

**Тезисы доклада Министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
Сосновского В.Г. на встрече Министров
транспорта стран Евро-Азиатского региона
19 февраля 2008 г. (г. Женева)**

Уважаемые дамы и господа, коллеги!

Интерес, проявляемый Европейской экономической комиссией ООН во взаимодействии с Экономической и социальной комиссией для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) к развитию и формированию устойчивых наземных транспортных сообщений в евроазиатском регионе подчеркивает важность и перспективность проведения последовательной работы на национальном уровне для упрощения процедур доставки грузов и пассажиров и совершенствования транспортной инфраструктуры транспортных коридоров.

Данное обстоятельство продиктовано, в первую очередь, происходящим в последние годы бурным ростом экономик региона, увеличением товаро- и пассажирооборота, потребностью в обеспечении надежного, безопасного и эффективного процесса транспортировки.

Для Республики Беларусь, как для внутриконтинентального государства, не имеющего выхода к морям, а также не обладающего значительным сырьевым ресурсом особое значение приобретает развитие сектора международных автомобильных и железнодорожных перевозок, обеспечение транзита, и поиск новых перспективных рынков транспортных услуг.

В этом контексте сотрудничество в рамках проектов Европейской экономической комиссии и ЭСКАТО со странами евроазиатского региона, такими как Российская Федерация, Китай, Казахстан, Турция приобретают особое значение. Данный вектор в развитии международного сотрудничества Республики Беларусь в транспортной сфере наряду с другими партнерами станет одним из приоритетных в ближайшей перспективе.

Одним из главных приоритетов государственной транспортной политики Республики Беларусь является интеграция главных магистральных автомобильных и железных дорог в международную систему транспортных коридоров.

Ежегодно транзитом через территорию Республики Беларусь проходит более 100 млн. тонн грузов. Наибольшие объемы транзитных грузов перевозятся из регионов России, Казахстана и Китая в страны Европейского союза, балтийские порты.

Для обеспечения безопасного и эффективного пропуска транзитного грузопотока в Республике Беларусь последовательно

реализуется комплекс мер, установленный Программой развития транзитных возможностей Республики Беларусь до 2010 г., одобренной Правительством. В тесном взаимодействии с таможенными, пограничными и другими структурами данные мероприятия проводятся на железнодорожном, автомобильном и воздушном транспорте.

Железнодорожный транспорт

Слайд №1

Железнодорожные магистрали Республики Беларусь расположены на стыке двух транспортных систем (восточная и западная колея) и транспортных прав, которые определяют особенности технологии его работы.

Сегмент железнодорожного транспорта республики характеризуется следующими цифрами:

- *железнодорожные пути общего пользования* - 5,5 тысяч км
- в том числе электрофицированные* - 897км
- *среднесписочная численность работников* - 103,5 тысяч чел.
- в том числе по основной деятельности* - 77,9 тысяч чел.

Слайд №2.

За последние годы сложилась устойчивая положительная динамика роста объемов грузовых железнодорожных перевозок.

По итогам работы за 2007 год общий объем перевезенных грузов составил 140,8 млн.тонн или 105,5% к уровню 2006 года.

Слайд №3.

Из них - на долю транзитных перевозок приходится 35% или 49,3 млн.тонн.

Слайды №4, №5

Динамика передачи внешнеторговых грузов за последние годы через пограничные переходы между Республикой Беларусь и Республикой Польша в направлениях ВОСТОК-ЗАПАД и ЗАПАД-ВОСТОК также имеет положительную тенденцию. Однако здесь наблюдается диспропорция в объемах перевозок грузов: в Западном направлении перевезено 7,0 млн. тонн и только 1,5 млн.тонн в Восточном направлении. При этом следует особо отметить, что объем контейнерных перевозок в направлении ЗАПАД-ВОСТОК превосходит объем контейнерных перевозок в обратном направлении ВОСТОК-ЗАПАД. То есть наблюдается обратная диспропорция. Именно **развитие и привлечение контейнерных перевозок** является одним из

приоритетных направлений деятельности железнодорожников республики. И здесь, в первую очередь, большие потенциальные возможности заключаются в увеличении контейнерных грузопотоков, следующих из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в страны Западной Европы, использующих возможности Транссибирского железнодорожного маршрута.

В этом направлении в республике проводится очень активная работа по организации и курсированию специализированных контейнерных поездов.

Слайд №6, №7.

