает почти 90% рынка, и в долгосрочной перспективе остаётся доминирующей. Однако её доля на рынке комплексной логистики будет неуклонно снижаться, а взамен увеличится сегмент добавленных услуг.

Участие ÖBB в проекте подтверждает центральную роль Австрии в соединении Востока и Запада, считает генеральный директор «Австрийских железных дорог» (Österreichische Bundesbahnen, ÖBB) Кристиан Керн.

«Этот инфраструктурный проект с экономической точки зрения очень выгоден для региона, именно поэтому мы с радостью отмечаем начало нового этапа, - говорит К. Керн. - Важно отметить: абсолютно логично и полностью соответствует всем требованиям ЕС то,

что воздействие проекта на окружающую среду уже с самого его первого этапа было также включено в список приоритетных пунктов».

ОАО «РЖД» со своей стороны проводит активную работу по наращиванию перевозок контейнеров из Азии в Европу. Правительство выделило средства на расширение пропускных способностей Дальневосточного полигона.

В ближайшие годы ожидается существенный рост трансевразийского грузового потока, а выделенный грузовой коридор даст возможность напрямую соединить Европу и Азию и создать конкурентный мультимодальный маршрут по отношению к морскому транспорту», - подчеркнул генеральный директор компании «Железные дороги Словацкой Республики» (Zeleznice Slovenskej republiky, ZSR) Стефан Глинка.

Рынок логистики в России сейчас консолидируется и усложняется. Новые услуги, в том числе 3PL, позволяют привязать клиента и обеспечивают дополнительный спрос на перевозки. Тем самым темпы роста логистических услуг будут гораздо выше, чем у базовых перевозок. Если учесть, что самые большие темпы роста сегодня у контейнерных грузов и эта тенденция является долгосрочной, то перспективы создания коридора Восток - Запад принесут ОАО «РЖД» дополнительные доходы за счёт применения новых логистических технологий.

*Источник: РЖД-Партнер. - 08.07.2013 г.*

### **Польская ширококолейная железная дорога предлагает продлить маршрут поезда «Зубр» до Катовице**

ООО «ПКП ЛХС» (Польская ширококолейная железная дорога) предложило дополнить маршрут контейнерного поезда «Зубр» (Таллинн - Рига - Минск - Киев - Одесса) ответвлением Украина - Польша по широкой колее.

Конечной точкой предлагается сделать Катовице, с выходом на нее через железнодорожный терминал «Славкув», входящий в структуру ООО «ПКП ЛХС» и специализирующийся на обработке контейнерных грузов. Точкой отхода по новому участку маршрута будет Киев.

«К сожалению, предыдущий проект контейнерных перевозок с использованием ООО «Евротерминал «Славкув», «Ярослав», по маршруту Украина - Польша, не получил развития по ряду причин. Наше новое предложение направлено на использование существующего потенциала на принципиально новой и расширенной основе - за счет маршрута «Зубр» и использования логистических возможностей терминала «Славкув», находящегося на стыке широкой и европейской колее», - отметил Мирослав Смутьчиньски, директор по коммерции и эксплуатации ООО «ПКП ЛХС».

*Источник: РЖД-Партнер. - 10.07.2013 г.*

### **Транссиб соединили с северокорейской магистралью**

22 сентября в северокорейском порту Раджин отметили завершение работ на участке железной дороги Хасан (РФ) - Туманган - Раджин. В ноябре, по окончании строительства терминала, российские экспортёры угля получат ещё один выход к тихоокеанскому побережью.

К принципиальному согласию по реализации данного проекта как пилотного в рамках глобальной задачи - восстановления Транскорейской магистрали и соединения её с Транссибом - лидеры России и Северной Кореи пришли в 2001 г.

При модернизации участка Хасан - Раджин протяженностью 54 км было реконструировано верхнее строение пути, отремонтировано 18 мостов и 12 водопропускных труб, а также три тоннеля. На ряде станций смонтированы модули постов электрической централизации, проложен магистральный кабель связи. Затраты составили более 5,5 млрд руб. Ещё 3,5 млрд руб. вложено в создание перегрузочного терминала в порту Раджин. Как сообщили в СП «РасонКонТранс», в начале октября в порт поступит оборудование, а в ноябре терминал будет готов начать перевалку грузов.

На первом этапе объём перевозок по участку Хасан - Раджин может составить 4 млн т в год. Сначала это будет российский уголь. «Есть и конкретные предложения со стороны грузовладельцев, и предварительные от иностранных инвесторов», - сообщил Владимир Якунин.

Среди проявляющих интерес к новому маршруту компаний крупные добывающие компании. «Они же являются совладельцами портов, например ОАО «Торговый порт Посъет» и заинтересованы в том, чтобы и Раджин мог принимать их грузы, - пояснил Владимир Якунин. - Объём грузовой базы, тяготеющей к дальневосточным портам, значительно превышает их перерабатывающие способности».

При этом перевозки на северокорейский терминал не окажут негативного влияния на перевалку в приморских портах.

Дальнейшие перспективы нового транспортного коридора связаны с привлечением транзитного контейнерного потока не менее 100 тыс. TEU ежегодно.

*Источник: Транспортный портал «Перевозки.ру». - 23.09.2013 г.*

### **Россия займется созданием скоростного железнодорожного коридора на калининградском направлении после 2015 г.**

Министерство транспорта России после 2015 г. планирует начать реализацию проекта скоростного железнодорожного пассажирского движения на маршруте Москва - Калининград, проходящего через территорию Литвы. Об этом в Калининграде заявил министр транспорта России Максим Соколов, который находился там с рабочей поездкой.

«Решение вопроса ускорения движения пассажирских поездов на калининградском направлении зависит, не только от Российских железных дорог, но и от наших коллег из Белоруссии и Литвы, через территории которых следуют составы», - отметил Соколов.

Министр напомнил, что в рамках программы строительства скоростных железнодорожных коридоров к 2015 г. будет открыт скоростной маршрут на направлении Москва - Минск - Варшава - Берлин.

«Понятно, что отрезок этого маршрута на «плече» Москва - Минск, по которому следуют поезда калининградского направления, более всего интересует жителей самой западной российской области. Зная о планах Белорусской железной дороги по развитию ускоренного железнодорожного сообщения на ветке Минск - Вильнюс, мы уже можем моделировать проект, сконцентрировать свои усилия на последующем участке движения пассажирских поездов Вильнюс - Калининград», - сказал Соколов.

По словам главы Минтранса, ведомство «проработками этих вопросов начнет заниматься уже в ближайшее время». «Будем смотреть, как ускорить движение поездов на отдельных участках калининградского направления, чтобы в конечном итоге маршрут Москва - Калининград сделать полностью скоростным», - подчеркнул Соколов.

По оценкам министра транспорта, реальный срок начала реализации проекта - после 2015 г. *Источник: ИТАР ТАСС, Trans-Port, 26.09.2013 г.*

## **Литовский контейнерный поезд «Балтийский ветер» впервые отправился в Казахстан**

27 сентября Литовский контейнерный поезд «Балтийский ветер» впервые отправился с литовской станции Панеряй в направлении казахской железнодорожной станции в Костанае, - сообщили в пресс-службе Lietuvos geležinkeliai.

Оператор состава - литовская логистическая компания Hoptrans Projects; платформы предоставлены компанией ОАО «ТрансКонтейнер». Кроме того, в проекте приняли участие АО «Кедентранссервис» и Unico Logistics.

Ожидается, что состав с 51 TEU (автомобильные запчасти) преодолет расстояние за 7 дней. В первое время поезд будет отправляться раз в две недели, а в будущем - раз в неделю с объемом до 120 TEU. Однако вопрос обратной загрузки «Балтийского ветра» пока не решен.

Источник: ИА РЖД-Партнер.ру, logistic.ru, 27.09.2013 г.

## **Сотрудничество Венгрии и России придаст новый импульс грузоперевозкам**

Венгрия играет значительную роль в транзитных грузовых перевозках с Востока на Запад, постепенно становясь хабом, распределяющим грузы по всему Евразийскому континенту. Председатель совета директоров Rail Cargo Hungaria и Rail Cargo Terminal - ЗАО БИЛК Имре Ковач уверен, что сотрудничество с ОАО «РЖД» поможет значительно оживить железнодорожный грузопоток, направленный из России и стран АТР на рынки Западной Европы и в обратном направлении.

Rail Cargo Hungaria является членом австрийской группы компаний Rail Cargo Group и лидером на рынке железнодорожной логистики и перевозок в Венгрии. Rail Cargo Group обладает отработанными процессами и опытом многих десятилетий, практически покрывает полный спектр услуг в области железнодорожной и автомобильной перевозки грузов, операторских, терминальных и экспедиторских услуг. Ежегодно отправляется более 100 тыс. поездов и перевозится свыше 35 млн т грузов по назначению. Клиентам предлагаются профессиональные логистические решения по всем европейским транспортным коридорам.

Миссия Rail Cargo Hungaria - развитие восточного направления. Потребности в тяге, наряду с современным собственным парком локомотивов, в значительной мере дополняются мощностями венгерской национальной железнодорожной компании MAV, доступными на основе стратегического сотрудничества. Предприятие имеет свой собственный парк вагонов, состоящий из более чем 8 тыс. единиц. Две тысячи опытных сотрудников непрерывно работают над тем, чтобы клиенты были удовлетворены уровнем предоставляемых услуг.

