



Передовая практика повышения эффективности
международных железнодорожных перевозок
на евразийском пространстве

Варшава
2014

Издатель

Комитет Организации сотрудничества
железных дорог (ОСЖД)

Редакционный совет

инж. Виктор Жуков
инж. Камалдин Мамарахимов
инж. Аян Мамытов
к.т.н. Николай Носенко
инж. Ион Кутиеру
доц. Сергей Кабенков
Люцина Филипяк

Адрес: 00-681 Варшава, ул. Хожа 63/67
Телефон: (+4822) 657-36-17; (+4822) 657-36-18
Факс: (+4822) 621-94-17; (+4822) 657-36-54
osjd@osjd.org.pl; <http://www.osjd.org/>

Сдано в набор: 15 июля 2014 г.
Подписано к печати: 21 августа 2014 г.



СОДЕРЖАНИЕ

Вступление	6
 Часть I. Деятельность ОСЖД, направленная на облегчение процедур при пересечении границ железнодорожным транспортом	
<i>Тадеуш Шозда, Председатель Комитета ОСЖД</i> ОСЖД – важное связующее звено в цепи международных железнодорожных перевозок на евроазиатском пространстве	9
<i>Виктор Жуков, заместитель Председателя Комитета ОСЖД</i> Деятельность ОСЖД в сфере облегчения пересечения границ	14
<i>Камалдин Мамарахимов, председатель Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития</i> <i>Аян Мамытов, специалист Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития</i> Железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД	18
<i>Николай Носенко, председатель Комиссии ОСЖД по транспортному праву</i> Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС	20
 Часть II. Стратегические вопросы трансграничных железнодорожных перевозок	
<i>Вадим Морозов, первый вице-президент ОАО «РЖД»</i> Проблемы, возникающие при трансграничных перевозках, и эффективные способы их решения, как важная составляющая современных интеграционных процессов	25
<i>Хоссейн Ашоори, вице-президент по эксплуатации и движению Железной дорогой ИРИ (Рахе Ахане Иран – РАИ)</i> Ближний Восток как стратегический мост для коридоров Восток – Запад и Север – Юг	28
<i>Олег Платонов, президент АО «ПЛАСКЕ» (присоединённое предприятие ОСЖД)</i> Реформирование железных дорог и новая Конвенция ОСЖД	32
<i>Алевтина Кириллова, советник руководителя ФСТ России, доктор технических наук</i> Тарифное регулирование железнодорожного транспорта в рамках формирования Евразийского экономического союза и вступления России в ВТО	36

Фёдор Пехтерев , генеральный директор ОАО «Институт экономики и развития транспорта» (ИЭРТ) Оценка современных подходов и принципов формирования международных транспортных коридоров на железнодорожной сети для обеспечения международных, в том числе транзитных, перевозок	38
---	----

Часть III. Деятельность международных организаций по облегчению процедур пересечения границ и гармонизации международного транспортного права

Франсуа Давенн , Генеральный секретарь ОТИФ Создание единого права в области железнодорожных перевозок грузов на евразийском пространстве: проблемы и решения	47
Эрик Евтимов , заместитель Генерального секретаря Международного комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ) Единая унифицированная накладная ЦИМ/СМГС: будущее начинается сегодня	49
Геннадий Бессонов , Генеральный секретарь КСТП Проблемы развития международных перевозок по Транссибирской магистрали: требования рынка и перспективы	54
Реализация проекта «eRail Freight» по использованию данных из электронной накладной для выполнения таможенных процедур (по информации МСЖД)	59
Мария Зак , руководитель Отдела международных организаций и транспортной политики в Европе АО «Немецкая железная дорога» (Дойче Бан), вице-президент Международного комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ), член Редколлегии журнала «Бюллетень ОСЖД» Единое железнодорожное транспортное право – путь к облегчению процедур при пересечении границ и ускорению международного железнодорожного сообщения	64

Часть IV. Опыт железных дорог по ускорению прохождения границ

Владимир Морозов , начальник Белорусской железной дороги Белорусская железная дорога – надёжное связующее звено между Востоком и Западом	73
Томас Марчюлёнис , начальник Отдела контроля таможенных процедур Дирекции по грузовым перевозкам АО «Литовские железные дороги» Облегчение процедур пересечения границ: опыт АО «Литовские железные дороги»	77
Железные дороги Финляндии – вместе в путь! Развитие информатизации в железнодорожных перевозках и электронного документооборота в Финляндии (материал подготовлен пресс-службой VR Group)	79
Станислав Войтович , начальник Отдела международных вопросов Бюро коммерческой политики АО «ПКП Карго» С ПКП Карго Логистик в 14 дней из Китая в Польшу и дальше в Европу поездами регулярного курсирования	82

Часть V. Технические аспекты трансграничных железнодорожных перевозок

Борис Лёвин , президент Ассоциации вузов транспорта, ректор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), доктор технических наук, профессор Отраслевые вузы в подготовке кадров для международных железнодорожных перевозок	87
Павел Соколов , генеральный директор ОАО «РЖД Логистика» Основополагающий фактор успеха: сбалансированность грузопотоков из Китая в Европу и обратно	90
Новые технологии перевозки пассажиров ОАО «ФПК» в трансграничном сообщении (материал подготовлен пресс-службой ОАО «ФПК»)	95

<i>Пётр Баскаков, генеральный директор ОАО «ТрансКонтейнер»</i> Развитие контейнерных перевозок в международном сообщении	102
Информация Федеральной таможенной службы России	105
<i>Джандаги Алаеи Аббасали, Сафайе Кафаш Аббас, Хусейн Надери, Мансури Давуд,</i> <i>Департамент статистики и информационных технологий, Железная дорога ИРИ (РАИ)</i> Оптимизация информации ГИС на железнодорожном транспорте путём внедрения GPS и мультимедийных систем	106
Информация Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан по вопросам облегчения пересечения границ при международных железнодорожных перевозках	111
Информация Государственной таможенной службы Латвийской Республики о борьбе с контрабандой, используемых при этом технических средствах и достигнутых результатах.....	113

Часть VI. Материалы XLII сессии Совещания Министров ОСЖД и совещания экспертов по теме «Разработка мер, направленных на облегчение пересечения границ при международных железнодорожных перевозках в евроазиатском пространстве»

XLII сессия Совещания Министров ОСЖД: дальнейшие планы по облегчению пересечения границ и развитию трансграничного железнодорожного сообщения	117
Совещание экспертов Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития по теме «Разработка мер, направленных на облегчение пересечения границ при международных железнодорожных перевозках в евроазиатском пространстве»	122
Латвийская Республика. О проведённых мероприятиях ГАО «Latvijas dzelzceļš», направленных на облегчение пересечения границ с Россией и Белоруссией при международных железнодорожных перевозках	124
Республика Молдова. Информация Железнодорожной Республики Молдовы о проведённых мероприятиях с целью повышения скорости продвижения на пограничных станциях ЧФМ	126
Российская Федерация. Информация ОАО «РЖД» по вопросам облегчения пересечения границ при международных железнодорожных перевозках	129
Украина. Информация Укрзализныци о проведённых мероприятиях, направленных на облегчение пересечения границ	133

Часть VII. Документы, подготовленные в рамках работы ОСЖД по облегчению пересечения границ при международных железнодорожных перевозках в евроазиатском пространстве

Обращение к Правительствам стран Европы и Азии и международным организациям (12–15 марта 2013 года, гор. Прага)	137
Программа действий по облегчению пересечения границ железнодорожным транспортом (принята на VII Межведомственном совещании по вопросам облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом в международном грузовом и пассажирском сообщениях, 26–27 июня 2012 года, гор. Санкт-Петербург, Россия)	139
Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС	141
Приложение 9 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982). Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок	147
Железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД	149

Вступление

ОСЖД совместно с другими международными организациями осуществляет значительный объем работ, направленных на повышение эффективности международных железнодорожных перевозок, в том числе связанных с облегчением пересечения границ железнодорожным транспортом. Здесь необходимо отметить такие важные направления, как:

- развитие и совершенствование железнодорожных транспортных коридоров, где основными барьерами являются пограничные переходы;
- совершенствование и унификация правовой базы;
- разработка международных конвенций и других документов с целью облегчения пересечения границ;
- решение технических вопросов, связанных с ускорением прохождения границ при международных железнодорожных перевозках и многие другие.

