

Исторические предпосылки создания ОСЖД

В связи с изменением геополитической ситуации на евразийском пространстве в конце 40-х – начале 50-х годов XX века и увеличившейся потребностью в пассажиро- и товарообмене между странами Азии и Европы, возникла острая необходимость создания единых правовых, технических и экономических норм для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок в международном железнодорожном сообщении.

С этой целью была проведена большая и кропотливая работа, предшествовавшая созданию ОСЖД, в результате которой в 1947-1951 гг. были разработаны и согласованы первые основные документы для осуществления пассажирских и грузовых перевозок в международном железнодорожном сообщении:

- Соглашение о перевозке пассажиров и багажа по железным дорогам в прямом международном сообщении (МПС) и Служебной инструкции к Соглашению;
- Соглашение о перевозке грузов по железным дорогам в прямом международном сообщении (МГС) и Служебной инструкции к Соглашению;
- Тариф на перевозку пассажиров, багажа и товаробагажа по железным дорогам в прямом международном сообщении;
- Единый транзитный тариф за перевозку грузов через страны, железные дороги которых участвуют в Соглашении о перевозке грузов по железным дорогам в прямом международном сообщении;
- Правила взаимного пользования вагонами в международном сообщении (ППВ);
- Правила о расчётах к Соглашениям МПС и МГС.

Эти соглашения, правила и тарифы были введены в действие с 1 ноября 1951 года. Ведение дел по МПС и МГС было поручено Польским государственным железным дорогам, которые для выполнения этой функции создали Бюро управления делами МПС-МГС (БУД) с местоположением в г. Варшаве.

Спустя несколько лет тексты этих соглашений, правил и тарифов подверглись коренным изменениям, а соглашения получили новые названия: Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС); также увеличилось и количество участников данных Соглашений.

С течением времени развивалось сотрудничество между железными дорогами, распространившееся и на другие сферы деятельности в области железнодорожного транспорта. Также значительно возросли объёмы перевозок пассажиров и грузов. Кроме того, повысилась необходимость в создании новой структуры, которая должна была бы иметь более высокий международный уровень и соответствовать новым требованиям, комплексно охватывая все вопросы железнодорожного хозяйства, а что самое важное – это сотрудничество должно было осуществляться под непосредственным руководством

министров стран-членов, которые для этой цели должны регулярно встречаться в рамках сессий Совещания Министров.

В результате этого с 23 по 26 июня 1956 года в столице Болгарии городе Софии состоялось Совещание Министров стран, ведающих железно дорожным транспортом в Народной Республике Болгарии, Венгерской Народной Республике, Германской Демократической Республике, Китайской Народной Республике, Корейской Народно- Демократической Республике, Монгольской Народной Республике, Польской Народной Республике, Румынской Народной Республике, Союзе Советских Социалистических Республик и Чехословацкой Республике. Это была первая сессия высшего руководящего органа ОСЖД, которая единогласно постановила создать Организацию сотрудничества железных дорог.

В протоколе первой сессии Совещания Министров было отмечено: «Совещание обсудило вопросы о расширении координации и сотрудничества между железными дорогами, участвующими в Соглашениях о международном пассажирском и грузовом сообщениях (СМПС и СМГС), заслушало информацию о работе Технических комиссий по вопросам стандартизации вагонов, унификации технических устройств, правил движения поездов и сигнализации. Были рассмотрены меры по расширению научно-технического сотрудничества между железными дорогами и обмена положительным опытом их работы. В частности, было решено установить непосредственные связи между научно-исследовательскими институтами железнодорожного транспорта, практиковать проведение совместных научно-технических конференций по наиболее актуальным проблемам работы железных дорог, совместно издавать технико-экономический журнал («Бюллетень ОСЖД»). Совещание прошло в дружеской обстановке при полном единодушии участников по дальнейшему расширению сотрудничества и взаимопомощи в области железнодорожного транспорта».

Исполнительным органом и депозитарием всех соглашений в рамках ОСЖД был определён Комитет железнодорожного транспорта (впоследствии и до настоящего времени – Комитет ОСЖД), который с самого начала своей деятельности располагается в Варшаве.

