

«Участие ОАО «РЖД» в развитии Евроазиатских транспортных сообщений»

Тезисы доклада на Международной конференции «Развитие Евроазиатских транспортных сообщений», ОБСЕ, ЕЭК ООН (OSCE, UNECE),
г. Туркменбаши, 7-8 декабря, 2010 года

С.Н. Шарапов, д.т.н.,
заместитель директора Института технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта
«ГИПРОТРАНСТЭИ» – филиала ОАО «РЖД»

Уважаемый господин Председатель!

Уважаемые участники совещания!

Разрешите выразить благодарность за предоставленную возможность выступить перед столь представительной аудиторией.

Наглядным проявлением процессов интеграции и глобализации, происходящих в мировой экономике, является сотрудничество стран в области развития транспортных связей и формирования международных транспортных коридоров.

Географическое положение позволяет Российской Федерации претендовать на важную роль в мировой экономической системе в качестве транспортного «моста» между Европой и Азией по направлениям Восток – Запад и Север – Юг.

В целях повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта в транспортном обеспечении евроазиатских торгово-

экономических связей, ОАО «РЖД» в последние годы осуществляет разработку и реализацию значительного числа проектов.

Слайд 1

Остановлюсь на некоторых проектах железнодорожного сообщения «Восток – Запад»:

1. Проект реконструкции Улан-Баторской железной дороги в Монголии

В результате реконструкции Улан-Баторской железной дороги будет увеличена пропускная, провозная способность, скорость движения поездов. Будут созданы условия для обеспечения ж.д. перевозок из приграничных с Монголией провинций КНР в Россию и страны Европы.

2. Проект строительства новых ж.-д. линий Даланзадгад (Тавантолгой) – Зуунэбаян и Сайншанд – Баянтумэн в Монголии (Слайд 2)

Целью проекта является: развитие угольных месторождений Гоби (Тавантолгой) и медных месторождений, привлечение контейнерных перевозок в корреспонденции Китай – ЕС.

Справочно:

В целях обеспечения более тесного взаимодействия железнодорожных компаний России и Монголии, 22 августа 2009 г. Президентом Российской Федерации Д.А. Медведевым подписан Указ №965 «О передаче в доверительное управление ОАО «РЖД» находящихся в федеральной собственности акций советско-монгольского АО «УБЖД»».

В настоящее время ОАО «РЖД», а также предприятия железнодорожной отрасли оказывают активное содействие АО «УБЖД» в развитии железнодорожной инфраструктуры, в том числе в части выполнения ремонтов пути, поставок подвижного тягового подвижного состава и вагонов, а также обучения ремонтного и эксплуатационного персонала.

Для реализации проектов развития АО «УБЖД» и строительства новой

железнодорожной инфраструктуры в Монголии, в 2009 г. было создано СП «Развитие инфраструктуры», целью которого на начальном этапе являлась разработка «Концепции реализации совместного российско-монгольского проекта развития АО «УБЖД» и строительства новой железнодорожной инфраструктуры в Монголии».

В состав СП входят: ОАО "РЖД" и монгольские государственные компании «Эрдэнэс МГЛ» и «Монгольская железная дорога» (МТЗ). В соответствии с договором ОАО «РЖД» принадлежат 50 % акций, МТЗ – 25% акций и Эрдэнэс МГЛ – 25% акций.

В настоящее время решается вопрос ресурсного обеспечения проекта, предполагающего внесение в уставной капитал СП российской стороной финансовых ресурсов, а монгольской стороной – лицензий на разработку сырьевых месторождений.

3. Проект строительства железнодорожного мостового перехода через реку Амур (Хэйлунцзян) на участке российско-китайской государственной границы в районе населенного пункта Нижнеленинское Еврейской автономной области (Россия) и г.Тунцзян провинции Хэйлунцзян (Китай) и развитие участка железной дороги Биробиджан – Ленинск Дальневосточной железной дороги (Слайд 3)

Целью реализации проекта является обеспечение транзитных, экспортных и импортных грузопотоков в сообщении Россия – Китай и страны ЕС – Китай.

