

Развитие железнодорожных перевозок между Европой и Азией и проводимая работа в этой области

Позвольте мне от имени Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и от себя лично приветствовать участников П-го Международного семинара по пограничным вопросам железнодорожных систем 1435/1520 и выразить признательность за приглашение принять участие в его работе.

Все вопросы и проблемы, обсуждаемые сегодня на этом форуме, нам очень близки и понятны, так как основной деятельностью ОСЖД является обеспечение, развитие и совершенствование международных перевозок, прежде всего, в сообщении между Европой и Азией, где, как Вам хорошо известно, действуют системы 1435 и 1520 мм. С этой задачей наша Организация успешно справляется на протяжении уже более пятидесяти лет.

Характерно, что страны ОСЖД занимают площадь 37 млн. кв. км с населением около 2 млрд. человек. Протяженность железных дорог составляет 276 000 км, из них более половины - это дороги системы 1520, на них работает почти 4 млн. человек. Железными дорогами этих стран перевозится в год более 4,6 млрд. тонн грузов и 3,2 млрд. пассажиров.

Эти впечатляющие цифры говорят о масштабности и широком спектре вопросов, которые необходимо рассматривать Организации

2

для координации международных перевозок пассажиров и грузов на евроазиатском пространстве.

Анализ перевозок в странах - членах ОСЖД показывает ежегодный рост объемов перевозок грузов, но он не во всех странах одинаков и, по нашему мнению, использованы не все возможности, а этому мешают существующие барьеры на пути продвижения грузов в международном сообщении. Это пограничные проблемы, недостатки в развитии инфраструктуры на отдельных участках железнодорожных коридоров, наличие двух правовых систем, регулирующих эти перевозки, недостаточный уровень сервиса, не достаточно четкая и согласованная тарифная политика. Все эти и другие причины в значительной степени влияют на конкурентоспособность железнодорожного транспорта. В связи с этим стратегическая задача и основные направления нашей работы на период до 2020 года - это прежде всего всемерно искать пути и методы повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. В ряде европейских стран эта проблема проявляется более заметно - в них уровень перевозок падает. В то же время в восточных странах - России, Китае, Казахстане и др. - наблюдается рост перевозок. Исходя из этого, транспортная политика должна учитывать происходящую трансформацию перевозок и быть готовой к пропуску возрастающих потоков грузов из этих стран.

Одним из направлений транспортной политики ОСЖД является развитие транспортных коридоров ОСЖД - всего их 13. При этом надо отметить, что коридоры I, II и V - самые большие в мире по объему и протяженности.

3

Сегодня активно ведутся работы по совершенствованию железнодорожных коридоров для повышения их пропускной способности и конкурентоспособности. В то же время проведенные исследования показали, что по большинству коридоров потенциал пропускной способности используется только на 50-70%, то есть имеется возможность увеличивать объемы перевозок, хотя и не везде.

Видя эти проблемы, ОСЖД в своей деятельности уделяет большое внимание их изучению, разработке соответствующих мер и рекомендаций по совершенствованию работы коридоров, ликвидации узких мест. За последние несколько лет проделана огромная работа по исследованию всех коридоров ОСЖД, на основе которой мы

приступили к составлению паспорта каждого коридора. Эта работа позволяет специалистам отчетливо видеть все узкие и проблемные места коридоров и наметать конкретные действия по их ликвидации, что, в конечном счете, должно повысить эффективность их работы.

Крупнейшими участниками товарообмена на евроазиатском направлении являются Китай, Япония, Республика Корея. Объемы перевозок между этими странами и Европой с 2000 года составляют от 60 до 80 млн. тонн, из них контейнеропригодные грузы - более 30 млн. тонн. В то же время на долю самого короткого и высокоскоростного железнодорожного пути - коридора № 1 через Транссиб, приходится лишь 1,0 % от суммарного евроазиатского контейнеропотока. В связи с этим всем железным дорогам, находящимся в этом коридоре, нужно мобилизовать свои усилия на создание условий, позволяющих конкурировать с другими видами транспорта. В этом вопросе необходима очень большая

4

солидарность, в противном случае ждать ощутимого прорыва мы не сможем.

На железных дорогах стран-членов ОСЖД активно проводились работы по увеличению объемов контейнерных перевозок маршрутными поездами. Новые маршрутные контейнерные поезда создавались на железных дорогах России, Украины, Казахстана, Китая, Чехии, Словакии, Венгрии, Литвы, Беларуси.

Сегодня организованы и регулярно курсируют по коридорам ОСЖД более 160 маршрутных контейнерных поездов. В соответствии с разработанной технологией в состав указанных поездов могут включаться вагоны с автопоездами, крупнотоннажными универсальными и специализированными контейнерами. Для проезда и питания водителей камионов в состав поезда включаются пассажирские купейные вагоны, вагон-ресторан или вагон-кафе.

С целью повышения эффективности работы и получения конкурентоспособных результатов от эксплуатации указанных коридоров следует обратить внимание на решение задачи по упрощению пересечения пограничных переходов. Необходимо добиваться комплексного решения между пограничными, таможенными и железнодорожными организациями путем установления минимально допустимого времени на указанные процедуры на уровне правительственных органов соседних государств.