В настоящее время курсируют поезда по следующим маршрутам:

Берлин-Минск-Москва («Восточный ветер»);

Брест-Илецк-Арысь («Казахстанский вектор»);

Брест-Наушки-Монголия-Китай («Монгольский вектор»);

Роттердам/Бременхафен-Брест-Бекасово («Содружество»)

Всего в 2007 году перевезено в сообщении ВОСТОК-ЗАПАД 2 179 контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте, что составляет 101% к 2006 году, а в сообщении ЗАПАД-ВОСТОК 16 766 контейнеров или 134% к 2006 году. Это свидетельствует о перспективности работы по развитию контейнерных перевозок ускоренными поездами.

Только что, 20 января 2008 года, через пограничный переход Брест (Республика Беларусь) – Малашевиче (Республика Польша) проследовал демонстрационный контейнерный поезд, следующий по маршруту Китай-Монголия-Россия-Беларусь-Польша-Германия, организованный усилиями железнодорожных администраций этих государств. В составе поезда проследовало 58 контейнеров 20-футовых и 20 контейнеров 40-футовых. Общее время в пути поезда составило чуть меньше 15 суток, по сравнению с 40 днями при транспортировке этого же груза морским путем. Полагаю, это является убедительным аргументом конкурентоспособности данного транспортного маршрута.

Для железнодорожников Беларуси участие в организации пропуска демонстрационных контейнерных поездов с грузами из Китая в Европу это уже не первый опыт. В 2007 году по маршруту Китай-Монголия-Россия-Беларусь-Польша-Чехия был осуществлен пропуск 2-х контейнерных поездов. Железнодорожники Беларуси обеспечили скорость движения поездов по территории Беларуси **до 1000 км в сутки**. Все технологические операции, выполняемые в Бресте, были произведены в течение 4-7 часов в зависимости от разновидности грузов.

В итоге – время нахождения контейнерных поездов на территории Республики Беларусь составляет одни сутки.

Придавая важное значение обеспечению транспортных связей в сообщении Восток-Запад и их дальнейшему развитию, проводится работа по сокращению времени хода пассажирских поездов на направлении Москва-Минск-Варшава-Берлин. Данный вопрос прорабатывается на уровне компетентных экспертов всех причастных стран с привлечением проектных институтов.

Разработано технико-экономическое обоснование по проекту *«Организация скоростного (до 160 км/час) движения пассажирских поездов по магистрали Москва-Минск-Брест. Участок Красное-Минск-Брест»*, в котором рассмотрены варианты реконструкции данной линии. Оценочная сумма затрат на реконструкцию белорусского участка Осиновка-Брест составляет 890 млрд.руб. И реализация такого проекта только собственными национальными ресурсами очень не простая задача. Мы готовы рассматривать возможные варианты участия иностранных инвесторов в реализации данного проекта.

В настоящее время в соответствии с достигнутой договоренностью с ОАО «Российские железные дороги» проводится поэтапная организация скоростного движения пассажирских поездов на направлении Москва-Минск-Брест со скоростями до 140 км/час.

Как я уже отмечал, железнодорожный транспорт республики расположен на западной границе железнодорожного Пространства 1520, на стыке двух транспортных систем и транспортных прав, которые определяют особенности технологии его работы. Поэтому мы понимаем, что правовые условия организации международных перевозок должны быть как можно в более полной мере гармонизированы, чтобы обеспечить конкурентоспособность, эффективность и инвестиционную привлекательность железнодорожного транспорта.

Дальнейшие действия в этом направлении нами видятся по следующим направлениям.

Первое – наличие двух правовых систем СМГС и ЦИМ является реальностью, которая продлится, вероятно, ещё долго. Однако, с учетом тех колоссальных изменений, которые произошли и в политике, и в экономике европейских государств, по нашему мнению, настало время инициатив для разработки единого транспортного права, возможно, в рамках структур Организации Объединённых Наций, а также гармонизации технических требований к инфраструктуре и подвижному составу. Мы понимаем, что это самый сложный и длительный процесс, но считаем, что время его обсуждения уже пришло. Нам представляется, что эта тема должна заинтересовать как международные транспортные

организации, так и компетентные органы в области железнодорожного транспорта многих государств.

Второе – приступить к реализации проекта по организации перевозок грузов в сообщении Запад-Восток и в обратном направлении с использованием единой накладной ЦИМ/СМГС, разработка которой завершается рабочей группой, созданной в рамках международных транспортных организаций ОСЖД и ЦИТ.