Компания также предлагает широкий спектр логистических услуг своих дочерних предприятий. Например, Rail Cargo Terminal - ЗАО БИЛК управляет широкой сетью маршрутных поездов. Терминал способен обрабатывать контейнеры в годовом объеме 220 тыс. ДФЭ.

Другая дочерняя структура - Rail Cargo Carrier (RCC) - также член Rail Cargo Group, созданный год тому назад с центральным офисом в Будапеште, под руководством венгерских специалистов выполняет гибкие и эффективные транспортные операции в Юго-Восточной Европе. Самостоятельно работает в Чехии, Словакии, Румынии и Болгарии.

Давнее стремление Rail Cargo Hungaria - сотрудничать с ОАО «РЖД». Вместе мы могли бы работать над развитием восточного грузопотока на стратегически важном маршруте, который идет через Захоньский перегрузочный район. В случае если



заинтересованные железные дороги и предприятия надлежащим образом поддержат проект такого маршрута, тогда и по времени, и по затратам он может составить конкуренцию судоходной транспортировке.

Rail Cargo Terminal - ЗАО БИЛК является крупнейшим в Венгрии и одним из наиболее важных в Центральной Европе интермодальным терминалом. Он доступен с основных северных, западных, южных и восточных автомагистралей, а также имеет отличную связь с электрифицированной железнодорожной линией № 150. Для новых проектов терминал располагает свободными мощностями.

ЗАО БИЛК постоянно инвестирует в развитие IT в интересах повышения эффективности и лучшего обеспечения сохранности грузов. В настоящее время перемещение и позиционирование контейнеров производится с помощью GPS-навигации, а наблюдение всего терминала осуществляется по CCTV. Важной инвестицией в прошлом году стала модернизация участка обслуживания рефрижераторных контейнеров.

Rail Cargo Terminal - ЗАО БИЛК имеет связь с наиболее важными европейскими портами посредством сотрудничающих с ним железнодорожных операторов: Rail Cargo Operator - Hungaria, Eurogate Intermodal и Nupac Intermodal. На долю этих компаний в грузообороте приходится 96%. Наиболее популярным направлением в настоящее время является порт Копер (Словения), где работает RCO-Hungaria. В дополнение к регулярному движению еженедельно отправляется пять пар закольцованных маршрутных поездов.

Кроме Копера, RCO-Hungaria с помощью маршрутных поездов, курсирующих по расписанию пять раз в неделю, соединяет Rail Cargo Terminal с Нойсом (Германия). Новым перспективным закольцованным маршрутом является направление от терминала БИЛК до Куртич и Плошти (Румыния). В настоящее время поезд курсирует здесь один раз в неделю, но предполагается, что его регулярность будет увеличена.

Второй по величине объем грузооборота приходится на Eurogate Intermodal. С этим железнодорожным оператором связаны грузовые отправки из Гамбурга и Бремерхафена шесть раз в неделю.

Закольцованные маршрутные поезда оператора Nupac Intermodal курсируют между терминалом Rail Cargo Terminal - ЗАО БИЛК и портами Роттердам и Дуйсбург пять раз в неделю.

В направлении Балкан, назначением на Грецию и Турцию, RCO-Hungaria совместно с предприятием «ДЪЕШЕВ» выполняет транзитные перевозки с централизацией в г. Шопрон. Помимо всего, стоит упомянуть и о китайском грузообороте, который совместно с компанией «ДЪЕШЕВ» осуществляется по маршрутам Дьер - Захонь и Дьер - БИЛК.

Rail Cargo Terminal - ЗАО БИЛК постоянно работает над сохранением и усилением своей рыночной позиции. Терминал все больше концентрирует внимание на предоставлении дополнительных услуг, например на ремонте контейнеров и проверке пломб фотографированием.

*Источник: РЖД-Партнер. - 24.12.2013 г.*

### **Железнодорожный грузовой коридор 2 уже действует**

Железнодорожный грузовой коридор 2 (RFC 2) открыт 10 ноября 2013 г. и обеспечивает выход из крупных европейских портов Роттердам и Антверпен и промышленных зон Западной Европы в Швейцарию, Испанию и Италию, на юг Франции. По этому направлению, одному из самых перспективных в Европе, в год проходит более 30 тыс. поездов, которые перевозят более 20 млн т грузов. Именно в международных перевозках на

средние и дальние расстояния железные дороги могут быть конкурентоспособнее, чем автомобильные.

Реализации этого потенциала способствует принцип обращения в «одно окно» при планировании отправки груза, например, из Роттердама в Базель. Начиная с 10 ноября 2013 г. причастные компании инфраструктуры и ведомства по распределению пропускной способности на сайте [www.rfc2.eu](http://www.rfc2.eu) предлагают первый каталог ниток в графике 2014 г. для грузовых перевозок по направлениям Роттердам - Антверпен - Мец - Базель и Роттердам - Антверпен - Лилль. Купить пропускную способность (для этого необязательно быть железнодорожным предприятием) можно с помощью системы координации, разработанной КаПКе1Бигоре. В январе 2014 г. предполагается разместить второй каталог применительно к расписанию 2015 г.

Для удобства пользователей на сайте [www.rfc2.eu](http://www.rfc2.eu) представлена следующая информация:

- скоординированный план работ по текущему содержанию 3000 км входящих в коридор линий на ближайшие 2 года;
- детальное описание линий и терминалов коридора;
- порядок распределения пропускной способности и координации управления перевозками;
- программа инвестиций, запланированных в развитие коридора на ближайшие 10 лет.

*Источник: Железные дороги мира. - 2013. - № 12. - с. 4*

### **Инфраструктура международных транспортных коридоров**

Международные отношения обусловили развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров. В статье представлены характеристики основных международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России. Рассмотрена проблема организации и управления в создании и функционировании международного коридора «Запад-Восток».

В целях привлечения грузов на российскую сеть МТК «Запад-Восток» следует не только сохранять долю транссибирского маршрута на мировом транспортном рынке, но и принять ряд экономико-управленческих, транспортно-технологических мер по сокращению сроков доставки транзитных грузов, повышению качества транспортно-таможенного и терминально-логистического сервиса, росту перевозок продуктов глубокой переработки энергоресурсов.

*Источник: Инновационный транспорт, № 3(9). - 2013 г. - с. 33-37*

### **Конкурентоспособность и эффективность железных дорог нужно повышать**

Железнодорожные коридоры стран - членов Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) - это огромная территория, более 30 млн км<sup>2</sup> с населением 2 млрд человек, объединяющая 25 государств Европы и Азии. Суммарная протяженность железных дорог этих стран составляет более 270 тыс. км. По ним перевозится до 6 млрд т груза, в том числе в международном сообщении - около 600 млн т, и 4 млрд пассажиров.

На состоявшейся в Таллине очередной сессии совещания министров ОСЖД были подписаны меморандумы о сотрудничестве в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД. Представлено

интервью заместителя председателя комитета ОСЖД Виктора Жукова, в котором он рассказал о значении этих документов.

В интервью он, в частности, отметил: «Важно, чтобы комплексные мероприятия и планы в области транспортной политики и права, а также стратегического развития консолидированно реализовывались участниками всех 13 коридоров. Прежде всего, это касается облегчения условий железнодорожных перевозок грузов и пассажиров через границы и совершенствования СМГС и СМПС».

В настоящее время это очень актуально, особенно в условиях прогрессивного развития международных перевозок в крупнотоннажных контейнерах между Европой и Азией. На данный момент по железным дорогам стран - членов ОСЖД курсирует более 280 таких маршрутных поездов, причем многие из них - с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. В их числе транспортировка сообщением Чунцин - Дуйсбург.

В Таллине была принята программа работы ОСЖД на 2014-й и последующие годы. Актуальными в ней являются разработка и координация перспективных планов развития программ скоростного и высокоскоростного движения поездов, взаимодействие железнодорожных систем с шириной колеи 1520 и 1435 мм, формирование и развитие национальных баз данных, совершенствование правовой базы ОСЖД, определяющей условия и правила международных железнодорожных перевозок.

На состоявшейся сессии было принято решение включить в состав временной рабочей группы по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД представителей Грузии, а ОАО «ФПК» предоставить статус наблюдателя ОСЖД. Это позволит крупнейшему железнодорожному пассажирскому перевозчику непосредственно участвовать в работе ОСЖД по таким важнейшим направлениям деятельности, как транспортная политика и стратегия развития, транспортное право, пассажирские перевозки, инфраструктура и подвижной состав.

*Источник: РЖД -Партнер. - 23.07.2013 г.*

### **Китай начал строительство глубоководного порта для нового транспортного коридора**

В восточном китайском городе Ляньюньгане начато строительство гигантского глубоководного порта Сюйвэй, который должен стать важным элементом нового транспортного коридора между Европой и Азией через Россию и страны Центральной Азии.

