

**Доклад Российской делегации
на международном семинаре
«Интермодальный транспорт
между Европой и Азией:
возможности и актуальные
проблемы», на тему:
«Перспективы дальнейшего
развития интермодальных
перевозок между Европой и
Азией на основе российского
опыта »**
(г.Киев, 27-28 сентября 2004 г.)

Уважаемый господин Председатель,

Уважаемый господин Генеральный секретарь
Европейской конференции министров транспорта,

Уважаемые коллеги, дамы и господа,

Прежде всего, позвольте выразить признательность Министерству транспорта и связи Украины за приглашение принять участие в работе семинара и выступить с докладом по повестке дня. Чрезвычайно приятно оказаться в столь представительном кругу коллег, иметь возможность предметно поговорить о перспективах развития интермодальных перевозок между Европой и Азией.

Думаю, все присутствующие согласятся с мнением о необходимости принятия ряда энергичных мер с тем, чтобы повысить эффективность транспортной системы в масштабах Европейского континента. Решение этой задачи является залогом и основой поступательного развития экономик стран Европы, расширения и диверсификации связей между людьми

Интермодальные перевозки представляют собой важный инструмент в этом отношении. Совет министров Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) подтвердил значение интермодальных перевозок как важной составляющей транспортной политики. Об этом свидетельствует принятие на сессиях ЕКМТ целого ряда резолюций по данному вопросу - резолюции о комбинированном транспорте (1996 г.), резолюции о развитии комбинированного транспорта №97/6 (1997 г.), консолидированной резолюции № 2002/2 (2002 г.)

Именно ЕКМТ на своей сессии в 1993 году дала определение термина

"интермодальные перевозки". К интермодальным перевозкам были отнесены технологически взаимоувязанные перевозки грузов двумя или несколькими видами транспорта в укрупненных грузовых единицах - автопоездах, полуприцепах, съемных автомобильных кузовах и крупнотоннажных контейнерах.

Геополитическое положение России, связывающей два динамично развивающихся центра деловой активности — Европу и Азию — рассматривается нами в качестве одного из факторов, диктующих необходимость приоритетного развития транспортно-технологических перегрузочных комплексов. Ключевая роль Российской Федерации в обеспечении евроазиатских связей с использованием международных транспортных коридоров «Север-Юг», «Севморпуть» и Транссиб является для нас не лозунгом, а объективной реальностью, в соответствии с которой предпринимаются конкретные шаги на федеральном и региональном уровнях, принимаются и реализуются целевые программы и отдельные проекты.

Интеграция России в евроазиатскую транспортную систему предполагает включение отдельных частей отечественной инфраструктуры в международные транспортные коридоры, создание сети комбинированных перевозок, стыкующихся с аналогичными зарубежными сетями. Это, в свою очередь, вызывает необходимость приведения ряда элементов российской транспортной сети в соответствие с установившимися в Европе и Азии стандартами.

Активное участие России в развитии системы международных транспортных коридоров является одновременно одним из рычагов стимулирования подъема российской экономики и важной предпосылкой для привлечения внутренних и зарубежных инвестиций. Развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, должно обеспечить рост объемов и повышение эффективности осуществления внешнеторговых перевозок грузов, привлечь на отечественные транспортные коммуникации транзитные грузы третьих стран, повысить эффективность пассажирских перевозок, способствовать росту перевозок грузов во внутреннем сообщении.

На морском транспорте для этого потребуется увеличение мощностей портов на направлениях международных транспортных коридоров для обеспечения возрастающих объемов перевозок внешнеторговых и транзитных грузов. Будет продолжена работа по переключению части российских и транзитных- грузопотоков с иностранных на отечественные порты, реконструкции морских судоходных и портовых каналов с одновременным обновлением парка технических средств путевого хозяйства.

Особое внимание по-прежнему уделяется практической реализации концепции коридора «Север-Юг» на основе подписанного 12 сентября 2000 г. межправительственного Соглашения. МТК «Север-Юг» представляет собой

совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как действующих, так и создаваемых). Основное направление коридора: Финляндия – Санкт-Петербург – Москва – Астрахань – Каспийское море – Иран – страны Персидского залива/Индия. Коридор предполагает несколько маршрутов следования грузов с использованием разных видов транспорта:

1) Транскаспийский - через порты Астрахань, Оля, Махачкала. Участие железных и автомобильных дорог в этом варианте заключается в подвозе грузов в порты и вывозе их из портов;

2) Прямое железнодорожное сообщение - через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен - Серхас;

3) Западная ветвь - направление Астрахань – Махачкала - Самур, далее по территории Азербайджана с выходом в Иран через пограничную станцию Астара, или от Самура через территории Азербайджана и Армении с выходом в Иран через пограничную станцию Джульфа. Недостатком этого варианта является отсутствие в настоящее время железнодорожного соединения между азербайджанскими и иранскими железными дорогами.