Прежде всего, решение данных проблем зависит от слаженной работы государственных таможенных и пограничных служб, министерств транспорта, железнодорожных администраций и всех участников перевозочного процесса. Для этого ОСЖД проводятся совещания в рамках Комиссии по транспортной политике и стратегии развития.

В ходе совещаний и конференций, проводимых в рамках ОСЖД, происходит обмен опытом по данным вопросам, а также изыскиваются пути их решения. Особо необходимо отметить разработку Приложения 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодоро-

рожных грузовых перевозок» к «Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах» (1982 год), «Конвенции о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС», разработку, совершенствование и внедрение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС и ряда других документов.

В Сборнике представлены материалы по данной тематике, поступившие от различных участников сегмента международных железнодорожно-транспортных перевозок стран – членов ОСЖД и международных организаций в области транспорта, в которых показан передовой опыт по облегчению процедур при пересечении границ, поднимаются различные проблемные вопросы в этой сфере и предлагаются пути их решения.

Надеемся, что материалы Сборника помогут руководителям, экспертам и специалистам в области транспорта реализовывать задачу по скорейшему прохождению границ пассажирами и грузами в международных железнодорожных перевозках, тем самым повышая конкурентоспособность и привлекательность железнодорожного и интермодального транспорта в целом.

Выражаем большую благодарность всем авторам, редакторскому коллективу, рабочему аппарату Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития и редакции журнала «Бюллетень ОСЖД» за активное участие в подготовке Сборника.

Часть I.

Деятельность ОСЖД,
направленная на облегчение
процедур при пересечении границ
железнодорожным транспортом







ОСЖД – важное связующее звено в цепи международных железнодорожных перевозок на евроазиатском пространстве

Тадеуш Шозда

Председатель Комитета ОСЖД

ОСЖД создавалась для объединения усилий участников международных перевозок – как на государственном, так и на хозяйственном уровне; как международная крупномасштабная платформа для взаимодействия по развитию пассажирского и грузового международного сообщения на евроазиатском континенте. С момента создания в 1956 году ОСЖД осуществляет свою деятельность в интересах развития и совершенствования международного железнодорожного сообщения между Европой и Азией.

Географическая сфера действия ОСЖД охватывает железнодорожные линии 28 стран мира, от Центральной Европы до Азиатского побережья Тихого океана, от Полярного круга до Персидского залива, и на территории этих стран распространяется на более чем 280 тысяч километров железнодорожных линий.

28 стран – членов ОСЖД представлены министерствами транспорта и центральными государственными органами, ведающими железнодорожным транспортом, а железные дороги, компании, предприятия и управляющие инфраструктурой представлены на уровне генеральных директоров.

Помимо 28 стран, в состав ОСЖД входят:

- в статусе наблюдателя – железные дороги ряда европейских стран: Германии, Греции, Сербии, Финляндии, Франции, Австрийско-Венгерская компания «ДьШЭВ» и ОАО «Федеральная пассажирская компания» (Россия);

- в статусе присоединённого предприятия ОСЖД – около 40 предприятий, компаний, фирм, научно-исследовательских институтов, деятельность которых связана с железнодорожной отраслью, из многих стран евразийского пространства от Западной Европы до Дальнего Востока.

Железными дорогами стран – членов ОСЖД перевозится в год около 6 млрд. тонн грузов и более 4 млрд. пассажиров. Количество персонала, занятого в железнодорожной сфере, составляет около 4 млн. человек. Вагонный парк включает около 2 млн. единиц.

И естественно, что на этом пространстве для успешного обеспечения железнодорожных перевозок немаловажную роль играет время. Чтобы выиграть в конкурентной борьбе, ставится задача – перевозить пассажиров быстрее, доставлять груз скорее, в то же время комфортно, обеспечив высокий уровень сервиса, а также благоприятные тарифные условия. И одно из важнейших мест занимает работа по сокращению времени прохождения поездов через межгосударственные границы.

Высшим руководящим органом ОСЖД является Совещание Министров, которое рассматривает и принимает решения на правительственном уровне по всем вопросам, относящимся к направлению деятельности ОСЖД, с учётом предложений Конференции Генеральных директоров железных дорог ОСЖД. Сессия Совещания Министров проводится, как правило, один раз в год.

Руководящим органом на уровне железнодорожных предприятий является Конференция Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД. Конференция



организует работу и принимает решения по вопросам, относящимся к направлениям деятельности ОСЖД в пределах компетенции железных дорог. Заседание Конференции проводится, как правило, один раз в год.

Комитет ОСЖД – это исполнительный орган Организации, который выполняет функции депозитария «Положения об ОСЖД», а также многих соглашений и договоров, заключённых в рамках ОСЖД. Он обеспечивает деятельность ОСЖД в период между сессиями Совещания Министров и заседаниями КГД. В его состав входят специалисты, направленные в Комитет членами ОСЖД. Во главе Комитета находится Председатель. В состав руководства входят два заместителя Председателя (от Китая и России) и Секретарь Комитета (от Венгрии).

Рабочие органы ОСЖД:

Комиссии

- 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 по подвижному составу.

Постоянные рабочие группы (ПРГ)

- Постоянная рабочая группа по кодированию и информатике;
- Постоянная рабочая группа по финансовым и расчётным вопросам.

Имеется также ряд рабочих и совместных групп, функционирующих в рамках Комиссий и ПРГ.

Рабочими языками ОСЖД являются китайский и русский языки. В международных отношениях могут применяться английский и немецкий языки.

Что привлекает в ОСЖД – это её сильные стороны:

- Синергия политических органов принятия решений и железнодорожных предприятий на двух уровнях действия;
- Единство реальных взаимных экономических интересов;
- Реализация международных железнодорожных перевозок между Европой и Азией на основе единых правил в повседневной работе на каждой железнодорожной станции в системе ОСЖД, в том числе железных дорог с различной шириной колеи;
- «Депозитарий» СМГС и СМПС и других международных договоров и соглашений;
- Наличие сильной позиции железных дорог в странах – членах ОСЖД.