Общий объем планируемых инвестиций в проект составит 18,4 млрд юаней (более 3 млрд долл.) Морская гавань сможет к 2020 г. переваливать более 200 млн т грузов, в том числе сырую нефть и нефтепродукты, сыпучие грузы и контейнеры, принимать суда водоизмещением до 300 тыс. т. Здесь будет создан крупнейший транспортно-логистический узел общей площадью около 74 км<sup>2</sup>.

В соответствии с концепцией «экономического пояса Шелкового пути» порт Сюйвэй станет начальной точкой трансконтинентального транспортного коридора, который пройдет через китайские города Сиань и Урумчи до казахстанского Достыка, а далее - через Россию и Белоруссию в Европу. Соответствующая железнодорожная инфраструктура уже имеется и требует относительно небольшой модернизации.

В дальнейшем, как рассчитывает китайская сторона, реализация планов по расширению железнодорожной сети на территории стран Центральной Азии позволит обеспечить подключение к транспортному коридору всех государств региона, а также Ирана и Афганистана. *Источник: Логинфо. - 2013. - № 12 - с. 9*

## **Трансьевропейские железнодорожные коридоры**

Краткое описание новых коридоров и решение комиссии Евросоюза о создании новой инфраструктуры транспортной сети (TEN-V). Отмечены некоторые детали, связанные с финансовыми вопросами.

*Источник: Eisenbahn Österreich. - 2013. - № 12. - s. 627*

### **По железной дороге Китай - Европа перевезено грузов на 3 млрд долл.**

За три последних года и до конца января 2014 г., по международной железной дороге Чунцин - Синьцзян - Европа выполнено 96 рейсов, передает ChinaPRO.ru. Объем грузоперевозок составил 8434 стандартных контейнера общей стоимостью более 3 млрд долл. С апреля 2014 г. грузоперевозки по магистрали будут проходить без зимнего сезонного перерыва.

Международная железная дорога начинается в Китае и проходит через Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу и заканчивается в немецком г. Дуйсбург. Общая протяженность линии составляет 11179 км, а среднее время в пути - около 16 дней.

Ранее сообщалось, что в 2014 г. в железнодорожное строительство на территории Китая планируется инвестировать 630 млрд юаней (103,27 млрд долл.). Протяженность новых линий превысит 6600 км. Как ожидается, строительство будет вестись главным образом в западных и центральных районах КНР.

*Источник: Transportweekly. - 17.03.2014 г.*

### **РЖД осуществляют перевозку двух пилотных грузовых составов с углем в рамках проекта Хасан - Раджин**

ОАО «РЖД» осуществит перевозку двух пилотных грузовых составов с углем в рамках международного транспортного проекта Хасан (РФ) - Раджин (КНДР).

Два грузовых поезда, каждый из которых состоит из 65 вагонов с кузбасским углем, были сформированы на Западно-Сибирской железной дороге в конце марта текущего года. Общий вес груза - 9 тыс. т. В настоящее время один из поездов уже находится на Дальневосточной железной дороге, второй проходит по полигону Забайкальской магистрали. Железнодорожные составы прибудут на приграничную станцию Хасан, после чего направятся на северокорейскую станцию Туманган для дальнейшей перевалки груза в порту Раджин.

Целью пробной поездки по новому маршруту является отработка технологии перевозки, прохождения таможенных процедур, обработки груза в порту.

Проект реализуется совместным предприятием «РасонКонТранс», созданным в 2008 г. с долевым участием ОАО «Торговый дом РЖД» (70%) и северокорейского порта Раджин (30%). Он включает в себя реконструкцию участка железной дороги Туманган - Раджин, строительство контейнерного терминала в порту Раджин, а также последующую эксплуатацию данной инфраструктуры.

В ходе проделанной работы была осуществлена реконструкция 54 км совмещенного железнодорожного пути с шириной колеи 1435 и 1520 мм, восстановлены искусственные сооружения - 18 мостов, 12 водопропускных труб и три тоннеля общей протяженностью свыше 4,5 километра. Кроме того, установлено современное оборудование сигнализации, централизации, блокировки и связи.

В рамках создания универсального перегрузочного терминала в порту Раджин проведен целый комплекс мероприятий, включающий дноуглубление, строительство новой

причальной стенки, оборудование складских площадок, строительство производственных и служебных зданий и сооружений, укладку внутритерминальных железнодорожных путей.

Официальное открытие железнодорожного участка Хасан - Раджин состоялось 22 сентября 2013 г. Финансирование работ осуществлялось за счет уставного капитала «РасонКонТранс» и заемных средств, привлекаемых им на основе бизнес-плана проекта.

Реализация проекта позволит привлечь дополнительный грузопоток на Транссибирскую магистраль. Предполагаемый объем перевозок грузов по линии Хасан - Раджин с перевалкой в порту Раджин - около 4 млн т в год.

*Источник: ИП «РЖД-Партнер», 08.04.2014 г.*

### **Грузовые поезда начали перевозки из Китая в Германию**

15 апреля отправился первый регулярный грузовой состав, который свяжет муниципалитет Чунцин на юго-западе Китая с Дуйсбургом в Германии, что стало последним этапом в создании проекта «экономический пояс Шелкового пути» для соединения двух стран.

Поезд имеет отправную точку в Чунцине, пересекает границу с Казахстаном через город Алашанькоу, идет через Синьцзян-Уйгурский автономный район, проходит через Россию, Беларусь и Польшу и заходит в свой конечный пункт в Дуйсбург, который находится в самом центре Европы.

Путь грузового поезда занимает около двух недель, и перевозка выходит на 80% экономнее, чем авиаперевозка.

Китай и Германия находятся на противоположных концах древнего Шелкового пути, соединяющего Азию и Европу. Это железнодорожное сообщение будет двигателем экономического роста.

Две страны, соединенные международной железнодорожной линией Чунцин - Синьцзян - Европа, должны укреплять сотрудничество для создания экономического пояса Шелкового пути, считает Председатель КНР Си Цзиньпин, который посетил порт в Дуйсбурге в прошлом месяце.

Дуйсбург имеет крупнейший в мире речной порт и является европейским транспортным и логистическим узлом. Как ожидается, в течение этого года между этими двумя странами будет осуществляться как минимум 114 железнодорожных перевозок.

*Источник: TransRePorter/logistic.ru, 17.04.2014*

### **Использование транзитного потенциала при перевозках грузов является стратегическим приоритетом РЖД**

Эффективное использование транзитного потенциала российских железных дорог в привязке к развитию участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, является стратегическим приоритетом в деятельности ОАО «РЖД», заявил вице-президент ОАО «РЖД» Салман Бабаев на II Евроазиатской конференции «Логистика в России: кооперация и технологии развития».

По его словам, географическое положение позволяет России претендовать на роль в качестве транспортного моста между Европой и Азией и между Севером и Югом в мировой экономической системе.

На сегодняшний день основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок на пространстве Евразии концентрируются по осям «Север - Юг» и «Восток - Запад», формирующим два крупнейших международных транспортных коридора (МТК).

Перспектива развития грузовых перевозок этого коридора связана как с развитием торгово-экономических связей стран - участников международного соглашения о МТК «Север - Юг» между собой, так и с привлечением товаропотоков в сообщении стран Европы со странами Персидского залива и Южной Азии.

Дополнительный импульс развития международного транспортного коридора «Север - Юг», по мнению С. Бабаева, придаст реализация проекта по строительству новой железнодорожной линии Решт (Иран) - Астара (Иран) - Астара (Азербайджан). Проект направлен на соединение сети железных дорог Ирана и железных дорог Азербайджана, что позволит создать новое конкурентоспособное железнодорожное сообщение России и других стран Европы со странами Персидского залива и Южной Азии.

По экспертной оценке, организация прямого железнодорожного сообщения по западной ветви коридора «Север - Юг» позволит сократить сроки доставки грузов в направлении Ирана с выходом к порту Бендер-Аббас в Персидском заливе на 5-7 суток по сравнению с Транскаспийским маршрутом за счет ликвидации перевалки в портах.

Основу евроазиатского направления «Восток-Запад» составляют Транссибирская магистраль, которая, пересекая по суше Россию, обеспечивает выход на востоке на сеть железных дорог Северной Кореи, Китая, Монголии, Казахстана, а на западе через российские порты и погранпереходы - в европейские страны. Суммарный объем железнодорожных перевозок по Транссибирской магистрали в международном сообщении растет, однако, при очевидных преимуществах перевозок грузов по территории России железнодорожным транспортом, их доля мала по сравнению с морскими перевозками.

«В настоящее время с использованием трансконтинентальных сухопутных маршрутов мы перевозим менее 1% суммарного евроазиатского транзитного контейнерного потока. Это связано с отсутствием четкого понимания технологии взаимодействия в организации перевозок в межгосударственном сообщении и необходимостью ликвидации инфраструктурных ограничений», - сказал С. Бабаев.

Он отметил, что руководство страны уделяет большое внимание вопросам развития транспортной инфраструктуры, в том числе Восточного полигона железных дорог. Общая потребность в инвестициях на первоочередные мероприятия по развитию и модернизации железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона до 2018 г. составляют 562 млрд руб., из которых 302 млрд руб. будут предусмотрены инвестиционной программой ОАО «РЖД», остальные средства - из федерального бюджета и Фонда национального благосостояния.