Справочно:

Планируемые объемы перевозок на 2015 г. составят 13,0 млн т (из них 0,6 млн т – импорт), в том числе 9,5 млн т железорудных концентратов с Олекминского и Кимкано-Сутарского ГОКов.

В настоящее время выполняется оценка стоимости модернизации железнодорожного участка железной дороги Биробиджан - Ленинск Дальневосточной железной дороги.

Стоимость мероприятий по усилению инфраструктуры участка Биробиджан – Ленинск Дальневосточной железной дороги составит около 6 млрд руб.

4. Проект «Реконструкция участка ст. Хасан (Россия) – ст. Раджин (КНДР) и строительство контейнерного терминала в порту Раджин» (Слайд 4)

Итогом реализации проекта будет создание нового конкурентоспособного маршрута перевозки контейнерных грузов с выходом на Транссибирскую магистраль.

Справочно:

Управление проектом осуществляет совместное предприятие «Расонконтранс» (СП), созданное летом 2008 г. с участием ОАО «Торговый дом РЖД» и порта Раджин (КНДР) и зарегистрированное в СЭЗ «Расон» (КНДР). СП создано со следующим распределением долей в регистрационном капитале: 70% – у российской стороны и 30% – у КНДР.

5. Проекты создания железнодорожного транспортного коридора Россия – Япония (Слайд 5)

Железнодорожный транспортный коридор Россия – Япония предполагает осуществление следующих проектов:

1. Проект строительства ж.-д. линии материк – о. Сахалин с тоннельным (мостовым) переходом через пролив Невельского;
2. Проект переустройства Сахалинской железной дороги на общесетевую ширину колеи;
3. Проект строительство тоннельного (мостового) перехода о. Сахалин – о. Хоккайдо.

Это в свою очередь создаст условия для возникновения нового международного сообщения и соединение железных дорог Японии через территорию России с сетью ж. д. Европы и стран АТР, что обеспечит прямое сухопутное сообщение Япония – Россия – Европа; Япония – Россия – Страны Восточной Азии.

Справочно:

Проект строительства железнодорожной линии материк - остров Сахалин с мостовым (тоннельным) переходом через пролив Невельского был разработан МПС России в 2002 г. в соответствии с указанием Президента Российской Федерации Путина В.В. и решением Правительства Российской Федерации.

Экспертной комиссией при Правительстве Российской Федерации рассмотрено и представлено заключение с выводами о важном государственном значении радикального улучшения транспортных связей между материком и о.Сахалин и было предложено доработать обоснование инвестиций, в соответствии с замечаниями и предложениями.

Однако, по ряду политических, экономических и субъективных причин дальнейшая работа была приостановлена.

В феврале 2007 года на совещании рабочей группы ОАО «РЖД» и Администрации Сахалинской области было принято решение объединить в составе «Обоснования инвестиций в строительство железнодорожной линии материк – о. Сахалин с тоннельным (мостовым) переходом пролива Невельского и развитие (модернизация) железнодорожной сети на о. Сахалин» три взаимосвязанных проекта:

- строительство новой железнодорожной линии Селихино – Ныш;*
- строительство железнодорожной линии Ильинск – Углегорск;*
- переустройство Сахалинской железной дороги на общесетевую ширину колеи*

1520 мм.

В 2007 году ОАО «РЖД» организовало и профинансировало разработку обоснования инвестиций комплексного проекта.

В 2008 году на расширенном совещании рабочей группы ОАО «РЖД» и Администрации Сахалинской области были рассмотрены основные результаты комплексного проекта «Доработка обоснования инвестиций в строительство железнодорожной линии между материком и о. Сахалин с тоннельным (мостовым) переходом пролива Невельского и развитие (модернизацию) железнодорожной сети на о. Сахалин» и одобрены.

По предварительным оценкам стоимость реализации всего комплексного проекта составляет 384,52 млрд рублей в ценах 2009 года. Оценка стоимости строительства железнодорожной линии Селихино – Ныш колеблется в достаточно широком диапазоне в зависимости от выбора варианта прохождения трассы железной дороги и выбора створа перехода через пролив Невельского.