Основные цели, направления деятельности и задачи ОСЖД

На протяжении всего периода своей деятельности стратегической целью ОСЖД является развитие международных железнодорожных перевозок, включая комбинированные и контейнерные, между Европой и Азией, повышение их востребованности, конкурентоспособности и эффективности.

Транспортная политика стран – членов ОСЖД направлена на сохранение и укрепление позиции железных дорог на международных транспортных рынках. Обеспечение внешнеторговых связей и интеграция железных дорог, входящих в ОСЖД, в мировую транспортную систему основывается на создании общего транспортного пространства и концентрации усилий на решении не только общих вопросов, но и проблем по отдельным железнодорожным транспортным направлениям и коридорам, а также по конкретным пунктам пограничных переходов.

Основными направлениями деятельности ОСЖД являются:

- развитие международных железнодорожных перевозок между странами Европы и Азии, включая комбинированные перевозки;
- сотрудничество по вопросам, связанным с транспортной политикой, правовыми и экологическими аспектами железнодорожного транспорта;
- совершенствование и ведение дел по Соглашению о международном пассажирском сообщении (СМПС) и Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС);
- актуализация и совершенствование Договора о Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ), Договора о Правилах пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении (ППВ), Договора о Международном железнодорожном пассажирском тарифе (МПТ), Договора о Едином транзитном тарифе (ЕТТ), Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ), Договора о Правилах о расчётах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении, Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении, Гармонизированной номенклатуры грузов (ГНГ), памяток технического характера и других правовых и нормативно-технических документов, связанных с международными перевозками;
- разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности железных дорог по сравнению с другими видами транспорта;
- развитие сотрудничества по совершенствованию правил эксплуатации и технических условий и модернизации линий, на которых осуществляются международные перевозки;
- содействие решению актуальных вопросов международного сотрудничества железных дорог ОСЖД;
- сотрудничество с другими международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта и комбинированных перевозок.

ОСЖД сегодня

Сегодня ОСЖД объединяет 30 стран мира с населением более 2 млрд. человек и территорией около 38 млн. кв. км. Общая протяжённость железных дорог стран – членов ОСЖД составляет более 300 тысяч километров, по которым в настоящее время ежегодно перевозится в среднем более 5,5 млрд. пассажиров и более 4,2 млрд. тонн грузов.

С течением времени количество стран – членов ОСЖД постоянно увеличивалось, а в последние годы к ОСЖД присоединились Республика Корея (2018 г.) и Лаосская Народно-Демократическая Республика (2022 г.), в результате чего число стран-членов достигло тридцати: Азербайджанская Республика, Республика Албания, Исламская Республика Афганистан, Республика Беларусь, Республика Болгария Венгрия, Социалистическая Республика Вьетнам, Грузия, Исламская Республика Иран, Республика Казахстан,

Китайская Народная Республика, Коре́йская Народно-Демократическая Республика, Республика Корея, Республика Куба, Кыргызская Республика, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Латвийская Республика, Литовская Республика, Республика Молдова, Монголия, Республика Польша, Российская Федерация, Румыния, Словацкая Республика, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан, Украина, Чешская Республика, Эстонская Республика.

Кроме того, статус **наблюдателя** ОСЖД в разные периоды времени имели железные дороги Германии (DB AG), Финляндии (VR) и ЗАО «Железная дорога Дьёр – Шопрон – Эбенфурт» (ДьШЭВ/GySEV), а в настоящее время – железные дороги Греции (OSE), Сербии (ZS Holding), Франции (SNCF Group), а также АО «Федеральная пассажирская компания» (АО «ФПК»).

Статус **присоединённых предприятий** имеют компании, институты и организации из стран евразийского пространства, деятельность которых связана с железнодорожным транспортом.

По состоянию на 1 января 2026 года их число составляет 38.

Руководящие и рабочие органы ОСЖД

Высшим руководящим органом ОСЖД является «Совещание Министров ОСЖД» (СМ), которое рассматривает и принимает решения на правительственном уровне по всем вопросам, относящимся к направлению деятельности ОСЖД.

В 2025 году LII сессия Совещания Министров ОСЖД была проведена в г.Циндао (Китайская Народная Республика) в период с 10 по 13 июня, а проведение LIII сессии Совещания Министров в 2026 г. – году 70-летия ОСЖД – запланировано на 9-12 июня в Республике Таджикистан.