Перспектива развития коридора «Восток - Запад» связана в том числе с развитием и совершенствованием технологии перевозок крупнотоннажных контейнеров ускоренными поездами. С учетом быстро растущего спроса на данные услуги и требований клиентов постоянно расширяется перечень маршрутов их следования. Контейнерные поезда доставляют грузы от российских портов на Тихом океане до западных границ страны. Однако, по словам С. Бабаева, в настоящее время увеличению транзитных перевозок из северо-западных провинций Китая в Европу препятствует ряд обстоятельств: несовершенство технологий документального сопровождения транзитных перевозок, в том числе контейнерных грузов, отсутствие сквозных тарифных ставок, сложности прохождения погранично-таможенных процедур.

В связи с этим, по мнению вице-президента ОАО «РЖД», необходима гармонизация транспортных политик государств-участников международных транспортных коридоров, упрощение административных процедур, организация сквозных и прозрачных тарифных

ставок, повышение производительности подвижного состава, создание сети логистических центров.

*Источник: ИА РЖД-Партнер.ру/Advis.ru, 18.04.2014 г.*

### **Казахстан превращается в среднеазиатский транспортный хаб. Что это означает для Евразии**

19 мая в китайском порту Ляньюньган начали строительство казахстанского логистического терминала, который должен стать одним из элементов экономического пояса Шёлкового пути.

Данный порт использовался РК для грузовых перевозок с 1995 г. в рамках соглашения с Китаем, а в прошлом году по итогам визита председателя КНР в РК была достигнута договорённость о предоставлении Казахстану территории в порту для строительства собственного терминала. Также между АО «Национальная компания «Казахстанские железные дороги» и Ляньюньганской портовой компанией в феврале этого года было подписано соглашение о совместном управлении логистическим терминалом посредством создания СП «Казахстанско-китайская международная компания г. Ляньюньган». Казахстану в СП будет принадлежать 49% акций, Китаю - 51%.

Стоимость возведения логистического центра составит 99,3 млн долл. Планируется, что к концу 2015 г. терминал сможет обслужить грузы в объёме свыше 250 тыс. двадцатифутовых эквивалентов с перспективой увеличения мощностей в два раза к 2020 г.

После ввода в эксплуатацию данного терминала РК получит возможность переработки и перевалки транзитных грузов из стран Юго-Восточной Азии и Северной Америки, а также товаров, экспортируемых из Казахстана. Время доставки грузов сократится на треть - с 45 до 10-15 дней. Сторонами прорабатывается вопрос применения единых тарифов при транспортировке грузов любым видом транспорта из порта, что позволит дополнительно снизить затраты на экспорт и импорт товаров.

Также 16 мая в ходе 9-го заседания Казахстанско-китайского подкомитета по сотрудничеству в области железнодорожного транспорта с КНР была достигнута договорённость о необходимости развития трансконтинентальных перевозок между Китаем и Казахстаном. В рамках заседания были обсуждены вопросы увеличения транзитных перевозок через пограничные переходы Достык - Алашанколь и Алтынколь - Хоргос.

Теперь же к данному поясу присоединится казахстанский логистический терминал в порту Ляньюньган. Данный порт примечателен своим географическим положением, морскими линиями с японским портом Осака, корейским портом Пусан, а также железнодорожным сообщением с рядом крупных китайских портов.

Напомним, что данные мероприятия осуществляются в рамках программы по индустриализации Казахстана и превращения республики в логистический хаб в Средней Азии. Для этого ранее была создана и функционирует специальная экономическая зона «Хоргос - Восточные ворота» со специализацией на логистике и торговле с КНР. Также Казахстаном планируется строительство зерновых терминалов на границе Туркмении и Ирана для экспорта зерновых в восточном направлении и введение в эксплуатацию новой железнодорожной линии, которая соединит Казахстан и Иран через Туркменистан.

*Источник: logistic.ru. 22.05.2014 г.*

## **Роль международных транспортных коридоров в процессе интеграции России в мировую экономику**

Международные транспортные коридоры (МТК) играют важнейшую роль при становлении России как торгового партнера и транспортного моста между Европой, Азией и Америкой.

Наряду с развитием инфраструктуры российских участков международных транспортных коридоров большое значение имеет их технологическое развитие, совершенствование транспортно-логистических технологий и освоение новых инструментов эффективной организации перевозок, в том числе с использованием современных инфокоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы (ГЛОНАСС).

Среди первоочередных задач развития МТК - повышение конкурентоспособности российских участков международных транспортных коридоров, что может быть достигнуто благодаря развитию транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожных и автомобильных подходов к портам и пограничным пунктам пропуска, созданию национальной сети мультимодальных контейнерных терминалов - логистических центров и т.п.

Развитие инфраструктуры МТК должно обеспечивать создание единого транспортного пространства по следующим важнейшим направлениям:

Европа - Азиатско-Тихоокеанский регион с использованием железнодорожных сетей европейской части Российской Федерации и Транссибирской железнодорожной магистрали, выходов к границе с КНР и портам Дальнего Востока (МТК «Запад-Восток»);

Северная Европа - Южная Азия с использованием автомобильных, железных дорог и внутренних водных путей, связывающих балтийское побережье Российской Федерации с Каспийским морем и позволяющих использовать транспортные системы Ирана и Индии (МТК «Север - Юг»);

Северная Европа - Азиатско-Тихоокеанский регион с использованием Северного морского пути;

Европа - Азия - Северная Америка с использованием трансполярных авиатрасс.  
*Источник: Транспорт Российской Федерации. - 2014. - № 2 (51). - с. 3-8*

### **Железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД (Зарубежный опыт)**

Рассматривается вопрос расширения международных транспортных перевозок между Европой и Азией, большое значение уделяется также организации комбинированных перевозок.

*Источник: Deine Bahn. – 2014. - № 3. - с. 27-29*

### **Литва поборется за китайские грузы**

АО «Lietuvos geležinkeliai» (LG - Литовские железные дороги) и АО «Lietuvos paštas» (LP - Почта Литвы) совместными усилиями будут добиваться, чтобы часть грузопотока между Европой и Китаем перевозить через Литву. Об этом договорились руководители обоих предприятий Стасис Дайлидка и Лина Миндерене.

«Мы надеемся, чтобы посылки между Китаем и Литвой в будущем транспортировались по железной дороге. „Lietuvos paštas“ в этой цепочке логистики действовала бы как распределительный центр посылок в Литве. Таким образом, были бы эффективно использованы как компетенции обеих компаний, так и транспортная



инфраструктура Литвы вообще», - сказал генеральный директор АО „Lietuvos geležinkeliai“ С. Дайлидка.

LG в Китае основала свое представительство. После подписания договора о сотрудничестве ее ресурсами, имеющейся базой данных для поиска новых партнеров сможет пользоваться LP.

«Китай - двигатель мировой экономики, имеющий огромный потенциал. Мы также видим различные возможности в этой стране, поэтому надеемся, что это представительство будет всесторонне выгодно всем сторонам. Я надеюсь, что LG и LP, при совместной работе на новом рынке, намеченные цели удастся достичь быстрее и качественнее», - отметила генеральный директор «Lietuvos paštas» Л. Миндерене.

Большинство товаров из Китая в Европу путешествуют на судах. LG стремится, чтобы часть их перевозилась по железной дороге. В настоящее время компания подписала 4 договора агентирования услуг, обеспечивающих безопасное и качественное транспортирование товаров между Литвой и Китаем.

*Источник: РЖД-Партнер. - 17.06.2014 г.*

### **РЖД будут развивать железнодорожное сообщение между Россией и Китаем**

К дальнейшему развитию железнодорожного сообщения между Россией и Китаем призвал президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, выступивший на международной конференции «Великий шёлковый путь и Транс-Евразийский пояс RAZVITIE - Стыковка».

Он отметил, что по мере развития торгово-экономических связей со странами АТР, и в первую очередь с Китаем, повышается актуальность развития восточного полигона сети российских железных дорог. Одним из перспективных направлений является обеспечение перевозок контейнерных грузов из северо-восточных провинций Китая, не имеющих прямого выхода к морю, через российские порты Дальнего Востока с последующей доставкой на юг Китая, в Японию, Южную Корею и другие страны.

В. Якунин напомнил о подписании Соглашения о стратегическом сотрудничестве между РЖД и Китайскими железными дорогами в ходе майского визита президента России Владимира Путина. «Скоординированное развитие российских и китайских железных дорог является важнейшим условием активного расширения внешнеэкономических связей между другими странами Европы и Азии», - отметил он. В докладе отмечено, что за 2013 г. объем перевозок через пограничные переходы в сообщении с КНР увеличился по сравнению с предыдущим годом на 2,2 млн т, составив 30,5 млн т. За 5 месяцев текущего года этот показатель сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 7% или на 821,5 тыс. т, составив 11,7 млн т, в том числе экспорта - 10,8 млн т (снижение на 5% или на 557,3 тыс. т), импорта - 784,5 тыс. т (снижение на 27% или на 287,9 тыс. т).