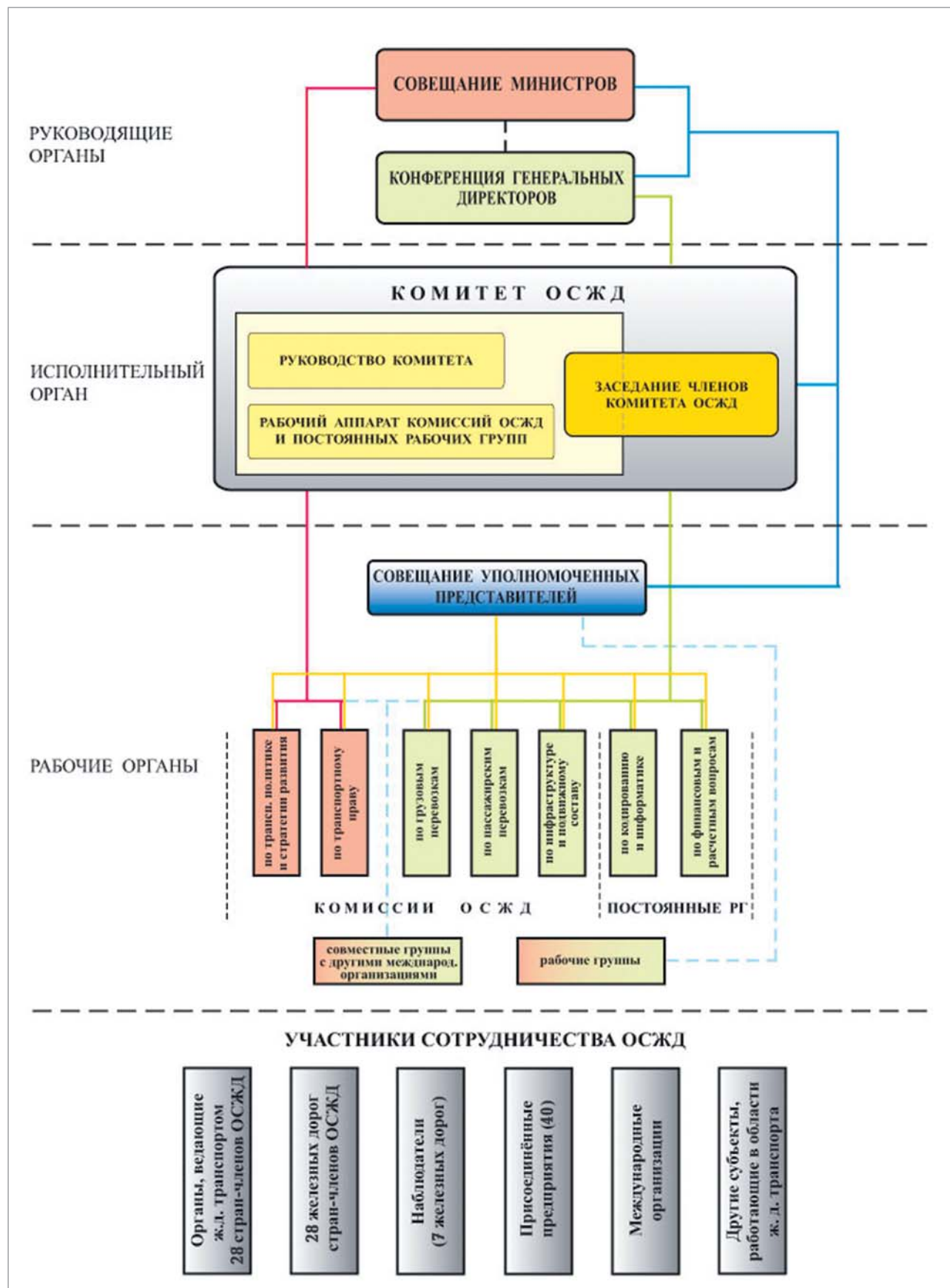
ОСЖД – международная межправительственная организация, основными направлениями деятельности которой являются:

- развитие и усовершенствование международных железнодорожных перевозок, включая комбинированные, в сообщении между Европой и Азией;
- формирование согласованной транспортной политики и стратегии развития международного железнодорожного сообщения;
- ведение дел и усовершенствование документов, формирующих международное железнодорожное транспортное право;
- ведение дел и усовершенствование международных железнодорожных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки;
- сотрудничество по эксплуатационным, техническим, финансовым и экологическим вопросам;
- разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта;
- сотрудничество с международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта.

Основными предпосылками для создания транспортной цепи стали следующие факторы:

- Единство интересов в трансконтинентальных перевозках (заинтересованность в межконтинентальных перевозках);
- Наличие непрерываемой инфраструктуры (железнодорожные линии);
- Общая правовая база – солидарная ответственность перевозчиков/операторов;

Структура Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)





- Технические стандарты;
- Интероперабельность (по крайней мере, в региональном масштабе);
- Технологии и оборудование для перехода на другую ширину колеи – перегрузка, перестановка (замена тележек), раздвижные колёсные пары;
- Контейнеризация грузовых перевозок и комбинированные перевозки.

В ОСЖД в 1996 году на основе сделанных исследований грузовых потоков между странами Европы и Азии были определены 13 главных железнодорожных направлений (железнодорожных транспортных коридоров) в сообщении Европа – Азия.

Международные транспортные маршруты формируются на основе отдельных участков транспортных сетей различных государств путём объединения и упорядочения их деятельности по перевозкам в международном сообщении.

Во всех странах – членах ОСЖД коридоры относятся к приоритетным инвестиционным проектам развития железных дорог.

В рамках ОСЖД действуют следующие международные соглашения:

- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении – СМГС (Будапешт, 1951);
- Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении – СМПС (Будапешт, 1951);

- Соглашение об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа – Азия (Ташкент, 1997).

Эти нормативные документы, принятые на уровне государств:

- определяют правовые взаимоотношения между пассажиром/клиентом и железной дорогой, а также между железными дорогами при заключении и выполнении договора о перевозках;
- регламентируют технологию перевозок, основные требования к инфраструктуре и использование технических средств комбинированного транспорта.

В рамках ОСЖД также действуют и другие международные договоры, применяемые на уровне хозяйствующих субъектов:

- Договор о Международном пассажирском тарифе (МПТ);
- Договор о Едином транзитном тарифе на грузовые перевозки (ЕТТ);
- Договор о Международном железнодорожном транзитном тарифе на грузовые перевозки (МТТ);
- Договор о Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ);
- Договор о Правилах пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении (ППВ);
- Договор о Правилах о расчётах в международном пассажирском и грузовом сообщении;
- Гармонизированная номенклатура грузов (ГНГ).

Это документы, принятые на уровне железных дорог, определяют номинальный (базовый) уровень тарифа, технологию перевозок, эксплуатацию и использование вагонов, экономические и финансовые взаимоотношения между железными дорогами, единую систему описания и кодирования товаров.

Для железных дорог ОСЖД в рамках Организации разработаны и действуют технические памятки, выполняющие роль международных стандартов, обеспечивающих техническую интероперабельность (совместимость), и способствуют организации прямых международных железнодорожных перевозок (между различными системами с шириной колеи 1435 мм и 1520 мм).

Памятки устанавливают параметры, технологию строительства, конструкцию и порядок содержания:

- для перевозок пассажиров;
- путевых и инженерных сооружений (объектов);
- подвижного состава;
- устройств сигнализации и телекоммуникаций;
- энергоснабжения и контактной сети;
- информатики и кодирования и др.

Данные памятки считаются международными стандартами, нацеленными на техническую

интероперабельность, необходимую для прямого международного железнодорожного сообщения также среди различных систем с шириной колеи 1435 мм и 1520 мм.

Рассмотрение глобальных задач, находящихся в компетенции ОСЖД, невозможно решать без партнёрского сотрудничества с другими международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта: КВТ ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, Еврокомиссия – ДГ МУВ, ОТИФ, ЕЖДА, ЦИТ, МСЖД, КСТП, ФТЕ и других.

ОСЖД придает большое значение вопросам планирования и осуществления демонстрационных пропусков контейнерных маршрутных поездов с использованием Северного коридора ТАЖД.

Как пример, успешно осуществлены демонстрационные пропуски контейнерных маршрутных поездов по маршрутам: Находка – Берлин, китайский порт Ляньюньган – Берлин.

Общая протяжённость маршрутов от побережья Тихого океана до Западной Европы составляет около 11000 км. Это расстояние поезд преодолел за 23–26 суток.

Преимущества организации перевозок маршрутными контейнерными поездами по СК ТАЖД по сравнению с перевозкой морским транспортом между странами Юго-Восточной Азии и Европы:

- Коммерческая скорость до 1000 км/сутки;
- Короче расстояние перевозки;
- Сокращение срока доставки;

- Конкуренентоспособная тарифная ставка;
- Уровень транспортных услуг – электронная накладная, обнаружение и отслеживание груза в пути следования.
 - Время в пути по морю – 30–35 дней.
 - Время в пути по СК ТАЖД – около 15–20 дней (в зависимости от маршрута).

