



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/2003/9  
3 December 2002

Original: RUSSIAN

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

(Шестьдесят пятая сессия, 18-20 февраля 2003 года,  
пункт 11(d) повестки дня)

**Подготовительная работа к организации прогонов демонстрационных контейнерных поездов по евроазиатским маршрутам**

**Представлено Правительством Российской Федерации**

Географическое положение России определяет ее естественную интегрирующую роль на Евро-Азиатском субконтиненте. Она расположена на пересечении многих исторически сложившихся торговых путей в Евразии.

Большинство транспортно-экономических сухопутных связей между странами Европы и Центральной, Восточной и Юго-Восточной Азии объективно тяготеет к территории России, к ее транспортной системе, и, прежде всего, к железнодорожным магистралям, которые способны эффективно осваивать большие грузопотоки и обеспечивать комбинированные перевозки грузов.

В связи с этим велика роль Российской транспортной системы, и, в первую очередь железных дорог, как транзитопроводящей сети для внешнеторговых грузов многих государств Европы и Азии.

Транзитный потенциал Российских железных дорог позволяет надёжно обеспечивать международные перевозки грузов как в широтном, так и в меридианальном направлении на евроазиатском пространстве.

Министерство путей сообщения России на протяжении последних лет принимает активное участие в осуществлении проекта по развитию инфраструктуры сухопутного транспорта в Азии ( проект АЛТИД), который реализуется в рамках деятельности Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО ООН).

На современной стадии проекта АЛТИД для железнодорожных маршрутов Трансазиатской магистрали осуществляется подготовительная работа по организации прогонов демонстрационных контейнерных поездов по следующим 5-ти маршрутам Северного коридора Трансазиатской магистрали:

Маршрут I: от порта Восточный (Российская Федерация) в Европу по железным дорогам Российской Федерации, Беларуси и Польши.

Маршрут II: от порта Ляньюнган (Китай) в Европу по железным дорогам Китая, Казахстана, Российской Федерации, Беларуси и Польши.

Маршрут III: от порта Тяньцзинь (Китай) в Европу по железным дорогам Китая, Монголии, Российской Федерации, Беларуси и Польши.

Маршрут IV: от порта Пусан ( Республика Корея) в Европу через:

Вариант IV- I: железные дороги Республики Корея, Корейской Народно-Демократической Республики ( от границы с Республикой Корея до Синьчжу), Китая, Монголии, Российской Федерации, Беларуси, и Польши.

Вариант IV- 2: железные дороги Республики Корея, Корейской Народно-Демократической Республики ( от границы с Республикой Корея до Тумангана), Российской Федерации, Беларуси и Польши.

Вариант IV- 3: железные дороги Республики Корея, Корейской Народно-Демократической Республики, Китая, Российской Федерации, Беларуси и Польши.

Маршрут V: от порта Раджин (Корейская Народно-Демократическая Республика) в Европу через:

Вариант V- 1: железные дороги Корейской Народно-Демократической Республики, Российской Федерации, Беларуси, Польши.

Вариант V- 2: железные дороги Корейской Народно-Демократической Республики, Китая Российской Федерации, Беларуси, Польши.

Российская Федерация имеет одинаковую заинтересованность в организации прогонов поездов по всем 5-и маршрутам.

В силу географического расположения России принадлежит ключевая роль в практической реализации прогонов контейнерных поездов, так как все маршруты проходят по великой Транссибирской железнодорожной магистрали, 100-летие со дня завершения строительства которой мы торжественно отметили в прошлом году.

Транссибирская магистраль – это мощная двухпутная, электрифицированная большей частью железнодорожная линия, протяженностью около 10 тысяч километров, технические возможности которой позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 миллионов тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах до 140 тысяч контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте.