Глава РЖД подчеркнул важность увеличения пропускной и провозной способности железных дорог и увеличения объемов международных пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок между Россией и Китаем и транзитом по их территориям. Также будет совершенствоваться процесс организации перевозок и оптимизироваться работа погранпереходов.

*Источник: ПРАЙМ/Advis.ru, 21.07.2014 г.*

## **Исследование перспектив развития железнодорожного коридора в среднем течении Рейна(Германия)**

Линия грузовых железнодорожных сообщений, проходящая вдоль реки Рейн в Германии, является одной из наиболее интенсивно используемых транспортных осей в Европе. По этой оси обращаются грузовые поезда между европейскими морскими портами Роттердам и Женева - крупными центрами перевалки грузов; вдоль неё располагаются многочисленные индустриально развитые регионы. Кроме того, в транспортном коридоре между Кёльном и Карлсруэ в ближайшие годы ожидается значительный рост объема перевозок. С учетом перечисленных обстоятельств настоятельной необходимостью является повышение провозной способности в этом коридоре с обязательным соблюдением условий защиты от шума населения прилегающих к железной дороге жилых массивов. В 2012 г. федеральное министерство транспорта и инфраструктуры Германии (BMVI) привлекло экспертов для разработки соответствующих предложений.

В настоящее время готовы первые результаты, касающиеся линии Франкфурт - Мангейм, представляющей центральное звено транспортного коридора в среднем течении Рейна. Уже сегодня эта линия является наиболее интенсивно загруженным участком общей сети высокоскоростных сообщений ICE германских железных дорог (DB). По мнению экспертов, наилучшим решением было бы сооружение параллельно с автомагистралями A5/A7 новой железнодорожной линии для смешанной эксплуатации: в дневное время - для пропуска скорых поездов дальнего следования, а в ночное время - для обеспечения грузовых перевозок.

Новая линия должна взять на себя часть растущего объема перевозок и обеспечить значительное сокращение их длительности. Одновременно с этим будут созданы предпосылки для реализации на имеющихся линиях расширенного предложения транспортных услуг в рамках городских железных дорог в регионах, тяготеющих к бассейнам рек Рейн-Майн/Рейн-Некар, а также скоростных перевозок в местных сообщениях между Бергштрассе, Дармштадтом, аэропортом Франкфурта и Висбаденом. В ночные часы линия должна использоваться с целью отвода грузопотоков с существующей сети и в результате избавить население близлежащих территорий от избыточных шумовых нагрузок. На территории Дармштадта новая линия должна слиться с существующей сетью таким образом, чтобы главный железнодорожный вокзал Дармштадта имел выход на новую линию как с севера, так и с юга.

Окончательная экспертная оценка перспектив развития всего железнодорожного коридора Кёльн - Карлсруэ будет представлена осенью текущего года. Для ее выработки на завершающей фазе консультаций будут использоваться результаты опроса общественного мнения по рассматриваемой проблеме и учитываться положения формируемого в настоящее время федерального плана развития транспортных сообщений, который должен быть принят в 2015 г.

*Источник: пресс-релиз BMVI от 23 июля 2014 г.*

## **Грузовые транспортные коридоры в Европе (Франция)**

Информация об открытии в ноябре 2013 г. трёх грузовых коридоров (№№ 2, 4 и 6), проходящих по территории Франции и соединивших контейнерные терминалы, порты и промышленные зоны, расположенные в разных странах Европы (Нидерландах, Бельгии, Люксембурге, Швейцарии, Португалии, Испании, Италии, Франции, Словении, Венгрии).

Даны подробные сведения по каждому коридору, управлению пропускными способностями и распределением ниток графика.

*Источник: Revue Generale des Chemins de Fer. - 2014. - № 234(1). - p. 54-58*

### **Снижение погрузки в направлении сухопутных железнодорожных погранпереходов**

Объемы погрузки в направлении сухопутных железнодорожных погранпереходов в июле 2014 г. заметно снизились.

По данным Центральной дирекции управления движением РЖД, эта тенденция оказалась характерной почти для всех крупных приграничных железнодорожных станций, через которые следуют российские внешнеторговые грузы. Основной спад отмечен в погрузке в сторону стран Балтии, к которым проследовало на 13% меньше грузов, чем за аналогичный период 2013 г. Как сообщили в дирекции, максимальный минус в погрузке создало направление из РФ на Эстонскую железную дорогу (-47%). Ее спад произошел и на погранпереходах с Китаем (-34%). При этом на подходах к российско-китайской границе на стыке с Забайкальском скопились 19 отставленных от движения поездов с рудой из-за того, что их не принимали в КНР.

Исключением из общего правила стала Финляндия, в сторону которой ежедневно грузилось около 600 вагонов. Фактически туда следовало на 5% грузов больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Железнодорожная статистика отражает конъюнктурные изменения в отраслях промышленности, ориентированных на внешнеторговые перевозки, полагает начальник сектора прогнозирования перевозок грузов через морские порты и пограничные станции отделения развития транспортного рынка ОАО «ИЭРТ» Павел Шестаков. Стоит отметить значительное сокращение экспорта через российско-китайскую государственную границу (-5,1%). Причина - снижение объемов поставок рудных грузов и каменного угля на фоне общего падения импорта в КНР этих товаров в результате конъюнктурных изменений.

Ситуацию в июле следует рассматривать в контексте общих процессов, протекающих на российских железных дорогах. По словам эксперта, надо помнить о том, что за I полугодие 2014 г. по сети ОАО «РЖД» было перевезено 670,6 млн т грузов, что на 1,3% ниже показателя соответствующего периода 2013 г. А если сравнивать с I полугодием докризисного 2007 г., то отставание получается еще больше - 11,8%.

Изменения в железнодорожных грузопотоках - следствие мирового кризиса, считает президент НП «Гильдия экспедиторов» Семен Резер. Транспортникам приходится привыкать к тому, что сейчас грузовладельцы могут вносить неожиданные поправки в свои цепочки поставок. Нельзя забывать, что экономические затруднения испытывают сейчас и США, и страны ЕС, и Россия, и Китай. И каждый из глобальных игроков будет использовать любой шанс для того, чтобы добиться определенной выгоды.

Остальные события, по его словам, нередко лишь наслаиваются на основную причину, уходящую корнями в экономику. Например, введение административных барьеров на пути товаропотоков - прямых или косвенных. Как считает С. Резер, это хорошо видно по набору стран, через погранпереходы с которыми в июле снизилась погрузка.

Корректирующие меры для балансировки структуры погрузки в направлении погранпереходов с другими странами, как считают в Гильдии экспедиторов, надо принимать сейчас всем участникам рынка сообща - как своего рода антикризисные. И когда специалисты говорят о необходимости укреплять интегрированные логистические системы,

речь идет, по сути, о поправках в законодательство, смягчающих влияние глобального кризиса, а также о расширении применения бесстыковых технологий перевозок, включая электронный документооборот.

Пример, по словам С. Резера, показывает Финляндия, где сотрудничество железных дорог РФ и Финляндии развивается именно в таком ключе. И результат отражается в положительной статистике железнодорожных грузоперевозок.

*Источник: ИА РЖД-Партнер.ru/Advis.ru, 30-31.07.2014 г.*

### **Пути беспрепятственного перемещения по железным дорогам Европы**

Рассмотрены перспективы развития беспрепятственных международных сообщений, вопросы создания единой европейской железнодорожной инфраструктуры и интеграции тарифных систем.

*Источник: Internationales Verkehrswesen. - 2014. - № 2. - с. 67-69*

### **О ключевом аспекте модернизации и стратегического развития страны**

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин принял участие в пленарном заседании Международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» (КСТП), который прошел в Екатеринбурге 4 и 5 сентября 2014 г.

На заседании рассматривались вопросы функционирования транспортного коридора «Восток-Запад», обсуждались перспективы дальнейшей гармонизации правового регулирования международных перевозок грузов и возможные меры по повышению эффективности контейнерных перевозок между странами Европы, Балтии, Центральной Азии и АТР с использованием Транссибирской магистрали в условиях глобальной конкуренции.

Открывая заседание, В. Якунин подчеркнул, что проект развития железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба является ключевым в плане долгосрочного развития экономики страны, поскольку его реализация не только позволит крупнейшим российским компаниям ежегодно вывозить дополнительный объем грузов, но и будет способствовать развитию промышленных предприятий регионов, созданию рабочих мест, формированию необходимых экономических условий для эффективного и устойчивого развития Сибири и Дальнего Востока.

Важнейшая задача Российских железных дорог на ближайшие годы - снятие инфраструктурных ограничений при осуществлении перевозок грузов по Транссибирской магистрали. В настоящее время значительная часть участков магистрали загружена на уровне более 75% пропускной способности, что не дает возможности нарастить объемы перевозок, в т.ч. транзитных контейнеров.

По мнению президента ОАО «РЖД», транспортные коридоры должны стать одним из катализаторов неизбежного процесса экономического сближения и международной интеграции государств Евразии, а создание устойчивых логистических цепочек доставки грузов между Европой и Азией с использованием Транссиба стратегически выгодно как России, так и всем странам континента.