Безусловно, проведённая работа по планированию и осуществлению демонстрационных пропусков контейнерных маршрутных поездов является успехом внедрения и организации контейнерных поездов на регулярной основе.

Осуществлены перевозки грузов контейнерными поездами по маршруту Чунцин – Дуйсбург. Регулярность: 1–2 пробега за неделю. Расстояние перевозки: 10796 км. Время в пути: 15–16 суток. Средняя коммерческая скорость: 690 км/сутки.

Динамика контейнерных перевозок по данному маршруту: в 2011 году – 15 поездов, в 2012 году – 46 поездов, в 2013 году – 55 поездов.

По железным дорогам стран – членов ОСЖД в 2013 году организовано 153 контейнерных поезда, по готовности отправлено 464 поезда.

Продолжая работу в направлении ускорения прохождения границ поездами за счёт правовой, административной межведомственной и технической гармонизации и унификации, ОСЖД ставит перед собой конечную задачу максимально сократить время, необходимое для проведения обязательных процедур при пересечении границ, что, в конечном итоге, должно повысить привлекательность, эффективность и конкурентоспособность железнодорожного транспорта.





Деятельность ОСЖД в сфере облегчения пересечения границ

Виктор Жуков

заместитель Председателя
Комитета ОСЖД

Как известно, основным направлением деятельности ОСЖД является обеспечение, развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок стран – членов ОСЖД, протяжённость железных дорог которых превышает 280.000 километров. В год по ним перевозится более 4 миллиардов пассажиров и почти 6 миллиардов тонн груза. Много это или мало?

Страны – члены ОСЖД всеми видами транспорта перевозят в год более 53,5 миллиардов тонн груза. 35 миллиардов, то есть 64 % – автомобильным транспортом, 14 % – трубопроводным, 10 % – морским транспортом и 11 % – железнодорожным, при этом в международном сообщении по всем 13 коридорам ОСЖД перевозится 600 миллиардов тонн.

Несомненно, эти показатели могли бы быть намного выше.

Основными сдерживающими факторами являются:

- пограничные переходы;
- слабое развитие инфраструктуры на отдельных участках железнодорожных коридоров;
- наличие двух правовых систем в международном сообщении;
- неконкурентоспособные тарифы;
- недостаточный уровень сервиса.

Все перечисленные проблемы влияют на ситуацию. При этом на каждом межведомственном совещании приходится повторять, что вопрос прохождение границ железнодорожным транспортом – вопрос чрезвычайно актуальный и серьёзный и существен-

но влияет на развитие и поддержание торгового диалога, сохранение экономического и финансового благополучия стран, участвующих в процессе перевозки пассажиров и грузов.

Зачастую выбор того или иного вида транспорта зависит от условий пересечения границ, от существующих задержек на границах пассажиров и грузов, от наличия связанных с пересечением границ громоздких процедур, которые ложатся дополнительным бременем на торговый потенциал наших стран. Въезд на территорию иностранного государства стал сложной процедурой и зачастую сопровождается долгим ожиданием на границе и большим числом бюрократических проволочек, что ведёт к дополнительным затратам и замедлению темпов экономического роста.

Железные дороги тратят огромные средства на модернизацию инфраструктуры, но все усилия сводятся на нет, когда после скоростного движения вагоны стоят, долгое время ожидая пересечения границы.

Учитывая такую ситуацию, деятельность ОСЖД предусматривает включение в Программу работ, утверждаемую на сессии Совещания Министров, разработку мер, направленных на облегчение пересечения границ при международных железнодорожных перевозках в евроазиатском пространстве.

Эта тематика стала одной из приоритетных в работе I Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития, и она проводится в тесном сотрудничестве со всеми странами – членами ОСЖД, а также с международными организациями ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОТИФ, ЦИТ, МСЖД, КСТП и др.

Следует отметить, что очень много в этом направлении производится в рамках деятельности



группы экспертов. Тут и подробные исследования работы пограничных переходов, и разработка действенных мер по каждому из них, и участие в подготовке к работе над Приложением 9 к Конвенции ООН о согласовании, разработке и реализации Программы по облегчению пересечения границ, и т. д. В результате проведённой многими странами совместной работы достигнуты положительные результаты, пополнен передовой опыт, существует прогрессивная практика – особенно в области взаимодействия всех служб, обеспечивающих прохождение границ железнодорожным транспортом.

В 2012 году в Санкт-Петербурге успешно прошло VII международное межведомственное совещание. За два следующих года нам удалось несколько продвинуться в области задействования Приложения 9 к Конвенции ООН о согласовании от 1982 года.

Рядом стран налажен учёт всех задержек и стоянок на границе, следует обратить внимание на сокращение простоя пассажирских поездов и грузовых вагонов при пересечении границ. Всё больше при оформлении железнодорожной накладной находит применение унифицированная накладная ЦИМ/СМГС. Согласно отчётам, в 2013 году количество вагонов, пересекающих границу по унифицированной накладной, увеличилось в 1,5 раза.

Это значительное достижение, наглядный пример деятельности стран и международных организаций по облегчению пересечения границ, и хочется, чтобы таких примеров было как можно больше.

Всё это способствует продвижению вперёд, но в то же время не следует закрывать глаза на имеющиеся недостатки, проблемы, связанные с пересечением границ железнодорожным транспортом как в пассажирском, так и в грузовом сообщении, о чём заявляют клиенты, пользующиеся услугами железнодорожного транспорта.

В международном сообщении 25 стран – членов ОСЖД имеют 126 пограничных переходов, через которые передаются в год более 700 миллионов тонн, что составляет примерно 16 миллионов вагонов. Каждые сутки пересекают границы более 40000 вагонов, при этом чуть больше 1% из них задерживается на границе со средним простоем 3,6 суток. Более 150000 вагонов в течение года практически не работают, это потери железных дорог, владельцев вагонов, но главное: вместе с вагоном простаивает груз, не выполняются сроки доставки, за что также необходимо расплачиваться.

Похожие цифры звучали два года назад. Нельзя утверждать, что положение изменилось, хотя на ряде пограничных переходов количество задержанных грузов сократилось.

В связи с этим большое значение ОСЖД придаёт учёту задержанных вагонов, контейнеров с грузом на границе, в соответствии с одним из пунктов Приложения 9. Следует отметить, что странам, железным дорогам, пограничным и таможенным органам необходимо уделять данному вопросу больше внимания.

Беспокоит и положение дел с выполнением временных нормативов на пограничных станциях,



которые, исходя из местных условий, составляют от 30 до 560 минут, а по станции Алашанкоу (Китай) в 2013 году составили 4435 минут. Возможно, к настоящему моменту цифры изменились.

Также большой интерес представляют сообщения участников совещания о проводимой на местах работе по снижению нормативов стоянки поездов.

Так, например, много говорилось об эффективности работы по накладной ЦИМ/СМГС, отмечено, что её применение позволяет сократить время прохождения границ на 8–10 часов. Но как это отразилось на нормативах?

Уже упоминалось, что время стоянки на пограничных станциях составляет 32 % от общего времени движения маршрутного контейнерного поезда. А каково время стоянки обычного поезда? Учитывая это, всем участникам перевозочного процесса необходимо сосредоточить внимание на сокращении временных нормативов там, где они необоснованно завышены, там, где они существуют десятки лет, что является свидетельством, что на данных пограничных переходах об этом просто забыли.

На совещании в Санкт-Петербурге были названы основные причины, приводились примеры повышения временных нормативов, повторяться нет необходимости. Также было отмечено, что сокращение времени пересечения границ существенно зависит от решения вопросов совершенствования правовых документов, на основании которых осуществляются процедуры международного тамо-

женного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом.

За последние годы ОСЖД проделала огромную работу по совершенствованию и актуализации СМГС. Ревизия СМГС проводилась практически в течение семи лет. На 41 сессии Министров транспорта в 2013 году решено задействовать в 2015 году ревизованный текст СМГС, что позволит приблизить это Соглашение к реалиям сегодняшнего дня.