Сегодня, обсуждая тему экспорта транспортных услуг на мировом рынке и сотрудничество в этой сфере, следует отметить в качестве приоритетной – задачу **повышения транзитного потенциала железных дорог**. Мультимодальные технологии доставки грузов, контейнеризация товарных потоков делают логистику важнейшим инструментом в реализации этой задачи. В Республике Беларусь в настоящее время реализуется Концепция развития логистической терминальной сети, а также подготовка проектов по функционированию транспортно-технологических схем на наиболее перспективных направлениях грузопотоков. Сегодня стоит задача создания логистических центров на западной границе железнодорожного Пространства 1520, которые будут обеспечивать интересы железных дорог на мировом транспортном рынке и координацию их взаимодействия с другими видами транспорта. **И мы приветствуем иностранных инвесторов по участию в создании этой логистической терминальной сети.**

В железнодорожной отрасли Республики Беларусь практически созданы необходимые условия для формирования логистической системы. Имеется необходимая инфраструктура, обеспечивающая транспортировку и перегруз на пограничных переходах всей номенклатуры грузов. Разработаны новые управляющие информационные технологии, внедряются системы информационного сопровождения перевозимых грузов. **Мы также готовы к сотрудничеству со всеми партнерами в этой области.**

Слайд №8

С целью реализации транзитного потенциала железнодорожным транспортом выполняется комплекс технических и технологических мероприятий по совершенствованию перевозок грузов по второму и девятому Общеввропейским транспортным коридорам, проходящим по территории Беларуси. Совместно с таможенными органами Республики Беларусь принимаются меры по подготовке и внедрению упрощенных процедур таможенного оформления с использованием современных технологий в области телекоммуникаций.

Одним из положительных результатов работы в этом направлении, без сомнения является разработка **технологии применения накладной СМГС в качестве транзитной таможенной декларации.**

Большое внимание развитию и реализации транзитного потенциала республики уделяется со стороны Правительства. Принята и исполняется соответствующая Программа на 2006-2010 годы. На решение этой же задачи направлен также Указ Главы государства «О реализации принципа свободы транзита в Республике Беларусь», который предусматривает, что при перемещении товаров транзитом по территории Республики Беларусь, контролю таможенными органами подлежат сведения, позволяющие идентифицировать товары и их количество. К ним относятся: **наименование товаров, их количество, число грузовых мест и вес брутто.** Другие сведения проверяются путём установления их наличия в товаросопроводительных документах и не требуют дополнительного контроля.

Железнодорожный транспорт многих стран переживает в настоящее время период реформирования. В происходящих преобразованиях главная роль принадлежит государству. Именно государство определяет механизм управления железнодорожным транспортом и возможность доступа других перевозчиков к существующей инфраструктуре. Этот вопрос решается в каждом государстве в соответствии с национальным законодательством. При этом, безусловно, возрастает консолидирующая роль **международных транспортных организаций** в части принятия решений, регламентирующих технические, технологические и финансовые аспекты работы железных дорог. Понимание в активизации работа в этих направлениях имеется.

Республика Беларусь нацелена на конструктивную работу по всем направлениям сотрудничества в транспортной сфере со своими коллегами и партнерами. Надеемся, что наша совместная работа будет плодотворной.

Автомобильный транспорт

Важнейшим маршрутом при перевозке транзитных грузов через территорию Беларуси автомобильным транспортом является участок Северной транспортной оси (трансъевропейский транспортный коридор II Берлин-Варшава-Минск-Москва-Нижний Новгород). В течение года по указанному транспортному маршруту через территорию Республики Беларусь осуществляется пропуск более 770 тыс. грузовых и более

миллиона легковых автотранспортных средств, что составляет более 25% транзитных автомобилей от общего числа автотранспортных средств, проходящих через таможенную границу страны.

Автомобильная дорога М-1/Е30 Брест – Минск - граница Российской Федерации дает возможность для доступа стран Западной Европы к новым рынкам и широко используется иностранными государствами для свободного перемещения пассажиров и грузов.

Дорога имеет протяженность 610 километров, соответствует параметрам I категории, на всем своем протяжении имеет четыре полосы движения с разделительной полосой и обеспечивает комфортные и безопасные условия для движения по ней автотранспортных средств.

В рамках государственных программ обеспечивается планомерное проведение модернизации, реконструкции и ремонта наиболее грузонапряженных участков транспортных коридоров и приведению их в соответствие с требованиями Директивы Европейского Союза 95/53/С в части усиления несущей способности для пропуска автотранспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 тонн. В 2007 году на эти цели направлены бюджетные средства, эквивалентные 100 млн. Евро.