Для обеспечения прогнозируемых объемов грузов ОАО «РЖД» начало реализацию комплекса первоочередных мероприятий по развитию инфраструктуры БАМа, основного маршрута Транссиба, а также его ответвлений.

Так в этом году был реализован проект по соединению Транссибирской и Транскорейской магистралей за счет реконструкции железнодорожного участка Хасан (Россия) - Раджин (КНДР) и строительства универсального грузового терминала. В перспективе данный проект позволит обеспечить прямое железнодорожное сообщение между странами Европы с Республикой Корея и значительно повысить привлекательность железнодорожной перевозки южнокорейских контейнерных грузов.

Компания продолжает работать над проектом создания нового евразийского транспортного коридора. Единая колея (1520 мм) до Братиславы и Вены позволит соединить железнодорожную систему Центральной Европы со странами Азиатско-Тихоокеанского региона посредством Транссибирской магистрали. По оценкам экспертов, результатом реализации данного проекта станет повышение глобальной конкурентоспособности железнодорожных перевозок по сравнению с морскими маршрутами через Суэцкий канал и привлечение новых грузопотоков, в первую очередь, контейнерных.

При этом наиболее перспективными для привлечения к перевозкам по Транссибу являются грузы северных и северо-восточных районов Китая, Республики Корея и Японии.

При этом в своём выступлении В. Якунин отметил, что рост общего евроазиатского грузопотока на один процент позволяет увеличить доходы от перевозок примерно на 5 млрд долл.

Наблюдается устойчивая тенденция роста объемов перевозок контейнерных грузов по Транссибу. Так, по итогам первой половины текущего года общий объём перевозок контейнерных грузов вырос на 8% по сравнению с аналогичным периодом 2013 г. Объём транзита за 6 месяцев по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос на 22%.

Контейнерные сервисы являются одним из гибких инструментов, позволяющих формировать логистические цепочки, отвечающие требованиям различных компаний - как товаропроизводителей, так и ритейлеров. Так в настоящее время при поддержке КСТП организован целый ряд контейнерных сервисов в сообщении Китай - Европа, страны Балтии - Центральная Азия, реализуются новые проекты в рамках программы «Транссиб за 7 суток».

Перед КСТП стоят важные задачи по развитию международного интермодального бизнеса в коридоре Восток - Запад:

совершенствование - сквозной услуги транссибирской перевозки, повышение ее качества, ликвидация «узких» мест, внедрение передового опыта и наилучших практик;

создание условий для реализации экономических интересов всех участников перевозочного и логистического бизнеса;

обеспечение оптимального прохождения грузов на всех участках логистической цепочки.

В целом участники заседания отметили, что «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» является удачной платформой для налаживания сотрудничества и взаимодействия между железнодорожными компаниями и портами, морскими перевозчиками, стивидорными компаниями, эффективного информационного обмена между ними, а также для разработки конкурентоспособных интермодальных транспортных продуктов.

«Формирование эффективных логистических цепочек и организационных процессов грузоперевозок возможны только при тесном взаимодействии всех заинтересованных сторон, основанном на принципах открытости и партнёрства. Только так мы достигнем адекватного и оперативного решения проблем, сдерживающих рост конкурентоспособности транссибирских перевозок. Российские железные дороги готовы обеспечить качественную,

своевременную и экономически выгодную доставку любых грузов между Европой и Азией. И мы будем делать все необходимое, как для реализации взятых на себя обязательств, так и для создания новых точек роста» - подчеркнул В. Якунин.

*Источник: transportweekly.com, 04.09.2014 г.*

### **Финляндия построит железную дорогу в Китай**

Финская логистическая компания Nurminen Logistics и ОАО «Объединенная транспортно-логистическая компания» подписали соглашение о сотрудничестве по строительству железной дороги в Китай. Новый маршрут через азиатский континент позволит сократить время перевозки грузов между странами, сообщает ИА «Синьхуа».

«Перемещение контейнерного грузопотока с морского транспорта на железную дорогу позволит значительно сократить время транспортировки из Финляндии в КНР с 80 до 20 дней. Новый железнодорожный маршрут предназначен, прежде всего, для транзитных перевозок через территорию России», - отметил президент Nurminen Logistics Олли Похьянвирта.

Он считает, что от быстрого и регулярного железнодорожного сообщения с Китаем выиграют, прежде всего, европейские лесопромышленные компании и машиностроители, а также импортеры сезонных товаров. Первые поставки планируется начать уже в конце 2014 г.

Новая железнодорожная ветка будет проложена из Финляндии в Центральный Китай через Казахстан.

*Источник: ИА РЖД-Партнер.ru/Advis.ru, 11.09.2014 г.*

### **Контейнерные перевозки из Китая в Европу**

30 июня 2014 г. оператор быстрой доставки посылок USP объявил о добавлении к перечню перевозочных услуг возможность полной контейнерной перевозки по железной дороге между Китаем и Европой. Первоначально, UPS предложит еженедельные перевозки по маршрутам Ченду - Лодзь и Чжэнчжо - Гамбург через выкуп мест на действующих поездах с дальнейшей доставкой по дорогам.

По заявлениям UPS, железнодорожные услуги доставки будут осуществляться на 50% быстрее, чем доставки по морю и на 70% дешевле, чем доставки по воздуху. Компания UPS привела недавний опрос, в котором 71% клиентов ожидают от среднего до сильного смещения к недорогим моделям перевозок в течение следующих 3 лет.

*Источник: Railway Gazette International, August 2014, p. 8*

### **В Иране откроется железная дорога, которая сократит время перевозки грузов из СНГ к Персидскому заливу**

По словам директора Управления государственных железных дорог Ирана Мохсенпур Агаеи, скоро в республике откроется железная дорога Горган - Инче Борун.

Он также отметил, что пропускная способность новой железной дороги составит не менее 8 млн. т грузов в год. Причем в случае дальнейшего увеличения объемов грузоперевозок, будет рассматриваться проект ее электрификации на всем протяжении, что позволит использовать мощные электровозы.

Протяженность железнодорожной линии, которая проходит по Ирану составляет всего 82 км, но ее важность и экономическая особенность заключаются в том, что она

является частью трансконтинентальной железной дороги, получившей название «Север–Юг», 700 км которой проходит через Туркмению и 120 км через Казахстан.

С появлением нового международного транспортного маршрута, время перевозки грузов из стран СНГ к Персидскому заливу будет существенно сокращено, что положительно скажется на росте товарооборота между регионами.

*Источник: новости сайта государственного информационного агентства Исламской Республики Иран (ИРНА), 5 октября 2014 г.*

### **Руководителями железнодорожных и морских компаний Казахстана, Азербайджана и Грузии определены среднесрочные перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута**

6 ноября 2014 г. в городе Актау состоялось очередное заседание Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, под председательством Президента АО «НК «Казахстан темір жолы» Аскара Мамина.

В заседании приняли участие руководители железнодорожных администраций, портов и судоходных компаний: ЗАО «Азербайджанские железные дороги», АО «Грузинская железная дорога», АО «НК «Казахстан темір жолы», Бакинский международный морской торговый порт, ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство», ООО «Батумский морской порт», АО «НК «Актауский международный морской торговый порт».

Стороны подчеркнули стратегическую важность Транскаспийского международного транспортного маршрута при диверсификации грузопотоков в сообщениях Азия - Европа и в целях повышения его конкурентоспособности договорились предоставить привлекательную транзитную услугу и соответствующие тарифные условия для создания интегрированного логистического продукта.

При этом к 2020 г. объем перевозок по данному маршруту может достичь 13,5 млн т, в том числе экспорт из Казахстана в объеме 10,5 млн т и транзит контейнерных грузов Азия-Европа - 1,5 млн т. В частности, стороны отметили важность наращивания экспортных перевозок нефти, мазута, вакуумного газойля из Казахстана через Актауский морской порт транзитом через Каспий.

Учитывая открытие во 2-м квартале 2015 г. железнодорожной линии Карс (Турция) - Ахалкалаки (Грузия), со второго полугодия 2015 г. планируется организация контейнерных поездов из Китая в Турцию и страны Европы по Транскаспийскому маршруту.

Деятельность Координационного комитета придает весомый импульс в укреплении тесного сотрудничества в транспортно-логистической сфере и развитии торгово-экономических связей не только для стран-участниц, но и региона в целом.

*Источник: ИА INFOLine (по материалам компании)/Advis.ru, 07.11.2014 г.*

### **БАМ и Транссиб должны стать основой «моста» из Азии в Европу**

Президент России Владимир Путин заявил, что рассматривает Байкало-Амурскую и Транссибирскую железнодорожные магистрали как основу трансконтинентального «моста», который свяжет Азию и Европу. «Намерены вложить серьезные ресурсы в модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, - заявил В. Путин на деловом саммите АТЭС, передает ТАСС. - Рассматриваем их как основу трансконтинентального «моста Азия - Европа».

Он добавил, что реконструкция этих магистралей будет увязана с развитием портового комплекса Дальнего Востока, с внедрением системы управления движением

поездов на основе технологий ГЛОНАСС, а также с созданием так называемых «сухих портов» - транспортно-логистических центров. «Все это позволит значительно ускорить движение транзитных грузов», - уверен российский лидер.