К примеру, страны-члены ОСЖД имеют до 200 пограничных железнодорожных переходов, и практически на каждом из них имеются свои особенности и проблемы. ОСЖД совместно с МСЖД

5

внимательно изучали на протяжении нескольких лет эти вопросы. Результатом этой совместной деятельности стало множество рекомендаций, мер, выводов и предложений, большинство из которых с успехом были внедрены и задействованы. Но анализ работы показал, что этих мер было недостаточно, так как решение не всех вопросов зависит от ведомств, многие лежат в поле деятельности правительств. Поэтому по инициативе Комитета ОСЖД было предложено рассмотреть эту проблему под эгидой ООН на международной конференции по облегчению пересечения границ с участием правительств, пограничных, таможенных и железнодорожных ведомств. Эта инициатива была поддержана. Было проведено 6 подготовительных совещаний, на которых были подготовлены проекты Приложения 9 к Конвенции по контролю грузов на границах и новой Конвенции по контролю пассажирских поездов, разработана программа действий и ряд других документов. Задача стоит одна - успешно провести эту конференцию, постараться привлечь внимание правительств стран к существующим проблемам и решить их.

Следует отметить, что ОСЖД многое уже сделало для облегчения пересечения границ. Почти 10 лет ОСЖД работало над разработкой Конвенции о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с использованием накладной СМГС. Сегодня эта Конвенция открыта для подписания до 31 декабря 2007 года. Хотелось бы, чтобы страны - члены ОСЖД смогли бы в установленные сроки подписать и ратифицировать у себя эту Конвенцию. Её применение

в

6

международном грузовом сообщении позволит существенно облегчить процесс прохождения транзитного груза через границы.

Следующим важным моментом является наличие двух правовых систем. - СМГС и КОТИФ, регламентирующих международное грузовое сообщение в странах Востока и Запада.

Перевозка грузов по двум правовым документам, естественно, вызывает ряд неудобств для клиентуры и перевозчиков: требует обязательного переоформления перевозочных документов при переходе груза через пограничные переходы, что приводит к продолжительным задержкам груза и дополнительным финансовым затратам. При переоформлении возникают искажения и ошибки, что также приводит к задержке грузов. Такая ситуация не устраивала участников перевозочного процесса. Было предпринято несколько попыток сближения и унификации этих двух систем, однако положительного решения не было найдено.

Несмотря на это, поиски и пути решения существующей проблемы настойчиво продолжались в Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственной организации по международным перевозкам (ОТИФ).

Вместе с тем, с целью сближения позиций двух важнейших международных организаций был разработан и подписан План совместных действий. В этом документе отмечается, что наличие двух различных систем транспортного права принимается как реальность, и дальнейшая гармонизация ЦИМ и СМГС представляется актуальной и необходимой.

7

Важнейшим направлением нашей работы было признано облегчение пересечения границ путем создания новой унифицированной железнодорожной накладной, удовлетворяющей предписаниям как ЦИМ, так и СМГС. Выполнение этой задачи возможно было только при совместном тесном сотрудничестве и взаимодействии специалистов ОСЖД и ЦИТ.

Результатом этой работы стало создание образца единой унифицированной накладной ЦИМ/СМГС и Руководства к ней.

25 июля 2006 года прошел первый экспериментальный поезд весом 1120 тонн с грузом черных металлов, следующий из Украины в Германию, пересек государственную границу между Украиной и Польшей без переоформления перевозочных документов, который наглядно показал возможности и преимущества работы по новой накладной.

Создание унифицированной накладной - это первый шаг на пути гармонизации двух правовых систем. Я думаю, придет время, когда этот вопрос будет решен. Не случайно в 2006 году ОСЖД приступило к коренной ревизии СМГС и СМПС с целью приблизить эти соглашения к проблемам сегодняшнего дня, сделать их актуальными и отвечающими требованиям рыночных отношений и произошедших фундаментальных структурных и организационных изменений на железных дорогах стран членов ОСЖД.

Проблемы инфраструктуры

Мы считаем, что инфраструктура в коридорах развивается неравномерно, что недопустимо, так как одна сторона решает общие проблемы, а другая отстает и тормозит общий результат. Здесь

8

большое значение имело бы создание для координации работы в коридорах руководящих или координационных комитетов, которые могли бы положительно влиять на общую ситуацию в коридорах. Сегодня 50% коридоров имеют такие комитеты, но их работа желает быть более эффективной, при этом наши главные коридоры их, к сожалению, не имеют. Поэтому необходимо специально рассмотреть этот вопрос и принять соответствующее решение по созданию в каждом коридоре таких руководящих комитетов.

Вопрос тарифов

Если бы страны на этих руководящих комитетах договорились о тарифной политике в коридорах и нашли конкретные решения, то это, в конечном счете, позволило бы заметно повысить конкурентоспособность этих маршрутов.

Важным моментом является решение вопроса возврата порожних контейнеров. Если морской транспорт эту задачу успешно решает, то железнодорожники имеют много проблем в этой области. Путей решения здесь несколько: это и создание более дешёвого, упрощенного вида контейнеров, которые выполняли бы роль тары и их возврат был бы не нужен; это и решение железных дорог о применении более льготного тарифа на порожние контейнеры, возвращаемые владельцам, и т.д.

При правильном, продуманном и согласованном подходе всех участников перевозочного процесса можно смело обеспечить существенную конкуренцию другим видам транспорта и увеличить объемы перевозок грузов в международном сообщении.

9

В заключении, мне хотелось бы еще раз подчеркнуть огромное значение солидарных направленных действий всех участников нашего круглого стола в деле развития и совершенствования международных перевозок, укрепления взаимодействия, взаимосвязи и поддержки между железными дорогами евроазиатского пространства.

Благодарю за внимание.