ОСЖД проводит масштабную работу по совершенствованию основополагающих документов, разрабатывая проект новой конвенции «О прямом международном сообщении». На эту Конвенцию возлагаются большие надежды, так как в её проекте заложено много прогрессивных и эффективных идей.

Как уже говорилось, в прошлом году в ЕЭК ООН 37 министрами транспорта была подписана совместная Декларация о развитии Евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права.

Понятно, что намного проще иметь одну правовую систему, но реализовать и создать такое единое право вместо СМГС и КОТИФ будет не просто, что подтверждает практическая работа над этим проектом.

Надо отметить, нереализованным остается вопрос подписания Конвенции о процедуре таможенного транзита. Представляется, что страны в сложившихся условиях должны четко выразить свою

Основные причины задержек	%	Сутки
по таможенным и пограничным формальностям	26,0	3,85
некачественное оформление перевозочных документов	11,3	3,0
техническая неисправность вагона	23,0	3,9
коммерческая неисправность вагона	6,5	2,8
неравномерность подхода, причины, связанные с организацией движения поездов, недостатком развития инфраструктуры	10,0	1,8
ветеринарный и санитарный контроль	2,6	4,0
прочие причины	23,0	2,0

позицию, и если необходимость в Конвенции отпала, прямо об этом сказать.

В прошедшем году в ЕЭК ООН ОСЖД совместно с ОТИФ и странами – членами ОСЖД велась работа в рамках WP.30 рабочей группы по таможенным вопросам и SC.2 рабочей группы по железнодорожному транспорту над вопросом создания новой Конвенции по контролю пассажирских поездов взамен устаревшей Конвенции 1952 года. Большинство стран – членов ОСЖД поддержали идею о работе над новой Конвенцией, но в ЕЭК ООН существует своя процедура приня-

тия таких решений, и заинтересованным странам, учитывая это, необходимо подготовить проект такой Конвенции и представить в ЕЭК ООН.

Предлагается подготовить проект Конвенции, которая бы отражала все достижения в данной области и действительно способствовала облегчению пересечения границ в пассажирском сообщении.

При этом итоговый документ, где нашли отражение результаты прошедшего совещания, зафиксировал суть обсуждаемой темы и наметил программу действий на будущее.





Камалдин Мамарахимов

председатель Комиссии ОСЖД
по транспортной политике
и стратегии развития



Аян Мамытов

Специалист Комиссии ОСЖД
по транспортной политике и стратегии
развития

В соответствии с «Положением об ОСЖД», одним из основных направлений деятельности Организации является развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок, прежде всего в сообщении между Европой и Азией, включая комбинированные перевозки. Реализация этой задачи имеет большое значение для железнодорожных дорог стран – членов ОСЖД, общая эксплуатационная длина которых в настоящее время составляет 280742 километров.

Железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД

В деятельности ОСЖД особое внимание уделяется работе по совершенствованию перевозок и развитию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД. В работе комиссий принимают участие эксперты всех стран – членов ОСЖД.

При организации перевозок в сообщении между Европой и Азией действуют отличающиеся от стран Западной Европы правовые нормы. Железнодорожные сообщения между странами – членами ОСЖД характеризуются значительной протяжённостью маршрутов перевозок (от 5000 до 10000 километров и более), с двухразовым изменением ширины колеи в пути следования поездов в одном направлении (1435 мм – 1520 мм – 1435 мм).

В системе ОСЖД функционируют 13 железнодорожных транспортных коридоров. Географически они охватывают практически все страны – члены ОСЖД, от Запада до Востока и от Севера до Юга. Их основа была заложена в 1996 году, когда ОСЖД определила 13 основных железнодорожных маршрутов в сообщении между Европой и Азией на основе грузоперевозок, осуществляемых между странами двух континентов. При развитии сети железнодорожных транспортных коридоров исходили из определения: железнодорожный транспортный коридор – это комплекс наземных железнодорожных магистралей и железнодорожно-водных переправ с современным техническим оснащением, предназначенный для концентрации в нём международных транзитных перевозок с минимальными сроками доставки грузов, высокими эксплуатационными и экономическими показателями.

Основные требования к ним таковы:

- коридор должен проходить по основной магистральной железнодорожной линии, по кото-

рой осуществляется большой объём международных перевозок грузов или будет осуществляться в будущем;

- коридоры должны отвечать международным техническим параметрам или должны быть модернизированы соответственно требованиям Соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ);

- коридор должен проходить по территории нескольких государств;

- маршрут коридора должен проходить по кратчайшему расстоянию между грузообразующими и грузопогашающими центрами.

ОСЖД был проведён анализ географических, технических и эксплуатационных показателей и технического оснащения 13 коридоров, а также собраны данные по инфраструктуре, пунктам пересечения границ и изучены пути совершенствования технологии грузовых перевозок. Результатом данной работы стали меры, выработанные для совершенствования организации международных железнодорожных транспортных перевозок по транспортным коридорам в сообщении между Европой и Азией.

Разработаны и утверждены технико-эксплуатационные паспорта всех 13-ти коридоров ОСЖД. Техничко-эксплуатационные паспорта показывают техническую оснащённость и «узкие места» коридора по каждому участку, дают характеристики терминалов, пункты пересечения границ и систему транспортного права и тарифов.

В соответствии с Программой работы на 2005-2010 годы в рамках ОСЖД были разработаны Комплексные планы совершенствования перевозок и развития транспортных коридоров ОСЖД до 2010 года по всем 13-ти коридорам, которые были одобрены сессиями Совещания Министров ОСЖД.

Комплексные планы предусматривают развитие транспортных связей между участниками коридора и определяют условия для координированных действий государств, по территории которых проходит указанный коридор. Они также учитывают всё повышающееся значение торгово-экономических связей между евроазиатским континентом, направленных на создание общего транспортного пространства.

В них указаны мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры по каждому участку коридора и показан ход их реализации, представлена сравнительная динамика объёмов перевозок грузов.

Хотелось бы отметить, что работы по транспортным коридорам, выполненные Комитетом ОСЖД совместно с экспертами стран – членов ОСЖД, получили высокую оценку Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) и рекомендованы для дальнейшего внедрения, о чём в 2008 году было направлено благодарственное письмо в адрес Комитета ОСЖД.



В 2013 году по коридорам ОСЖД № 1, 2, 3, 5, 7, 8 и 10 были разработаны и согласованы Комплексные планы по совершенствованию перевозок и развитию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД до 2020 года.

Согласно решению экспертов стран – членов ОСЖД, Комплексные планы по совершенствованию перевозок и развитию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД № 4, 6 и 11 будут подготовлены к утверждению в 2014 году. Следует отметить, что основные мероприятия, предусмотренные Комплексным планом, странами – членами ОСЖД выполняются.

В целях повышения эффективности работы коридоров ОСЖД и совершенствования пассажирских и грузовых перевозок в международном сообщении, в соответствии с поручением XI сессии Совещания Министров ОСЖД (5–8 июня 2012 года, Азербайджанская Республика, г. Баку) в 2013 году были разработаны по каждому железнодорожному транспортному коридору ОСЖД в отдельности Меморандумы о сотрудничестве в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития железнодорожного коридора ОСЖД, согласно типовому Меморандуму, утверждённому в соответствии с процедурой, предусмотренной пунктом 2 Статьи IV Регламента Комитета ОСЖД.

В 2013 году Меморандумы по каждому железнодорожному транспортному коридору ОСЖД были подписаны по своим национальным территориям странами – членами ОСЖД.



Николай Носенко

председатель Комиссии ОСЖД
по транспортному праву

Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС

Преимуществом использования накладной ЦИМ/СМГС, влияющим на проявление к ней интереса транспортников, является равнозначное признание данной накладной, а также сопутствующих ей документов как на территории правового поля СМГС, так и ЦИМ.