В «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (далее – Стратегия), утверждённой распоряжением Правительства

Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р предусмотрено:

в период 2008-2015 гг.

– проектно-изыскательские работы по линии Селихино – Ныш – 4,3 млрд руб.;

в период 2016-2030 гг.

– строительство линии Ильинск – Углегорск – 8,7 млрд руб.;

– строительство линии Селихино – Ныш – 333 млрд руб.

В Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» в подпрограмме «Железнодорожный транспорт» (далее – ВЦП), утверждённой Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. № 377, предусмотрено проектирование железнодорожной линии Селихино – Ныш на 2015 г. в объёме 10,8 млрд руб. (внебюджетные источники).

Исходя из принципов, заложенных при формировании Стратегии строительство железнодорожных линий должно финансироваться за счёт средств федерального и местного бюджетов, а также средств заинтересованных частных инвесторов.

Под средствами из Федерального бюджета предусматривались средства, полученные за счёт включения в железнодорожный тариф инвестиционной составляющей.

Однако, в железнодорожный тариф инвестиционная составляющая не включена. Источник финансирования рассматриваемых проектов не определён.

18 марта 2010 г. в Комитете по транспорту Государственной Думы состоялось заседание по вопросу реализации комплексного проекта «Строительство железнодорожной линии Селихино (Хабаровский край) – Ныш (Сахалинская область) с тоннельным (мостовым) переходом через пролив Невельского и развитие железнодорожной сети на острове Сахалин». В соответствии с решениями Комитета было рекомендовано Правительству Российской Федерации рассмотреть вопрос о внесении изменений в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» по переносу сроков проектирования железнодорожной линии Селихино – Ныш между материком и о. Сахалин с тоннельным (мостовым) переходом через пролив Невельского с 2015 г. на 2011-2012 г.

С 2003 года ОАО «РЖД» реализует вторую часть комплексного проекта – «Переустройство Сахалинской железной дороги на общесетевую ширину колеи 1520 мм».

«Технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта переустройства Сахалинской железной дороги на общесетевую ширину колеи (1520 мм)» было разработано в 2004 году и утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 05 июля 2005 года № 1012р.

6. Проект строительства Трансконтинентальной ж.-д. магистрали (Слайд 6)

Создание транспортного коридора Евразия - Северная Америка, объединяющая железную дорогу, автотрассу, ЛЭП, нефте- и газопроводы и оптико-волоконную линию в одном коридоре, обеспечит наиболее короткий наземный путь страны ЕС – Азия – Россия – Северная Америка. Перспектива реализации проекта после 2030 года.

7. Проект строительства ж.-д. линии колеи 1520 мм Кошице – Братислава – Вена в Словакии и Австрии (Слайд 7)

Реализация проекта позволит создать конкурентоспособное прямое ж.-д. сообщение между Западной Европой, Россией, странами СНГ, Балтии и странами АТР, привлечь дополнительные объемы грузовых перевозок на железнодорожный транспорт, а также исключить перегрузку грузов на станции стыкования поездов 1520/1435 мм.

Кроме того, реализация проекта будет способствовать улучшению экологии, что соответствует политике Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН и стран ЕС, предусматривающей меры по частичному переключению грузопотоков с автомобильного транспорта на железные дороги.

Справочно:

Впервые идея строительства железнодорожной линии с российской широкой колеи 1520 мм в европейских странах была озвучена президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным в мае 2006 года на международном форуме «Стратегическое партнерство 1520».

В феврале 2007 г. ОАО «РЖД» подготовило предложения по строительству железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм от границ государств-участников СНГ до г. Вены.

21-23 марта 2007 г. в ходе российско-австрийского бизнес-форума предпринимательскими кругами Австрии была высказана заинтересованность в

продвижении идеи продления широкой колеи до Вены. Представители руководства Министерства транспорта Австрии подтвердили готовность в проработке темы продления широкой колеи и создания совместной рабочей группы по реализации проекта.