Инфраструктура Транссибирской магистрали постоянно модернизируется. Осуществлено необходимое развитие железнодорожных станций на границе с Монголией, Китаем и Кореей, усилены подходы к морским портам, проводится модернизация контейнерных терминалов в соответствии с мировыми стандартами для переработки 40-футовых контейнеров.

Российская Федерация уже сейчас готова к организации прогонов поездов по всем 5-и маршрутам.

В 1998 году Российская Федерация провела демонстрационный прогон контейнерного поезда по маршруту из порта Находка на Дальнем Востоке России в Брест на Белорусско-Польской границе. Тогда поезд прошел по маршруту всего за 9,5 суток.

В настоящее время контейнерные маршрутные ускоренные поезда следуют по маршруту порт Находка – страны Западной Европы. Ежедневно отправляемся до 3-х маршрутных поездов.

В ноябре 2001 г. в Сеуле (Республика Корея) состоялась Конференция министров по развитию инфраструктуры стран Азиатско-Тихоокеанского региона. На Конференции подписан Меморандум о взаимопонимании по осуществлению проекта ЭСКАТО ООН по прогону демонстрационных пробегов контейнерных поездов по маршрутам Северного коридора Трансазиатской магистрали. Меморандум подписали все страны участницы Северного коридора, кроме КНДР, а также международные организации ОСЖД, МСЖД и ЭСКАТО.

В июне 2002 г. во Владивостоке состоялось первое заседание Руководящего комитета по планированию и организации демонстрационных пробегов контейнерных маршрутных поездов в Северном коридоре Трансазиатской магистрали. Этот Руководящий комитет учрежден упомянутым мною Меморандумом.

В заседании приняли участие представители железнодорожных администраций Беларуси, Казахстана, Китая, Республики Корея, Монголии, Польши, России, Финляндии, европейских и азиатских грузоотправителей и экспедиторов, ОСЖД и МСЖД.

Участники заседания обменялись мнениями о развитии контейнерных перевозок железнодорожным транспортным в сообщении Азия-Европа. Принято решение поручить Руководящему комитету проработать вопросы передачи контейнеров на пограничных станциях, количества контейнеров, перевозимых в каждом поезде, качество предоставляемых услуг, условия отбора экспедиторов, тарифные вопросы. Также принято решение активно привлекать к работе Руководящего комитета таможенные и пограничные органы причастных стран.

5 июня 2002 года по маршруту Находка-Восточная – Бусловская прошел ускоренный маршрутный контейнерный поезд, который находился в пути всего 9 суток 20 часов и 58 минут. Поезд прошел более 10000 км со средней скоростью 1039 км в сутки.

Наши партнеры в Польше и Германии также как и Российская Федерация готовы к прогону демонстрационных контейнерных поездов по всем 5-и маршрутам Северного коридора.

Есть надежда, что наши партнеры на Востоке это Китай, Казахстан, Монголия, Республика Корея и КНДР в скором времени также будут готовы к прогонам поездов.

Осенью 2001г. был осуществлён прогон опытного поезда по Казахстанскому маршруту – это маршрут II . Однако в поезде было только 26 контейнеров назначением в Западную Европу из Китая, то есть около 50% от нормы.

Поэтому на этом маршруте Китаю и Казахстану необходимо провести дополнительную работу по организации контейнерного грузопотока в Западную Европу.

Следует отметить, что поезда следующие из порта Находка к Российско-Финляндской границе все полносоставные, то есть в них перевозятся не менее 50 единиц сорокафутовых контейнеров в каждом поезде.

Дискутируется вопрос о прогонах контейнерных поездов через Монголию из Китая в Россию и Западную Европу и о прогонах из Китая в Россию и Западную Европу.

В I полугодии 2003 г. будет проведено второе заседание Руководящего комитета по прогону поездов в Северном коридоре. Это заседание будет в Китае либо в Монголии. Предполагается, что на этом заседании будут рассмотрены более конкретно и согласованы сроки и условия прогона демонстрационных контейнерных поездов через Китай и через Монголию.

---