Россия рассматривает формирование международного транспортного коридора «Север-Юг» в качестве основы, на которой будет реализовываться стратегическое ее партнерство со странами Прикаспийского региона. Одновременно этот коридор должен улучшить и удешевить связи России со странами Персидского залива, Южной и Юго-Восточной Азии.

Основные преимущества коридора «Север-Юг» перед другими маршрутами и, в частности, перед морским маршрутом через Суэцкий канал, заключаются в сокращении расстояния перевозок более, чем в два раза. Это означает меньшие затраты по времени, а следовательно — существенную экономию для грузоотправителей и перевозчиков. К этому следует добавить наличие здесь достаточно развитой инфраструктуры разных видов транспорта (прежде всего, железнодорожного и морского), имеющей выход на транспортные системы прикаспийских государств.

Наиболее действенным в настоящее время является Транскаспийский маршрут коридора «Север-Юг». По нему уже сейчас обеспечиваются перевозки грузов российско-иранской торговли, а также грузов, следующих между Ираном и странами СНГ. В 2003 г. Эти перевозки составили 7,5 млн. тонн, в том числе с участием железнодорожного транспорта 4,4 млн. тонн (Астрахань - 3,1 млн. тонн, Махачкала - 1,3 млн. тонн). С введением в эксплуатацию в августе 2004 г. железнодорожной ветки Яндыки - порт Оля данный маршрут становится еще более перспективным и привлекательным.

В инфраструктурную «орбиту» коридора «Север-Юг» попадают, прежде всего, перевозки экспортно-импортных грузов России и других государств СНГ. К коридору также тяготеют перевозки в сообщении европейских и азиатских стран, к которым отнесены:

- **из стран Европы** - Белоруссия, Венгрия, Словакия, Латвия, Литва, Польша, Чехия, Эстония, Австрия, Германия, Дания, Финляндия, Швеция;
- **из стран Азии** - Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Индия, Шри Ланка, Пакистан, Иран, Ирак, Саудовская Аравия, ОАЭ, Катар, Оман, Йемен, Кувейт.

По нашему мнению, в ближайшие годы необходимо сосредоточить усилия на следующих направлениях:

1. Дальнейшее развитие портов Дальнего Востока (Владивосток, Восточный, Ванино) в целях обеспечения максимальной загрузки Транссиба и Байкало-Амурской магистрали.

2. Развитие черноморских портов Новороссийск, Туапсе (строительство глубоководных причалов для перевалки нефти), Кавказ (строительство железнодорожной паромной переправы Кавказ(Россия) – Крым(Украина), в дальнейшем развитие паромных переправ на Болгарию, Грузию).

3. Развитие портов Каспийского региона для перевалки грузов в контейнерах, поступающих из Индии и стран Персидского залива в Россию на страны Западной Европы.

Для развития и модернизации транспортной инфраструктуры и привлечения дополнительных грузопотоков необходимо:

1. Изменение существующей тарифной политики.
2. Создание конкурирующих «технологических цепочек».
3. Разработка нового механизма системы планирования и регулирования перевозок грузов через порты по системе железная дорога — порт - морской транспорт;
4. Создание логистических центров, решение задач оптимизации распределения грузопотока, выработки механизма продвижения решений, задействование экономических регуляторов ответственности сторон;
5. Осуществление фидерных перевозок с целью разгрузки крупных портов;
6. Улучшение качества обслуживания в портах (сокращение сроков обработки грузов, внедрение новых технологий перегрузки, увеличение припортовых площадок/территорий);
7. Осуществление инвестиционной политики всеми заинтересованными сторонами (государство, грузовладельцы, грузоотправители, стивидорные компании, сторонние инвесторы).

На этом позвольте закончить свое выступление и пожелать нашему семинару плодотворного и взаимовыгодного сотрудничества в области транспорта.

Благодарю за внимание.