4 мая 2007 г. в Москве был подписан Меморандум о взаимопонимании между ОАО «РЖД» и Министерством транспорта, почт и телекоммуникаций Словацкой Республики об изучении возможностей продления железнодорожной колеи 1520 мм от г. Кошице до г. Братиславы и строительстве логистических центров в Европе. Затем 24 мая 2007 г. в рамках российско-австрийского бизнес-форума в Вене был подписан Меморандум между ОАО «РЖД» и «Австрийскими железными дорогами», предусматривающий создание рабочей группы по проработке возможности строительства железнодорожной линии колеи 1520 мм для сообщения между Россией через Украину и Словакию с Веной.

В результате ранее достигнутых договоренностей в 2007 - 2008 гг. в г. Вене и г. Братиславе состоялось несколько заседаний, созданных рабочих групп, с участием представителей российских, украинских, словацких и австрийских железных дорог по разработке предварительного обоснования инвестиций в строительство новой линии.

В подписанном 17 июля 2008 г. итоговом протоколе четырехстороннего оргкомитета стороны одобрили предварительное обоснование инвестиций и подтвердили выводы о потенциальной эффективности проекта. Протоколом были закреплены договоренности о создании постоянно действующей совместной управляющей структуры проекта (компании), которая должна стать заказчиком проектно-изыскательских работ и координатором дальнейших маркетинговых исследований.

В ходе визита в Словакию 24-25 сентября 2008 г. делегации ОАО «РЖД» во главе с президентом В.И. Якуниным состоялись переговоры с Председателем Правительства Словацкой Республики Р.Фицо, министром транспорта, почт и телекоммуникаций Л.Важны, руководителями Словацких железных дорог и их дочерней грузовой компанией «ЗССК Карго». В ходе указанных переговоров, стороны подтвердили поддержку проекта строительства ширококолейной железной дороги до Братиславы и Вены и готовность активизировать совместные усилия по поиску путей финансирования, предпроектной и проектной проработке и последующей реализации.

В ходе двусторонних переговоров в сентябре 2008 г. был подписан ряд совместных документов. На основе Меморандума о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и частным предприятием АО «Татравагонка» планируется осуществлять совместные разработки и производство грузовых платформ, вагонов для перевозки цемента, металлопроката и

других грузов.

В целях повышения эффективности работы на словацком направлении учреждено представительство ОАО «РЖД» в Словакии (Братислава).

В развитие ранее достигнутых договоренностей, 25 ноября 2008 г. в ходе визита в Словакию делегации ОАО «РЖД» во главе с президентом В.И. Якуниным между ОАО «Трансконтейнер» и словацкой компанией «ЗССК Карго» был подписан договор о долгосрочной аренде существующего грузового терминала в Восточной Словакии (с.Добра). Терминал в Добре планируется интегрировать в контейнерные перевозки из портов Северной Адриатики в Россию и страны СНГ, что будет способствовать формированию устойчивого грузового потока при реализации проекта строительства линии колеи 1520 мм.

В декабре 2008 г. решением Наблюдательного совета Австрийских железных дорог получено согласие на финансирование части проектно-изыскательских работ по проекту строительства новой линии и на дальнейшее участие в совместном предприятии.

12-18 февраля 2009 г. в г. Братиславе, в ходе переговоров президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина и председателя Правительства Словацкой Республики Р.Фицо были достигнуты договоренности об участии в совместном предприятии с целью подготовки полноценного ТЭО проекта и проведения маркетинговой работы.

15 апреля 2009 г. в г. Киеве прошло очередное заседание Оргкомитета по вопросам подготовки обоснования инвестиций проекта строительства широкой колеи до Братиславы – Вены и формированию совместного предприятия (СП) – заказчика проектно-изыскательских работ.

28 мая 2009 г. в ходе бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» в г. Сочи был подписан Меморандум о создании СП с участием России, Украины, Словакии и Австрии.

7 апреля 2010 г. в рамках визита Президента России Д.А. Медведева в Словацкую Республику, в Братиславе президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин представил проект строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Вены.

В 2010 году разработана предварительная «Технико-экономическая обоснования проекта ширококолейного железнодорожного сообщения между городами Кошице и Вена» была поручена консалтинговой компании Roland Berger Strategy Consultants. В декабре 2010 года ТЭО поступит на утверждение акционера.