Он напомнил и о том, что Россия активно развивает инфраструктуру Северного морского пути. «Он должен стать современным, безопасным и экономически конкурентоспособным транспортным коридором. Во многом - ориентированным на грузы из стран АТР», - подчеркнул глава государства.

В. Путин также предложил иностранным партнерам сотрудничество в области создания энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры.

«Эти направления являются сейчас приоритетными для всего азиатско-тихоокеанского региона. И сложение наших усилий и возможностей - может дать взаимовыгодный эффект», - отметил президент.

Он заметил, что «в такой чувствительной сфере, как энергетика - Россия демонстрирует пример инвестиционной открытости». В качестве примера он привел договоренности с Китаем о строительстве газотранспортной инфраструктуры и масштабные проекты на Сахалине.

В. Путин подчеркнул, что положение России на евразийском пространстве предопределяет ее роль как мощного связующего звена, фактора сближения западной и восточной цивилизаций.

«Поэтому мы стремимся занять прочные позиции в Азиатско-тихоокеанском регионе, укрепить наши отношения со всеми странами АТР, активно участвовать в строительстве свободной системы торговли, в экономическом и инвестиционном сотрудничестве», - заявил глава российского государства.

Он добавил, что Россия открыта для диалога и дискуссий, а также и для практической деятельности. «Искренне хотим, чтобы предприниматели этого региона (АТР) приезжали в Россию, добивались успеха. У нас действительно огромные, поистине неисчерпаемые возможности для работы», - подчеркнул В. Путин.

В. Путин сделал это заявление на стартовавшем в понедельник 10 ноября саммите АТЭС в Пекине.

*Источник: ТАСС. - 10.11.2014 г.*

### **Железные дороги исламской республики Иран открывают золотой путь между Востоком и Западом (Интервью с вице-президентом РАИ Хусейном Ашури)**

Открытие железнодорожного сообщения между Ираном и Туркменистаном - очередной шаг в развитии Евразийской железнодорожной сети, поскольку РАИ стремится улучшить соединения между транспортными коридорами «восток-запад» и «север-юг».

Ввод в эксплуатацию второго соединения в г. Инче-Бурун в присутствии президентов Ирана, Туркменистана и Казахстана запланирован на конец октября 2014 г. Это будет завершение строительства финального 32-километрового участка нового транспортного коридора, длина которого составляет 926 км, в направлении север-юг.

Стратегическое географическое расположение Исламской республики Иран делает её своеобразным мостом между Европой, Центральной Азией и Дальним Востоком. Сообщение осуществляется благодаря двум коридорам в направлении восток-запад и север-юг, а также выходам к международным морским путям через Персидский залив и Каспийское море. Таким образом, развитие стратегических соединений с железными дорогами соседних государств является приоритетной задачей в развитии иранской железнодорожной сети.



К концу 2013 г. сеть РАИ насчитывала 10 500 км пути, из которых 1 559 км - двухпутных линий, в частности магистральная линия Тегеран - Мешхед на северо-востоке страны и линия, связывающую город Бафк с портом Бендер-Аббас в направлении с севера на юг. 3 529 км пути находилось в процессе строительства, планировалось проложить ещё 4 500 км пути.

Всё вышеперечисленное является частью амбициозной стратегии развития, в результате которой к 2018 г. планируется повысить объём железнодорожных грузовых перевозок более чем в два раза - с 33 млн. т в год до 70 млн. т в год. Дополнительный объём трафика предполагается компенсировать закупкой 11 000 новых грузовых вагонов. В данный момент парк подвижного состава РАИ насчитывает 645 локомотивов, 2 076 пассажирских вагонов и 22 098 грузовых вагонов.

РАИ уже обладает большим количеством соединений с железными дорогами соседних стран, и ещё несколько находятся в процессе строительства или планирования. Это дает возможность создания длинных железнодорожных коридоров, но в настоящее время использование некоторых маршрутов ограничено из-за проблем, начиная с нехватки инфраструктуры и высокого уровня конкуренции со стороны водного транспорта и заканчивая закрытыми границами и высоким уровнем риска в ряде стран.

В настоящее время основное железнодорожное сообщение с Европой осуществляется через пограничный пункт Рази на границе с Турцией на северо-западе страны. Существует выход на территорию Азербайджана в г. Джульфа на севере, однако сейчас движение по этому маршруту не осуществляется. Второе соединение с железнодорожной сетью Азербайджана появилось после завершения линии Казвин – Решт - Астара, строительство которой было трёхсторонним - с участием Азербайджана и России.

Железнодорожное сообщение с Россией в настоящее время осуществляется через каспийский порт Амирабад на севере, альтернативный способ морского сообщения создаётся в г. Энзели, неподалёку от г. Решт. Благодаря Каспийским морским путям обеспечивается сообщение с портами Туркменистана, Казахстана и Азербайджана.

На северо-востоке страны находится пограничный пункт Серахс, через который идет железнодорожное сообщение с Туркменистаном, другими государствами Центральной Азии, Россией и Китаем. Железная дорога, которая проходит через пограничный пункт Мирджаве на юго-востоке, следует в Пакистан.

Основными выходами к международным морским путям Персидского залива являются порты Бендер-Аббас и Бендер-Имам Хомейни на южном побережье страны. Новые линии, которые будут обслуживать порт Чахбехар вблизи границы с Пакистаном и порты Ассалуйе и Бушир в регионе Шираз находятся в процессе строительства.

### ***Коридоры восток-запад***

Благодаря перечисленным соединениям, а также транспортным коридорам, которые проходят через территорию Ирана, Средний Восток способен выполнять функцию связующего звена между Азией, Европой и даже Африкой.

Если рассматривать крупные транспортные потоки в направлении с востока на запад, в Иране можно выделить четыре основных транзитных коридора. На северо-востоке страны существует железнодорожное сообщение с северным и западным Китаем через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан благодаря пограничному пункту Серахс. Можно также выделить параллельный коридор между Китаем и Ираком через Кыргызстан, Таджикистан и Афганистан, однако у этого коридора отсутствует ряд участков. Уже ведётся строительство

участка длиной 76 км от иранской границы до города Герат и вскоре должно начаться строительство новой линии между Афганистаном и Таджикистаном.

На юге железнодорожно-морской коридор мог бы связать Иран с Южным Китаем через Мьянму, Бангладеш, Индию и Пакистан. Это могло бы стать основной для транспортного коридора, обслуживающего страны Юго-Восточной Азии, такие, как Мьянма, Таиланд и Малайзия. Однако на пути эффективного использования описанного маршрута существует ряд препятствий, помимо отсутствующих звеньев коридора в Юго-Восточной Азии, что регулярно обсуждается в рамках Трансазиатского железнодорожного проекта. Несмотря на то, что в 2009 г. был завершён маршрут Керман - Бам - Захедан на юго-востоке Ирака, соединение с железными дорогами Пакистана с широкой колеёй не соответствует стандартам и нуждается в модернизации или замене, если поднимается вопрос о развитии эффективного транспортного коридора.

На западе страны основной маршрут из Ирана в Европу проходит через Турцию. Ввод в эксплуатацию тоннеля Мармарай через Босфорский пролив в Стамбуле в 2013 г. устранил одно из основных препятствий в логистической цепочке между Европой и Азией, но требуется дальнейшая работа для расширения данного маршрута. Ещё одним узким местом является паромная переправа через озеро Ван, однако турецкие представители находятся в поиске железнодорожной альтернативы.

Однако альтернативный коридор может быть проложен через Ирак, Сирию и Средиземное море до портов Греции, а оттуда в центральную Европу по железной дороге.

Строительство двух железнодорожных маршрутов, связывающих Иран и Ирак, планируется завершить в течение двух лет. Более благоприятным маршрутом является соединение между городами Хорремшехр и Басра длиной 51 км, строительство 16-километрового участка на территории Ирана уже завершено, а оставшиеся 35 км с иракской стороны границы планируется ввести в эксплуатацию в 2015 г.

Вторым проектом является маршрут Эрак - Мелайер - Керманшах - Косрави длиной 536 км, по которому уже осуществляется движение до города Мелайер. В данный момент ведётся строительство оставшегося участка между границей и городом Косрави, который планируется закончить к концу 2016 г. Однако, после завершения этого строительства, а данном маршруте останется разрыв длиной 10 км до соединения с иракской линией, заканчивающейся в городе Ханакин.

### ***Соединения север-юг***

Новый транзитный коридор через Иран в направлении с севера на юг соединяет Индийский океан и Персидский залив с Каспийским морем, и продолжается на территории России до Санкт-Петербурга. В настоящее время данный коридор осуществляет морское сообщение городом Мумбаи и портовыми городами на юге Ирака и через Каспийское море.

Завершение строительства линии Казвин - Решт - Астара обеспечит прямое железнодорожное сообщение через Иран и Азербайджан вдоль западного побережья Каспийского моря. Участок длиной 165 км между соединением в городе Казвин и городом Решт планируется открыть в 2015 г. В мае 2014 г. было подписано соглашение между РАИ и РЖД, согласно которому российская компания окажет содействие в строительстве недостающего участка длиной 130 км до азербайджанской границы и боковой линии длиной 40 км к городу Бендер-Энзели. Управление азербайджанской государственной железной дороги уже приступило к строительству заключительного соединения между границей и существующей линией, заканчивающейся в городе Астара.