В результате структурных изменений, произошедших на железнодорожном транспорте ряда стран – членов ОСЖД, и с появлением в результате этого железнодорожных предприятий как отдельных хозяйствующих субъектов, в 1992 году на XX сессии СМ в Улан-Баторе (Монголия) было принято решение об образовании ещё одного руководящего органа ОСЖД на уровне железных дорог и железнодорожных предприятий – «Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД» (КГД), которая также формирует предложения для принятия решения Совещанием Министров. Заседания КГД проводятся один раз в год, как правило в апреле.

Проведение XI юбилейного заседания КГД запланировано на 20-24 апреля 2026 года в Казахстане.

С течением времени структура рабочих органов ОСЖД изменялась, и в настоящее время они представлены пятью Комиссиями и двумя ПРГ:

- I Комиссия по транспортной политике и стратегии развития,
- II Комиссия по транспортному праву,

- III Комиссия по грузовым перевозкам,
 - IV Комиссия по пассажирским перевозкам,
 - V Комиссия по инфраструктуре и подвижному составу,
 - Постоянная рабочая группа по кодированию и информатике,
 - Постоянная рабочая группа по финансовым и расчётным вопросам,
- а также ряд временных и совместных рабочих групп.

Временные рабочие группы (ВРГ) представлены:

- ВРГ по вопросам профессионального обучения/подготовки в области железнодорожных перевозок;
- ВРГ Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития по вопросу статистики железнодорожного транспорта ОСЖД;
- ВРГ Комиссии ОСЖД по транспортному праву в области Правил перевозки опасных грузов;
- ВРГ Комиссии ОСЖД по транспортному праву по разработке технических условий размещения и крепления грузов;
- ВРГ Комиссии ОСЖД по транспортному праву по вопросам товарораспорядительного документа.

Совместные группы с другими международными организациями включают:

- на основании Меморандума о сотрудничестве между ОСЖД и ЕЖДА создана Контактная группа по теме: «Сотрудничество между ЕЖДА и ОСЖД в области проведения анализа взаимосвязи между железнодорожными системами стран, входящих и не входящих в ЕС, с шириной колеи 1520/1524 мм и 1435 мм»;
- Совместная рабочая группа по проекту ЦИТ- ОСЖД «Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС»;
- Совместная группа ОСЖД/МСЖД «Кодирование и информатика»;
- Совместная рабочая группа ОСЖД/МСЖД из железнодорожных компаний, заинтересованных в переработке включённых в приоритетный перечень совместных памяток ОСЖД/ МСЖД в проекты международных железнодорожных решений ОСЖД/МСЖД (МЖР/ IRS) в области железнодорожного транспорта, добровольного присоединения.

ОСЖД как связующее звено в трансконтинентальной железнодорожной сети

В отличие от условий перевозок в европейских государствах, железнодорожные сообщения между странами – членами ОСЖД характеризуются значительной протяжённостью маршрутов перевозок (8-10 тыс. км) в различных климатических зонах (в

том числе в районах с суровым климатом) и двухразовым изменением ширины колеи в пути следования поездов в одном направлении (1435 мм/1520 мм/1435 мм). Эксплуатационная длина всех железнодорожных линий стран – членов ОСЖД в момент образования составляла около 227 000 км, а в настоящее время эта длина железных дорог достигает около 300 000 км.

В перевозках между Европой и Азией участвует большое количество стран с различным законодательством в области транспортного права. Документы, разрабатываемые и принимаемые в рамках ОСЖД, обеспечивают создание единого правового поля в международных железнодорожных перевозках между странами – членами ОСЖД, требующих совершенствования и согласования условий перевозок, тарифов, таможенных процедур, правил взаимного пользования вагонами, информационно-технологического обеспечения, финансовых расчётов между железными дорогами и решения многих других вопросов. В этой связи ОСЖД ведётся постоянная работа по развитию международных железнодорожных перевозок, включая контейнерные и комбинированные, в сообщении Европа – Азия и по повышению конкурентоспособности и привлекательности железнодорожного транспорта.