В настоящее время ОАО «РЖД» принимает участие в его разработке, в качестве эксперта.

8. В рамках развития трансконтинентального направления «Восток – Запад», основу которого на территории Российской Федерации составляет Транссибирская магистраль, ОАО «РЖД» в настоящее время ведется работа по осуществлению транзита грузов от восточных границ и портов до западных границ за 7 суток. Для этого разработана и реализуется специальная программа по формированию нового транспортного продукта «Транссиб за 7 суток» (Слайд 8).

В последние годы проводится работа по повышению качества транспортного обслуживания, решаются вопросы сохранности перевозимых грузов, упрощается порядок декларирования грузов в контейнерах. Применяемые информационные технологии позволяют осуществлять контроль за движением вагонов и контейнеров в режиме реального времени.

Наиболее перспективными для привлечения к перевозкам по коридору «Запад – Восток» являются объёмы торговли Республики Корея, Японии, а также северных и северо-восточных районов Китая со странами Европы.

Возможный объём контейнерных грузов евроазиатской торговли, который можно привлечь с морского транспорта на железнодорожный по коридору «Запад – Восток», оценивается, в современных условиях в размере 250-450 тыс. ДФЭ/год.

МТК «Север – Юг»

Слайд 9

Наряду с наращиванием перевозок с Востока на Запад Евразийского континента, ОАО «РЖД» активизирует усилия по формированию целостной железнодорожной инфраструктуры международного транспортного коридора «Север – Юг». Как известно,

Россия в свое время выступила инициатором проекта создания этого коридора, который должен улучшить и удешевить сообщение европейских стран со странами Персидского залива, Южной и Юго-Восточной Азии.

В настоящее время принимаются меры по привлечению транзитных грузов, так как транзит, по своей сути, является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику. ОАО «РЖД» рассматривает формирование МТК «Север – Юг» в качестве приоритета в реализации стратегического партнерства со странами Прикаспийского региона.

Слайд 10

Рассматриваются **три варианта маршрутов** с использованием различных видов транспорта:

- **западная ветвь** коридора: прямое железнодорожное сообщение по линии Астрахань – Махачкала – Самур через территорию Азербайджана с выходом на Иран;

- **восточная ветвь** коридора: прямое железнодорожное сообщение через территории Казахстана, Узбекистана и Туркменистана с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен – Серахс;

- **транскаспийский**: железнодорожно-водный маршрут через порты Астрахань, Оля, Махачкала.

Суммарные объемы перевозок внешнеторговых грузов по всем ветвям южной части МТК «Север-Юг» в 2009 году составили более 10 млн т, превысив уровень пятилетнего периода почти в 2 раза.

По прогнозной оценке, товарный рынок, тяготеющий к МТК «Север-Юг», оценивается на уровне 25млн тонн в 2020 году.

В рамках формирования «западной ветви» этого коридора, между железными дорогами России, Азербайджана и Ирана прорабатывается

проект строительства и эксплуатации новой железнодорожной линии Решт – Астара (Иранская) – Астара (Азербайджанская).

Формирование данного маршрута позволит впервые в истории создать железнодорожный «мост» протяженностью около 4,5 тыс. км от Санкт-Петербурга до порта Бендер-Аббас в Персидском заливе и соединить более коротким путем Северо-Западную и Центральную Европу со странами Ближнего и Среднего Востока и Южной Азии. Этот маршрут будет востребован, прежде всего, для организации международных контейнерных перевозок.

В настоящее время подготовлена документация по расчетам экономической эффективности строительства новой железнодорожной линии Казвин – Решт – Астара (Иранская) – Астара (Азербайджанская).

Справочно:

Ход реализации проекта Казвин – Решт – Астара

Вопросы проектирования, строительства и эксплуатации новой железнодорожной линии Казвин – Решт – Астара обсуждались на встречах руководителей железных дорог Исламской Республики Иран, Российской Федерации и Азербайджанской Республики начиная с 2004 года.