Вдоль дороги построен и функционирует ряд комплексов сервисного обслуживания, включающих: 40 автозаправочных станций, 11 станций технического обслуживания, 26 охраняемых стоянок, 61 постоянный пункт питания, 4 кемпинга, 4 гостиницы, 110 площадок отдыха. В стадии строительства находятся 13 объектов, согласованы проекты на строительство еще 18 объектов.

Вместе с тем фактическое техническое состояние дороги все еще требует дальнейшей модернизации на ряде участков. В Государственной программе «Дороги Беларуси» на период 2006-2015 годы предусмотрено развитие автомобильных дорог на маршрутах международных транспортных коридоров.

По транспортному коридору II на автомобильной дороге М-1/Е30 Брест-Минск-граница России намечено модернизировать 544 км дороги и 80 мостов и путепроводов. На всем ее протяжении дороги обеспечен пропуск автотранспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 тонн, а скоростной режим движения повысится со 100 до 120 км в час для легковых автомобилей и до 100 км в час для грузовых автомобилей и автобусов.

В результате ежегодное снижение затрат всех грузоперевозчиков составит 92,5 млн. евро в том числе международных – 50,0 млн. евро снижение затрат всех пассажиров – 10,6 млн. евро, в том числе в международном сообщении – 8,6 млн. евро. Экономия времени всех грузоперевозчиков составит 2,9 млн. автомобиле/часов, в том числе международных – 1,6 млн. автомобиле/часов, экономия времени всех пассажиров – 5,0 млн. часов, в том числе в международном сообщении – 3,7 млн. часов в год.

Имеющихся в бюджете Республики Беларусь средств, направляемых на развитие дорожного хозяйства недостаточно для реализации намеченных планов крайне недостаточно. Потребность в финансовых ресурсах для реализации намеченного на период 2008-2015 гг. комплекса дорожных работ составляет 240 млн. евро.

Республика Беларусь открыта для взаимовыгодного и плодотворного сотрудничества с международными организациями, конкретными инвестиционными компаниями в рамках реализуемого ЕЭК и ЭСКАТО ООН проекта по формированию наземных транспортных коридоров. В настоящее время формируется пакет предложений для продолжения сотрудничества с основными финансовыми институтами по возможному софинансированию проектов в Республике Беларусь по реконструкции и модернизации основных транспортных ветвей, определенных в рамках проекта Евроазиатских транспортных сообщений как приоритетные.

Уважаемые коллеги!

Подводя итог моему выступлению хочу отметить заинтересованность Правительства Республики Беларусь в продолжении сотрудничества по указанному проекту. Подтверждением этого является намерение Республики Беларусь по присоединению к проектам Европейской Экономической Комиссии «ТЕА» (Трансьевропейские автомагистрали) и «ТЕЖ» (Трансьевропейские железнодорожные линии). Оформление официального присоединения к указанным проектам будет оформлено в ближайшее время.

Мы полностью разделяем и одобряем принципы, заложенные в подготовленном проекте Заявления о будущем развитии Евро-Азиатских транспортных связей уверены, что последовательная реализация намеченных планов позволит сформировать устойчивую и сбалансированную систему наземных евроазиатских сообщений, в которой роль транспортного комплекса Республики Беларусь займет достойное место.

Благодарю за внимание.

Совет Министров
Республики Беларусь

О материалах к встрече министров
транспорта стран Евоазиатского
региона

В соответствии с поручением Совета Министров Республики Беларусь от 12 января 2008 г. №37/205-59 Министерство транспорта и коммуникаций направляет на согласование выступление Министра транспорта и коммуникаций Сосновского В.Г., которое планируется озвучить в качестве позиции Республики Беларусь на встрече министров транспорта стран Евоазиатского региона в рамках предстоящей 70-ой сессии Комитета по Внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (прилагается).

В целях наиболее полной презентации проводимой Минтрансом работы по развитию международных транспортных коридоров и реализации экспортоориентированной транспортной политики Минтранс подготовил и планирует в ходе предстоящей встречи провести видеопрезентацию (компакт диск формата DVD с презентационным материалом на русском и английском языках прилагается).

Просим поддержать инициативу Минтранса и одобрить прилагаемые тезисы выступления.

Приложение: 1.Тезисы выступления Сосновского на 15 л. в 1 экз.
2.Компакт диск 2 шт.

Министр

В.Г. Сосновский