Итоги деятельности ОСЖД в последнее десятилетие

В 2016 году в Баку во время XLIV сессии Совещания Министров Организация отметила своё 60-летие. В ходе сессии были подведены итоги проделанной работы за последний период, а также намечены новые задачи на ближайшую перспективу, выполнение которых позволило в 2016-2026 гг.:

- повысить уровень конкурентоспособности и эффективности железнодорожного транспорта на пространстве ОСЖД;
- выполнить огромную работу по разработке новой Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении, включающей в себя все передовые направления в железнодорожных правовых отношениях, а также в качестве приложений – Соглашения СМПС и СМГС, и существенно поднимающей статус ОСЖД как межправительственной организации: в рамках этой работы с ноября 2016 года было проведено 6 сессий Международной конференции по принятию текста Конвенции;
- принять активное участие в работе ЕЭК ООН по созданию единого права в железнодорожной сфере;
- выполнить масштабную работу по совершенствованию железнодорожных коридоров ОСЖД за счёт мониторинга, разработки мероприятий и комплексных планов по улучшению их работы, выявления и ликвидации узких мест, создания технико-эксплуатационных паспортов, подписания меморандумов о сотрудничестве в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития по всем 13 коридорам ОСЖД;
- провести аналитическую работу в области стратегии развития скоростного и высокоскоростного движения пассажирских и грузовых поездов в странах – членах ОСЖД;

- продолжить совершенствование и актуализацию Соглашений о международном пассажирском сообщении (СМПС) и международном грузовом железнодорожном сообщении СМГС, а также Служебных инструкций (СИ) к СМПС и к СМГС;
- продолжить проведение работ по гармонизации правил перевозки опасных грузов, а также разработке технических условий размещения и крепления грузов;
- привести ЕТТ и МТТ в соответствие с новой усовершенствованной версией СМГС;
- усовершенствовать и актуализировать Правила пользования грузовыми (ПГВ) и пассажирскими (ППВ) вагонами в международном железнодорожном сообщении;
- продолжить работу по расширению применения унифицированной грузовой накладной ЦИМ/СМГС в рамках совместного проекта ОСЖД/ЦИТ «Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС», по внедрению с 2019 года и расширению использования её электронной версии, усовершенствовать Приложение 6 «Руководство по накладной ЦИМ/СМГС» к СМГС, что в совокупности позволило значительно облегчить пересечение границ железнодорожным транспортом, сократив при этом время и затраты для их прохождения;
- целенаправленно работать под эгидой ЕЭК ООН и завершить разработку Конвенции об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа;
- успешно выполнять масштабную работу по подготовке и реализации Приложения № 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года;
- завершить разработку и ввести в действие Соглашение о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении, к которому присоединяются все новые железнодорожные предприятия;
- продолжить работу по формированию и развитию национальных баз данных по научно-технической и экономической информации, совокупность которых составляет распределённый международный банк данных – АБД ОСЖД;
- организовать работу по вопросам профессионального обучения/подготовки в области железнодорожных перевозок и создать Академию ОСЖД;
- выполнить огромную работу по организации и активизации регулярного сообщения контейнерных и контейнерных маршрутных поездов по железным дорогам ОСЖД, число регулярных маршрутов которых в настоящее время приблизилось к 300;
- начать совместную с ВПС работу по организации перевозок почтовых отправлений по железной дороге;
- возобновить работу в области защиты окружающей среды на железнодорожном транспорте;

- продолжить работу по созданию и актуализации памятков, число которых превысило 500, в области пассажирских перевозок, инфраструктуры, подвижного состава, кодирования и информационных технологий, а также продолжить совместную работу с МСЖД по созданию и актуализации совместных памятков/международных технических решений (МЖР/IRS);
- проводить активную работу по внедрению новых цифровых систем информационного взаимодействия в международном железнодорожном сообщении и внедрению безбумажных технологий перевозок;
- оказывать содействие в решении вопросов взаиморасчётов между железными дорогами за международные перевозки;
- провести совместную с ЕС работу по взаимодействию железнодорожных систем 1520/1524 и 1435 мм;
- установить более тесное и плодотворное сотрудничество с международными организациями;
- поднять уровень признания и влияния ОСЖД в странах ОСЖД, на железных дорогах ОСЖД и среди международных организаций.