В 2008-2009 годах, в соответствии с Трехсторонним меморандумом о взаимопонимании между руководителями железных дорог (29 марта 2008 г., г. Тегеран), а также Протоколами совместных заседаний рабочих групп экспертов по проекту (17-19 июня 2008 года, г.Баку и 11-12 марта 2009 года, г.Санкт-Петербург), сторонами было подготовлено «Обоснование инвестиций в строительство железнодорожной линии Решт – Астара (Иранская) – Астара (Азербайджанская)».

В соответствии с разработанным обоснованием инвестиций, перспективная загрузка новой железнодорожной линии Решт – Астара на 2013, 2015, 2020 и 2030 годы, прогнозировалась на уровне 7,7 млн т, 8,7 млн т, 11,4 млн т и 19,5 млн т.

Перспективная загрузка новой железнодорожной линии Решт – Астара (Иранская) – Астара (Азербайджанская)

млн т

Направление	Годы			
	2013	2015	2020	2030
На север (Решт – Астара)	2,3	2,5	3,4	5,6
На юг (Астара – Решт)	5,4	6,2	8,0	13,9
Всего	7,7	8,7	11,4	19,5

Протяженность новой железнодорожной линии Решт – Астара составит 171,9 км, в том числе по территории Ирана – 163,6 км, по территории Азербайджана – 8,3 км. Суммарная величина инвестиций в реализацию проекта оценивалась в 577,5 млн долл. США, в том числе:

- в строительство линии – 407,6 млн долл. США;*
- в приобретение тягового подвижного состава и грузовых вагонов – 169,9 млн долл. США.*

Проектом предусматривалось завершение строительства железнодорожной линии Решт – Астара в 2012 г., одновременно с вводом в эксплуатацию железнодорожной линии Казвин – Решт – Бендер-Энзели.

Расчет показателей коммерческой эффективности инвестиций в рассматриваемый проект, при продолжительности жизненного цикла Проекта равного 30 годам и ставке дисконтирования денежного потока 5 % показал, что:

- простой срок окупаемости инвестиций – 20 лет;*
- дисконтированный срок окупаемости инвестиций – 30 лет;*
- чистая текущая стоимость (NPV) с учетом ликвидационной стоимости проекта – 42 млн долларов США;*
- внутренняя норма доходности – 6%.*

В соответствии с решениями совместной рабочей группы, реализацию проекта предусматривалось осуществлять по следующей схеме:

- в целях организации строительства железнодорожной линии создается совместное предприятие (СП), основанное на равных долях ОАО «РЖД», РАИ и АГЖД;*
- оформление СП в собственность созданных объектов железнодорожной инфраструктуры (за исключением земельных участков);*
- дальнейшая эксплуатация линии РАИ И АГЖД выполняется на договорных условиях с СП, в соответствии с которыми этими дорогами осуществляются выплаты за пользование инфраструктурой до момента окупаемости вложенных инвестиций СП в реализацию проекта.*

Расчет оценки величины доходов СП (платежей, взимаемых с РАИ и АГЖД за пользование созданной железнодорожной инфраструктурой), необходимой для обеспечения окупаемости инвестиций СП в реализацию проекта показал, что ежегодные платежи (при условии достижения окупаемости за рассматриваемый срок жизни проекта) должны составлять не менее 38,0 млн долларов США в год.

Однако, по результатам обсуждения подготовленного обоснования инвестиций в рамках очередного заседания специалистов рабочих групп по проекту (21-22 декабря 2009 г., г. Тегеран) выявились существенные расхождения в позициях сторон по принципиальным вопросам реализации проекта, в первую очередь касающихся распределения рисков между СП и национальными железными дорогами. В настоящее время, в связи с отсутствием согласованной позиции сторон по ряду вопросов,

Проект Узень – Берекет – Горган

Вариантом развития восточной ветви МТК «Север – Юг» является проект строительства железнодорожной линии Узень – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган, как альтернативы существующему более протяженному железнодорожному направлению Бейнеу – Дашогуз – Туркменабад – Серахс – Фериман.

Общая протяженность линии составит около 910 км. Большая часть линии – около 700 км, пройдет по территории Туркмении.