Использование накладной ЦИМ/СМГС даёт возможность значительно уменьшить срок доставки груза получателю.

Вопрос создания и совершенствования накладной ЦИМ/СМГС занимает важное место в деятельности ОСЖД. В 2010 году ОСЖД совместно с ЦИТ продолжили работы, начатые в рамках проекта «Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС». В своей деятельности участники проекта со стороны ОСЖД руководствовались решением XXXVIII сессии Совещания Министров ОСЖД о продолжении работы, направленной на совершенствование «Руководства по накладной ЦИМ/СМГС» (Приложение 22 к СМГС) и способствованию более широкому внедрению накладной ЦИМ/СМГС при перевозках на сети железных дорог.

Так, результатом этой работы явилось принятие изменений и дополнений, связанных с областью применения Руководства по накладной ЦИМ/СМГС, маршрутами применения накладной ЦИМ/СМГС, списками мест переотправок.

В 2010 году вступили в силу в новой редакции очень важные положения Приложения 22 к СМГС, касающиеся ответственности, претензий и коммерческого акта ЦИМ/СМГС, дополнения, связанные с использованием китайского языка как в наименовании граф бланков перевозочных документов, так и при их заполнении. Завершена

разработка электронной накладной ЦИМ/СМГС и предложено её использование, имеющее рекомендательный характер для перевозчиков.

Перевозки с применением накладной ЦИМ/СМГС через четыре трансъевропейских коридора в 2010 году осуществлялись по 50 маршрутам.

Более половины объёма международных перевозок, связанных с переоформлением документов с одного транспортного права на другое (ЦИМ/СМГС), было произведено без выполнения данных операций за счёт применения накладной ЦИМ/СМГС.

В транзитном сообщении повагонные и контейнерные отправки через Польшу по накладной ЦИМ/СМГС в первой половине 2010 года составили более 50%. Две трети из них – это контейнерные перевозки.

Перевозки через Украину с использованием накладной ЦИМ/СМГС за полугодие составили 63% от всего объёма перевозок, пересекающих границы транспортного права.

В Словакии такие перевозки составили около 30% от общего объёма.

Необходимо отметить, что подавляющее количество перевозок, осуществляющихся с применением накладной ЦИМ/СМГС, являются контейнерными.

В 2010 году открыты для таких перевозок все направления Российских железных дорог, железных дорог Монголии, а также все транзитные и отдельные импортные направления железных дорог Казахстана.

Проводились внутригосударственные соглашения для возможности организации перевозок с использованием накладной ЦИМ/СМГС на железных дорогах Китая.



В результате работы Комиссии ОСЖД по транспортному праву, связанной с усовершенствованием и разработкой правовых документов, были приняты изменения и дополнения, связанные с областью применения Руководства по накладной ЦИМ/СМГС, маршрутами применения данной накладной, списками мест переотправок.

После прохождения необходимых процедур с 1 июля 2012 года вступил в действие в новой редакции п. 15.1. «Применение таможенных предписаний и процедуры по таможенной безопасности» Приложения 22 к СМГС.

Более половины объема международных перевозок, связанных с переоформлением документов с одного транспортного права на другое (ЦИМ/СМГС), в 2011 году осуществлялось без выполнения данных операций за счёт применения накладной ЦИМ/СМГС.

В 2011 году в зону использования накладной ЦИМ/СМГС вошла железная дорога Молдовы.

Министерство железных дорог Китайской Народной Республики проинформировало участников СМГС и Комитет ОСЖД о пробном применении на Китайских железных дорогах с 1 января 2012 года унифицированной накладной ЦИМ/СМГС для контейнерных поездов из Китая в страны Европы через пограничные станции Маньчжурия, Эрлянь и Алашанькоу при условии применения соответствующих положений СМГС.

В октябре-ноябре 2012 года состоялись демонстрационные пропуски контейнерных поездов из Китая в Германию впервые с применением по всему маршруту унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, которые показали значительную экономию времени при пересечении границ.

В 2010 году правовая группа, а в 2011 году группа экспертов завершили выполнение поставленных перед ними задач, для решения которых эти группы были созданы в рамках проекта «Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС».

Необходимо отметить, что данный проект явился одним из наиболее эффективных за последнее десятилетие, так как получил распространение на значительной территории Евразийского континента и охватил большие объёмы перевозок.

В 2012 году продолжалась совместная работа ОСЖД и ЦИТ в рамках проекта «Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС».

Согласно решениям XL и XLI сессий Совещания Министров ОСЖД, участники данного проекта со стороны ОСЖД проводили работы, направленные на совершенствование Руководства по накладной ЦИМ/СМГС, и способствовали более широкому внедрению накладной ЦИМ/СМГС при перевозках на сети железных дорог.

Так, были внесены изменения и дополнения, в том числе связанные с указанием кодов мест переотправки, в Приложение 3 «Перечень мест переотправки» к Руководству.

Актуализированная версия данного Приложения принята и введена в действие, согласно установленной процедуре.

В указанный период проводилась доработка окончательной версии документа по функциональным и правовым спецификациям для накладной ЦИМ/СМГС.

С 1 июля 2012 года вступил в действие в новой редакции п. 15.1 «Применение таможенных предписаний и процедуры по таможенной безопасности» Руководства.

Также с 1 января 2012 года Казахстанская сторона объявила об открытии импортных направлений по сети железных дорог с применением накладной ЦИМ/СМГС.

В 2013 году разработка совместного проекта ОСЖД и ЦИТ «Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС» подошла к завершающему этапу.

В 2013 году проведены два совещания экспертов и одно совещание координационной и рулевой группы, на которых были доработаны и согласованы правовые и функциональные спецификации электронной накладной ЦИМ/СМГС. Данные материалы 1 октября 2013 года опубликованы на сайте ОСЖД. Их использование имеет рекомендательный характер для перевозчиков.

На совещании Комиссии по вопросам СМГС в 2013 году были рассмотрены и согласованы изменения и дополнения:

- в графы: 7 «Заявление отправителя»; 9 «Документы, приложенные отправителем»; 64 «Заявление перевозчика»; 113 «Отметки железной дороги» Приложения 2 «Пояснения по заполнению накладной ЦИМ/СМГС» к Руководству;
- в пункт 20 «Маршруты (группы) вагонов, контейнеров, перевозимых по одной накладной ЦИМ/СМГС» Руководства.

Руководство дополнено новым Приложением 7.5 «Порядок действий при отцепке вагонов или контейнеров от маршрутов или групп вагонов/контейнеров».

Перечисленные изменения и дополнения, в том числе новое Приложение к Руководству, прошли установленную процедуру согласования и будут введены в действие с 1 июля 2014 года.

Необходимо отметить, что, исходя из информации о показателях объёмов перевозок, осуществляющихся без переоформления документов с одного транспортного права на другое (ЦИМ/СМГС) за счёт использования накладной ЦИМ/СМГС на железных дорогах стран – членов ОСЖД, намечалась устойчивая тенденция увеличения объёмов таких перевозок.

С целью способствования более широкому внедрению перевозок с использованием накладной ЦИМ/СМГС повторно направлены обращения к Китайской Народной Республике, Республике Таджикистан, Туркменистану, Республике Узбекистан, обосновывающие преимущества таких перевозок, с предложением официально объявить о применении накладной ЦИМ/СМГС по всей сети своих железных дорог или на определённых маршрутах.

Усовершенствование правовой базы, в данном случае «Руководства по накладной ЦИМ/СМГС», а также информация о значительном увеличении объёмов перевозок, осуществляющихся по накладной ЦИМ/СМГС, даёт возможность определить, что проект «Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС», над которым с 2005 года работают эксперты, а также специалисты Комиссии и ЦИТ, состоялся и успешно развивается.



Часть II.