Были установлены новые отношения в контексте возможного институционального расширения ОСЖД и был предпринят ряд новых инициатив, способствующих укреплению международного сотрудничества в области железнодорожного транспорта. С этой целью ОСЖД был заключён ряд меморандумов о сотрудничестве с другими международными организациями:

- с Постоянным секретариатом Межправительственной комиссии ТРАСЕКА для активного развития экономического и транспортного сотрудничества (июнь 2024 г.);
- с Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН, 2025 г.);
- со Всемирной таможенной организацией (ВТамО, 2025 г.).

Данные события являются важным шагом на пути к установлению партнёрских отношений, обмену передовыми технологиями, опытом и имеющимися ресурсами. Также установлен контакт с Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН/ASEAN).

Вызовы современности для железных дорог и ОСЖД

Работа Организации, направленная на выполнение основной задачи – развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, повышение их эффективности и уровня сервисных услуг не прекращается и в настоящее время.

Мы являемся свидетелями значительного расширения международной торговли и изменений её географии, появления регионов со значительным потенциалом экономического роста, стирания экономических границ, наращивания объёмов

железнодорожных перевозок контейнеров между Азией и Европой, значительного темпа роста евроазиатских грузопотоков на других видах транспорта.

Стремительный рост электронной торговли открывает потрясающие возможности для организации скоростной доставки мелких почтовых отправок и сборных грузов не только в контейнерах, но и в почтовых вагонах.

Повсеместно получил новый импульс процесс перехода на цифровые технологии в сфере транспорта и логистики – от внедрения электронных транзитных таможенных деклараций и транспортных накладных до реализации перспективных проектов в таких областях, как электронные биржи подвижного состава, «электронные поезда».

Сегодня качественно изменился весь процесс наземной доставки грузов между Европой и Азией – сейчас это не просто перевозка груза в контейнере, а комплексный логистический продукт, который реализуется по расписанию и точно в срок с применением технологии «одного окна» и в который полностью интегрированы экспедиторские организации и перевозчики «последней мили».

В сфере евроазиатского контейнерного транзита активно развивается конкуренция. Все большее число игроков выступает операторами перевозки между странами Азии и Европы, а это значит, что у азиатских и европейских грузовладельцев появляется возможность выбора оператора перевозки, а конкуренция приводит к росту качества оказываемых услуг.

Осуществляя свою непрерывную деятельность в динамически изменяющихся экономических и рыночных условиях, ОСЖД постоянно развивается и совершенствуется, обеспечивая все необходимые правовые и нормативно-технические условия для беспрепятственного прохождения пассажиров и грузов по железным дорогам между странами – членами ОСЖД. Прежде всего, эта деятельность включает в себя совершенствование, гармонизацию и унификацию правовой и нормативно-технической базы, развитие железнодорожных транспортных коридоров, совершенствование тарифов на железнодорожные перевозки, облегчение процедур при пересечении границ, включая более широкое внедрение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС и её электронной версии, с целью сокращения времени и затрат для их прохождения, развитие контейнерных, контрейлерных и комбинированных перевозок, перевозок почтовых отправок и многое другое.

ОСЖД активно сотрудничала и продолжает сотрудничать по вопросам железнодорожного транспорта со многими правительственными и неправительственными международными организациями, такими как: ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, Дирекция по мобильности ЕК, ОТИФ, ЦИТ, ЕАЭС, МСЖД, ЕЖДА, КСТП, ФИАТА, ФТЕ, ВПС, ВТамО, ТМТМ, ОЭС, ЦСЖТ и другими. Совместная работа с этими организациями даёт положительный эффект в решении различных вопросов международных железнодорожных перевозок и позволяет существенно расширить круг выполняемых задач.

Современное глобальное развитие выдвигает перед железнодорожным транспортом всё новые вызовы, среди которых всё более широкое и интенсивное внедрение цифровых технологий для повышения качества и скорости обслуживания клиентов, изменения в коридорах и направлениях передвижения пассажиро- и грузопотоков в связи с меняющейся геополитической ситуацией, появление новых типов подвижного состава и источников энергоснабжения, конкуренция и кооперация с другими видами транспорта для облегчения и оптимизации перевозочного процесса, усиливающиеся требования к повышению уровня защиты окружающей среды и энергоэффективности и многие другие. Решение всех этих задач требует от железных дорог более тесного взаимодействия, чему способствует их многолетнее сотрудничество в рамках ОСЖД.