Данный проект позволит оптимизировать маршрут перевозки нефтепродуктов из Каспийского бассейна в страны Ближнего Востока и Юго-Западной Азии, сократить расстояние транспортировки более чем на 600 км, а время в пути – на 2 суток (по сравнению с существующим маршрутом через Серахс).

Значение МТК «ТРАСЕКА»

Помимо МТК «Север – ЮГ», важным для реализации транспортного потенциала Южного Кавказа и Каспийского региона представляется значение МТК «ТРАСЕКА», проходящего в широтном направлении с Запада на Восток.

К слабым местам данного коридора можно отнести:

- наличие 4-х перевалочных пунктов - два на Каспийском и два на Черном море;
- необходимость переоснащения портов, а также четкой организации паромного сообщения с целью эффективной его загрузки;
- сложный рельеф трассы в Закавказье.

Перспективные проекты в рамках коридора «ТРАСЕКА»

В числе перспектив развития МТК «ТРАСЕКА» следует отметить проект строительства железнодорожной линии Карс – Ахалкалаки, которая позволит создать в западной части коридора железнодорожное сообщение Азербайджан – Грузия – Турция.

Кроме того, оптимизации грузоперевозок и привлечению дополнительных грузопотоков в коридор «ТРАСЕКА» будет способствовать реализация проектов создания новых пограничных переходов с Китаем:

- строительство железнодорожной линии Хоргос (Китай) – Жетыген (Казахстан);

- строительство китайско-киргизско-узбекской железнодорожной линии Кашгар – Торугарт – Кара-Суу.

Развитие российской части МТК «Север – Юг»

Слайд 11

Российские железные дороги проводят большую работу по развитию инфраструктуры, необходимой для освоения растущих объемов перевозок по коридору. Основные направления российской части коридора «Север–Юг» Бусловская – Москва, Красное – Москва и Москва – Волгоград – Астрахань имеют достаточно высокое техническое оснащение, однако ОАО «РЖД» в целях повышения скоростей движения поездов и беспрепятственного пропуска перспективных объемов перевозок, проводит работы по развитию и модернизации железнодорожной инфраструктуры коридора.

В 2004 году ОАО «РЖД» за счет собственных средств построена железнодорожная линия, соединившая новый международный порт Оля на Каспийском море с общей сетью железных дорог России. В результате, сформирован новый интермодальный маршрут, по которому на регулярной основе организована доставка контейнерных грузов в Иран.

До 2015 года ОАО «РЖД» предусматривается осуществить:

- *строительство вторых путей (76 км) и электрификацию участка Трубная – Аксарайская (365 км);*
- *строительство обхода Саратовского железнодорожного узла (37,5 км);*
- *реконструкцию мостового перехода через реку Ахтуба (г.Астрахань);*
- *обустройство пограничной станции Верхний Баскунчак;*
- *электрификацию участка Кочетовка – Ртищево (262 км);*
- *реконструкцию станций с удлинением приемо-отправочных путей.*

Суммарные затраты на реализацию намеченных мероприятий по развитию инфраструктуры железнодорожных линий, входящих в транспортный коридор «Север – Юг», составляют **около 67,0 млрд руб.**

Создание терминально-логистических центров как инновационный подход в технологии взаимодействия железнодорожного и морского транспорта

Слайд 12

В России, в настоящее время, усилиями государственного и частного капитала осуществляется формирование мощного портового комплекса в Северо-Западном, Южном и Дальневосточном регионах.

Для обеспечения интенсивно растущих грузопотоков через морские порты основным стратегическим направлением является восполнение недостающих перегрузочных мощностей путем реконструкции, развития и технического перевооружения существующих морских портов и строительства современных новых.

В рамках плана мероприятий по развитию логистического бизнеса ОАО «РЖД», в Компании рассматривается проект реализации нового транспортного продукта – создание на территории Российской

Федерации мультимодальных терминально-логистических центров в Балтийском, Азово-Черноморском и Приморском регионах.

Ведущим направлением деятельности логистических центров должно стать обслуживание мультимодальных перевозок, и в первую очередь перевозок грузов международного транзита.