Стратегические вопросы трансграничных железнодорожных перевозок







Проблемы, возникающие при трансграничных перевозках, и эффективные способы их решения, как важная составляющая современных интеграционных процессов

Вадим Морозов

первый вице-президент ОАО «РЖД»

Серьёзным препятствием на пути интеграционных процессов в экономике, логистике и транспорте являются барьеры, возникающие при трансграничных перевозках. Как показывает многолетний опыт функционирования международного транспорта, чем проще процедуры пересечения границ и меньше простои, тем эффективнее и дешевле доставка товаров.

В настоящее время международные перевозчики и иные участники международной торговли сталкиваются при пересечении границ с многочисленными препятствиями, которые приводят к увеличению сроков доставки, повышению издержек, затрудняют международную торговлю, ведут к неоптимальному, с точки зрения логистики, выбору видов транспорта или маршрутов движения товаров. При этом исследования показывают, что время и затраты, связанные с преодолением границ, могут весьма существенно отличаться для разных сопредельных государств и для разных точек пересечения границ.

В решении проблем пересечения границ важная роль принадлежит международным организациям, поскольку все осознают, что двусторонние отношения (соглашения и договоры) и механизмы не могут обеспечить беспрепятственные перевозки на дальние расстояния на всём евразийском пространстве.

Важным направлением совместной деятельности ОСЖД в сотрудничестве с другими международными организациями и национальными правительствами является работа по гармонизации и повышению эффективности международных гру-

зовых железнодорожных перевозок путём упрощения процедур пересечения границ.

Международные соглашения являются основным инструментом на пути решения проблем, возникающих в этой области.

И одной из основных конвенций среди них является Конвенция 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. В этой связи следует отметить, что 30 ноября 2011 года вступило в силу Приложение 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, что является важным шагом на пути преодоления барьеров, существующих в международном сообщении, и действенным инструментом осуществления контрольных операций при транзите грузов.

Приложение 9 устанавливает минимальные обязательные требования по обеспечению проведения контроля грузов, не ограничивая при этом контрольные органы в самостоятельных инициативах, и предлагает практические меры по ускорению прохождения контрольных процедур при пересечении границ сопредельных государств.

Таковыми эффективными мерами, например, являются:

- проведение одновременно нескольких видов контроля;
- наличие информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной информацией;
- применение системы анализа и управления рисками;
- по мере возможности, перенос отдельных видов контроля на станции отправления и назначения;

■ использование универсальной накладной ЦИМ/СМГС.

Существенным достижением в реализации таких мер можно считать то, что уже сейчас в железнодорожных пунктах пропуска (ЖДПП) контрольные операции осуществляются по принципу «единого окна», исходя из того, что таможенными органами переданы полномочия по осуществлению в пунктах пропуска транспортного, документального санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного и ветеринарного контроля.

В настоящее время осуществляется переход федеральных органов исполнительной власти на использование системы межведомственного электронного взаимодействия при выполнении ими функций в сфере контроля перемещения товаров и транспортных средств через российский участок таможенной границы Таможенного союза. Ведомств, которые задействованы при пропуске товаров через границу, более 25.

Для обмена электронными данными и документами с единой автоматизированной информационной системой (ЕАИС) ФТС России в ОАО «РЖД» создана автоматизированная информационная система электронного взаимодействия (АИС ЭВ).

Работа строится по двум направлениям:

1. При совершении таможенных и иных операций с товарами, помещаемыми под таможенные процедуры, предполагающие их убытие с таможенной территории Таможенного союза железнодорожным транспортом;

2. При совершении таможенных и иных операций с товарами, помещаемыми под таможенные процедуры, предполагающие их ввоз на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

Разработка программных средств для электронного взаимодействия выполняется как на стороне РЖД, так и ФТС России.

В экспортном направлении по результатам проведения эксперимента по реализации информационного взаимодействия и обмену документами в электронном виде между ФТС России и ОАО «РЖД» можно сделать следующие выводы:

1. Создана, испытана и является достаточной инфраструктура, обеспечивающая электронное взаимодействие ОАО «РЖД» с ФТС России.

2. Программное обеспечение разработано и протестировано по полной «цепочке» из 12 типов электронных документов на полигоне 5 ЖДПП.

С декабря 2013 года любое заинтересованное лицо может принять участие в реализации «пилотного» проекта. Информация об условиях и порядке присоединения к проекту размещена на официальных сайтах ОАО «РЖД» и ФТС России.

Более сложной является ситуация с товарами и транспортными средствами, перемещаемыми в импортном направлении.

Предусмотрено семь основных технологических этапов электронного взаимодействия:

1. При регистрации прибытия товаров и транспортных средств;

2. При осуществлении операций, связанных с таможенным транзитом, при импорте помещением товаров под таможенную процедуру ных и транзитных перевозках;

3. При завершении таможенной процедуры таможенного транзита;

4. При помещении на временное хранение и выдаче товаров и транспортных средств после их выпуска;

5. При предоставлении отчетности в таможенные органы по всем видам деятельности перевозчика;

6. При временном ввозе транспортных средств при международной перевозке;

7. При разгрузке, перегрузке, иных грузовых операциях, замене транспортного средства железнодорожного состава, продлении срока таможенного транзита.

На данный момент выполнено предварительное тестирование всех технологических этапов. В качестве главного объекта для тестирования выбрана станция Себеж Октябрьской железной дороги (ЖДПП Посинь) с последующим распространением на другие ЖДПП. Подведение итогов «пилотного» проекта запланировано на январь-февраль 2015 года.

В настоящее время, как результат электронного взаимодействия с ФТС России, реализуются технологии безбумажного электронного документооборота при перемещении через границу порожних вагонов с железными дорогами Украины и государств Балтии.

На основании двусторонних соглашений осуществляются перевозки частных порожних вагонов только по электронным юридически значимым накладным без оформления бумажных копий документов с Финляндией, Эстонией, Латвией, Литвой, Украиной. Сокращено количество документов, предъявляемых при таможенном оформлении.

Следующий шаг в развитии электронного документооборота – применение электронных перевозочных документов при перевозке грузов. С ФТС России определен порядок проведения экспериментальных перевозок в режиме «полной безбумажной технологии» при перевозках железнодорожных окатышей со ст. Костамукша в Финляндию через ЖДПП Люття (ст. Кивиярви). Реализация данного проекта позволит существенно сократить время нахождения вагонов на пограничных станциях и упростить процедуру оформления документов при пересечении границы.

Однако для масштабного применения такой технологии необходимо решение вопроса о внесении изменений в Налоговый кодекс РФ, которые позволяли бы подтверждать ставку НДС 0 % только при помощи электронных юридически значимых документов при вывозе груза с территории Таможенного союза.

ОАО «РЖД» продолжает активную работу по реализации решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 сентября 2013 года № 196 о введении с 1 октября 2014 года обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

Данное решение предусматривает два уровня предоставления предварительной информации в электронном виде:

1. В объёме накладной и данных о составе поезда – для уведомления о прибытии на таможенную территорию;
2. Для транзитного декларирования.

ОАО «РЖД» успешно осуществляет электронный обмен данными в сообщении с Беларуссией, Украиной, Литвой, Латвией, Эстонией, Финляндией. В сообщении с Китаем и Монголией, ввиду отсутствия электронного взаимодействия, предполагается заключение с информационными операторами агентских договоров по предоставлению предварительной информации в объёме уведомления о прибытии на таможенную территорию. Таким образом, на первом этапе ОАО «РЖД» планирует реализовать передачу таможенным органам предварительной информации о товарах, ввозимых железнодорожным транспортом на территорию Таможенного союза, а к 1 октября 2014 года – на уровне уведомления о прибытии в объёме накладной и данных о составе поезда.

В дальнейшем ОАО «РЖД» будет осуществлён переход к предварительному информированию в объёме транзитной декларации.