По завершении строительства по данному маршруту будут осуществляться пассажирские (до 1,4 млн. человек в год) и грузовые (5 - 7 млн. т в год) перевозки. В связи с данным проектом РАИ было подано заявление о вхождении в состав Совета по железнодорожному транспорту стран-участниц СНГ на правах ассоциированного члена.

По последним оценкам, переход с морского на железнодорожный транспорт в порту Бендер-Аббас может практически в два раза сократить время в пути между Сингапуром и Санкт-Петербургом. Время в пути по комбинированному железнодорожно-морскому маршруту составит 25 дней по сравнению с 45-дневным маршрутом через Суэцкий канал, Северное и Балтийское море.

К востоку от Каспийского моря завершение строительства коридора Иран - Туркменистан - Казахстан длиной 926 м откроет доступ к железнодорожным маршрутам в страны СНГ и сократит необходимость перевозки грузов по морю из порта Амирабад в портовые города Туркменбаши или Актау.

Улучшению железнодорожного сообщения в регионе должен также способствовать коридор длиной 2000 км, строительство которого находится в стадии согласования между странами, входящими в состав Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ). Этот коридор будет проходить вдоль западного и южного побережья Персидского залива и соединит Кувейт с Саудовской Аравией, Бахрейном, Катаром, ОАЭ и Оманом.

### ***Преодоление препятствий***

Самым крупным препятствием на пути непрерывного железнодорожного транспорта на Среднем Востоке в настоящее время, вероятно, является количество разрывов в международных транзитных коридорах. Второй по значимости проблемой является неадекватная или устаревшая инфраструктура, которая требует значительных капиталовложений в ближайшие годы.

В список важных проблем также входят ширина колеи, из-за чего существует необходимость в замене тележек или перегрузке, которые требуют значительных временных затрат, и отсутствие единых правил и нормативов транспортировки, а также их непрозрачность для некоторых партий. Всё перечисленное неблагоприятно влияет на логистические цепи, поскольку увеличивается время в пути и затраты на перевозки. По этой причине данные маршруты не выдерживают конкуренции с другими железнодорожными коридорами, а также морским и автомобильным транспортом.

С целью развития международных коридоров и работы по приоритетным направлениям ключевых маршрутов целесообразно сотрудничество международных и государственных организаций с различными железнодорожными компаниями каждой страны. ОСЖД было выделено 13 железнодорожных коридоров, а Организацией экономического сотрудничества (ЭКО) - пять. МСЖД, ЕЭК ООН и ЭСКАТО также выделили приоритетные транспортные коридоры, которые в некоторых случаях совпадают.

Международные организации обладают формализованными соглашениями, нормативными актами и конвенциями, необходимыми для поддержки избранных коридоров. Однако правила и нормативные акты должны быть дополнены эффективными действиями для того, чтобы сократить несоответствия законодательства различных стран и способствовать пересечению границ.

Вице-президент Иранских железных дорог Хусейн Ашури полагает, что перечисленные организации способны поддержать страны в ликвидации существующих

разрывов в транспортных коридорах, скоординировав свои действия для решения следующих проблем:

- Ускорение строительства новых линий и завершение отсутствующих соединений, таких, как маршрут Казвин - Решт - Астара, линия Герат - Мазари-Шариф в Афганистане и объезд озера Ван;
- Улучшение взаимодействия международных и национальных организаций, таких, как МСЖД, ЭСКАТО, ОСЖД, ОТИФ и ЭКО;
- Усиление тягового и вагонного парка железных дорог более современным подвижным составом;
- Развитие контейнерных перевозок с целью ускорения движения через пограничные терминалы;
- Решение проблем при пересечении границ, включая ускорение таможенных процедур;
- Повышение скорости грузовых поездов с целью уменьшения транзитного времени на ключевых маршрутах;
- Формирование сети регулярного, планового железнодорожного сообщения, способной предложить быстрые и частые перевозки согласно официальным контрактам с основными грузоотправителями.

Средний восток и область Персидского залива является стратегически важным регионом и в настоящее время в ряде стран наблюдается экономический рост. Это создаёт дополнительный спрос на грузовые перевозки, которые было бы удобно осуществлять по железной дороге.

Хусейн Ашури выражает надежду, что в ближайшем будущем удастся связать соседние страны с помощью железной дороги, что станет «линией мира и дружбы». Становление данного непрерывного маршрута поможет принести процветание из Азии и Европы в страны Среднего Востока, а также увеличить долю железных дорог на рынке внутренних перевозок.

*Источник: Railway Gazette International, October 2014, p. 48*

## **Ближний Восток как стратегический мост для коридоров Восток - Запад и Север - Юг**

Важное географическое положение Исламской Республики Иран (ИРИ) и наличие выхода к международным водным путям через Персидский залив и Каспийское море обеспечивают Ирану и его железным дорогам стратегическое значение в регионе с точки зрения транзита, что оказывает большое влияние на его экономическое развитие. О том, какая работа проводится Железной дорогой ИРИ (Рахе Ахане Иран - РАИ) по развитию международных транспортных коридоров и проходящих через них перевозок, рассказывает вице-президент по эксплуатации и движению РАИ господин Хоссейн Ашоори.

*Источник: Бюллетень ОСЖД. - № 4-5. - 2014 г. - с. 13-16*

## **Трансграничные транспортные коридоры Восток - Запад, вызовы для национальной экономики**

На нынешнем этапе развития транспортной отрасли очевидно, что скорейшее решение проблем, препятствующих реализации планов развития трансграничных транспортных коридоров, проходящих по территории России, снижающих эффективность перевозок и наносящих ущерб национальным интересам в сфере развития транзитного

потенциала, позволит России реализовать свой потенциал как транзитной державы и усилить позиции на мировом рынке грузопассажирских перевозок. Для обсуждения и поиска решения указанных проблем в Российском институте стратегических исследований состоялась научно-практическая конференция, организованная Комитетом Государственной Думы по транспорту и Центром экономических исследований РИСИ. Прокомментированы итоги Конференции.

*Источник: Транспорт и Связь Российской Федерации. - 2014 г. - № 1-2. - с. 22-25*

### **Деловые круги Латвии заинтересованы в услуге «Транссиб за 7 суток», предлагаемой РЖД - LDz Cargo**

Деловые круги Латвии заинтересованы в услуге «Транссиб за 7 суток», предлагаемой ОАО «РЖД», заявил член правления ООО «LDz Cargo» (дочернее предприятие ГАО «Латвийская железная дорога») Каспарс Герхардс в ходе круглого стола «Возможности экономического сотрудничества Латвии и Приморского края».

Мероприятие состоялось во Владивостоке в рамках визита чрезвычайного и полномочного посла Латвийской Республики в РФ Астры Курме в Приморский край.

Также К. Герхардс напомнил, что еще в 70-х годах прошлого столетия на территории СССР были построены два крупнейших контейнерных терминала: в порту Восточный и в Риге на Балтике. Транспортные потоки между ними проходили не только по морскому пути, но и с помощью железной дороги - по Транссибирской магистрали.

В свою очередь, заместитель начальника Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания Сергей Балалаев в своем выступлении отметил, что за I полугодие текущего года количество транзитных контейнерных поездов превысило 400, общее количество составило 1600 поездов с ростом на 50% к уровню 2013 г. При этом в рамках проекта «Транссиб за 7 суток» за шесть месяцев из портов Приморья было отправлено 234 ускоренных контейнерных поезда.

«Порты Дальнего Востока сегодня демонстрируют взрывной рост грузооборота, что свидетельствует о значительном увеличении спроса грузовладельцев на доставку груза с использованием услуг Дальневосточной железной дороги и ОАО «РЖД» в целом. Это говорит о повышении конкурентоспособности данного варианта евразийского торгового пути», - добавил С. Балалаев, которого цитирует служба корпоративных коммуникаций ДВЖД.

По словам представителя ООО «LDz Cargo», транспортировка контейнерных грузов из стран АТР в Латвию морским путем может занимать около двух месяцев, тогда как использование проекта «Транссиб за 7 суток» на сухопутном направлении существенно сократит общее транзитное время. «Такое сотрудничество с ОАО «РЖД» позволит нам обеспечить заметные для грузовладельцев оптимальные и конкурентоспособные решения по транспортировке контейнеров», - подчеркнул К. Герхардс.

Проект «Транссиб за 7 суток» - это комплекс технологических мер по обеспечению скоростной доставки контейнеров от Дальневосточных портов к западным границам России. Скорость контейнерного поезда составляет 1100 км/сут. В перспективных планах на 2015 г. - за 7 суток будет преодолеваться расстояние до Бреста.

*Источник: Logistic.ru. - 14.07.2014 г.*

За дополнительной информацией Вы можете обратиться:

Дружинина Елена - начальник отдела Центра научно-технической информации и библиотек – филиала ОАО «РЖД»  
тел.: +7499 262 80 47  
факс: +7499 262 69 11  
e-mail: rzd.cnti@gmail.com  
cntib@css-rzd.ru  
cnt-rzd@mail.ru