Их развитие должно создать предпосылки применению новых технологий складской и портовой переработки грузов, воздействовать на повышение уровня организации процесса взаимодействия предприятий различных видов транспорта, что в совокупности влияет на оптимизацию издержек по транспортировке товаров.

Терминально-логистические центры (ТЛЦ) будут включать в себя группу специализированных и универсальных тыловых терминалов, включая таможенные, для обслуживания мощностей грузового морского района, связанных между собой и с морскими портами единым технологическим процессом.

Строительство терминально-логистических центров, имеющих в своём составе грузовые терминалы с перегрузочной техникой, складские помещения с соответствующим техническим оснащением, информационно-аналитические, управляющие и расчётные системы, ориентированные на использование интегрированной базы данных и интегрированной системы электронного документооборота, а также другие устройства, становится генеральным направлением совершенствования организации перевозочной работы железных дорог и взаимодействующих с ними видов транспорта.

Перспективное формирование системы терминально-логистических центров (ТЛЦ) также будет способствовать привлечению на железнодорожный транспорт грузов международного транзита в рамках МТК «Север-Юг».

В этой связи, в настоящее время в ОАО «РЖД» разрабатываются «Программы развития терминально-складской деятельности ОАО «РЖД».

Необходимость координации действий по развитию транспортной инфраструктуры региона (предложения)

Слайд 13

Поскольку настоящая конференция посвящена рассмотрению конкретных шагов по интеграции железнодорожного транспорта региона в мировую транспортную систему, а также выработке мероприятий, направленных на более глубокое вовлечение железных дорог в обслуживание евроазиатских торгово-экономических связей, заключительную часть своего выступления, хотелось бы посвятить вопросу важности координации действий по развитию транспортной инфраструктуры, а также необходимости упрощения процедур при пересечении границ.

По нашему мнению, основные проблемы эффективного функционирования МТК «Север – Юг» связаны с:

- отсутствием железнодорожных подходов к иранским морским портам;

- не готовностью инфраструктуры портов к увеличению объемов перевозок, а также недостатками технологического взаимодействия портов и железных дорог.

Кроме того, проблемной стороной организации перевозок по коридору является прохождение таможенных границ, причем проблемы носят как инфраструктурный, так и регламентационный характер.

В этой связи необходимо отметить, что оптимизация существующих и формирование новых маршрутов транспортных

коридоров будет осуществляться на принципах скоординированного, согласованного по основным параметрам развития транспортной инфраструктуры, а также обеспечения взаимодействия железных дорог, смежных видов транспорта, грузовладельцев, перевозчиков, экспедиторов и других участников транспортного процесса.

При этом должны достигаться:

- гармонизация технических и технологических параметров транспортной инфраструктуры;
- упрощение процедур пересечения границ;
- обеспечение безопасности перевозок и сохранности грузов.

Гармонизация технических и технологических параметров транспортной инфраструктуры

Нормальное функционирование евроазиатских транспортных коридоров требует создания совместимой сети железных дорог в регионе, что связано со значительными объемами инвестиций.

Продуктивность намечаемых к реализации мероприятий и эффективность привлекаемых инвестиционных ресурсов могут быть достигнуты при планировании на международном уровне и совместимости национальных инвестиционных программ.

Упрощение процедур пересечения границ

Характерными особенностями транспортной инфраструктуры региона является наличие между соседними странами в рамках одного направления нескольких пунктов пересечения границы.

Упрощение процедур пересечения границ является важным фактором, стимулирующим развитие евроазиатских транспортных перевозок, повышает привлекательность создаваемых маршрутов, в том

числе за счет снижения транспортных издержек. Это будет способствовать сокращению продолжительности и оптимизации процедур пограничного контроля, а также недопущению дискриминационных транзитных пошлин и других платежей.

Сотрудничество, основанное на вышеуказанных принципах, представляется ключевым фактором создания оптимальных условий для привлечения тяготеющих объемов перевозок, рационализации и повышения эффективности перевозочного процесса, а также повышения конкурентоспособности всего транспортного комплекса региона.

Благодарю за внимание!