В настоящее время ОАО «РЖД» располагает техническими возможностями для проведения тестирования по предварительному электронному информированию таможенных органов Российской Федерации о товарах и транспортных средствах, планируемых к перемещению через ЖДПП Забайкальск (Россия – Китай) и Посинь (Россия – Латвия), в объёме транзитной декларации с применением электронной подписи.

В целях надлежащего обустройства пунктов пропуска современными техническими средствами для осуществления контроля пассажиров, грузов и транспортных средств принята федеральная целевая программа «Государственная граница Рос-

сийской Федерации (2012–2020 гг.)». На период до 2017 года намечено техническое перевооружение железнодорожных пунктов пропуска на монгольском и китайском участках государственной границы: ЖДПП «Забайкальск», «Пограничный» (ст. Гродеково), «Нижнеленинское» (ст. Ленинск), «Наушки».

Важным инструментом облегчения пересечения границ является гармонизация нормативно-правовой базы международных перевозок. Применение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС при перевозках грузов как с Запада на Восток, так и в обратном направлении позволяет сократить время нахождения вагонов и контейнеров на государственных пунктах пропуска в процессе оформления перевозочных документов с одного транспортного права на другое, а также расходы, связанные с переоформлением.

Кроме этого, данная накладная одновременно выполняет функции и таможенного документа, что, в свою очередь, позволяет сократить время прохождения грузов через государственные границы.

ОАО «РЖД» является активным участником проекта ЦИМ/СМГС и применяет накладную ЦИМ/СМГС на всех российских железных дорогах.

В соответствии с решениями XXV Конференции Генеральных директоров (19–23 апреля 2010 года, гор. Улан-Батор) в октябре 2012 года успешно осуществлена опытная перевозка грузов в составе контейнерного поезда по маршруту Чунцин (КНР) – Алашанькоу – Достык – Илецк – Красное – Брест – Малашевиче – Берлин (Германия).

В настоящее время на регулярной основе осуществляются перевозки с применением накладной ЦИМ/СМГС в сообщении России с Германией, Францией, Чехией, Румынией и Словакией.

Планируется применять накладную ЦИМ/СМГС в железнодорожно-паромном сообщении Усть-Луга/Балтийск – Засниц, для чего станции Лужская и Балтийск объявлены местом смены транспортного права.

В заключение необходимо отметить, что мероприятия, проводимые ОАО «РЖД» в рамках внутригосударственного межведомственного взаимодействия, способствуют созданию эффективной системы управления границей и призваны оптимизировать прохождение контрольных процедур при международных железнодорожных перевозках.





Ближний Восток как стратегический мост для коридоров Восток – Запад и Север – Юг

Хоссейн Ашоори

вице-президент по эксплуатации
и движению Железной дорогой ИРИ
(Рахе Ахане Иран – РАИ)

Важное географическое положение Исламской Республики Иран (ИРИ) и наличие выхода к международным водным путям через Персидский залив и Каспийское море обеспечивают Ирану и его железным дорогам стратегическое значение в регионе с точки зрения транзита, что оказывает большое влияние на его экономическое развитие.

Иран обладает огромным транзитным потенциалом для осуществления железнодорожных перевозок в регионе: железнодорожная сеть РАИ соединена с Турецкими железными дорогами (ТЦД) на западе страны (пограничная станция Рази), а через турецкую сеть она имеет далее выход на Европу. На северо-западе страны она соединена с Азербайджанской железной дорогой (АЖД, пограничная станция Джульфа) с выходом через Каспийское море к портам Туркменистана, Казахстана, Азербайджана и Российской Федерации; на севере страны из портов Амир-Абад и Нека и через туркменские порты Иран имеет выход на Туркменистан, страны Центральной Азии, Российскую Федерацию и Китай. На северо-востоке страны имеются транспортные соединения с Туркменистаном, Пакистаном и Афганистаном, на юго-востоке страны и через Персидский залив (порты Бендер-Аббас и Бендер-Имам) – с международными водными путями.

С учётом этого и ввиду стратегического местоположения Ирана задача соединения с железнодорожно-транспортными сетями соседних стран через международные коридоры «Восток – Запад» (коридор ОСЖД № 6) и «Север – Юг» (коридор ОСЖД № 11) приобретает важнейшее значение.



Общая протяжённость железных дорог РАИ составляет около 10500 км, в том числе около 7000 км – эксплуатационная протяжённость. В целях расширения железнодорожной сети запланировано строительство ещё около 8000 км железных дорог. В настоящее время РАИ имеет в своем парке 645 локомотивов, 2076 пассажирских вагонов и 22098 грузовых вагонов.

Поскольку грузовые железнодорожные перевозки играют ключевую роль в экономике, то в краткосрочных планах к концу 2018 года предусмотрено увеличение объёмов грузоперевозок с 33 млн. тонн до 70 млн. тонн. Для выполнения этой задачи планируется пополнить парк ещё 11000 грузовыми вагонами.

Транзитные коридоры, проходящие через Ближний Восток

Район Ближнего Востока, через который проходят различные коридоры, может служить соединяющим мостом для осуществления железнодорожных перевозок по двум направлениям в сооб-

шении между Азией и Европой. Существует ряд проблем, связанных с использованием коридоров, а именно: отсутствие развитой инфраструктуры в некоторых странах, конкуренция со стороны морского транспорта и достаточно высокие риски, имеющиеся в некоторых странах. Важнейшими коридорами, проходящими через Ближний Восток, являются:

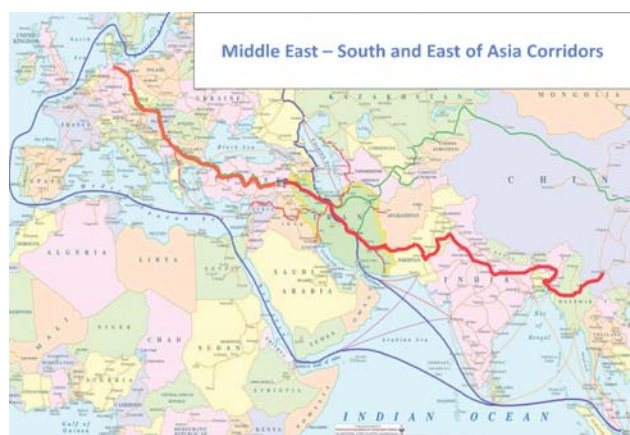
- **Азия – Европа в направлении Восток – Запад**



Данный коридор, частично соответствующий на территории Ирана железнодорожному транспортному коридору ОСЖД № 6, используется для международных интермодальных перевозок и транзита в сообщении между странами Азии, Ближнего Востока, Европы и Африки. Маршрут проходит через территорию следующих стран:

- а) Китай, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Афганистан, Иран, Турция и далее в Европу;
- б) Китай, Мьянма, Бангладеш, Индия, Пакистан, Иран, Турция и далее в Европу;
- в) Китай, страны СНГ, Иран, Ирак, Сирия, Средиземное море, Греция и далее в Европу;
- д) Персидский залив, Иран, Ирак, Сирия, Средиземное море, Греция и далее в Европу.

- **Ближний Восток – Юго-Восточная Азия**
Коридор проходит из Ирана через Пакистан в Индию и далее в Бангладеш и Юго-Восточную



Азию (Мьянма, Таиланд, Малайзия и т. д.). Существует ряд препятствий, также не хватает нескольких звеньев в цепочке в регионе Юго-Восточной Азии. Было завершено строительство соединения Бам – Захедан. Соединение с пакистанской железнодорожной сетью не отвечает современным требованиям, и его следует реконструировать и модернизировать в целях создания высокоэффективного коридора.

- **Железнодорожные линии, соединяющие Иран и Ирак**

Для соединения железнодорожных сетей Ирана и Ирака прокладываются два участка. Первый участок Хорамшахр – Басра имеет протяжённость 51 км, строительство иранского сегмента которого (16 км) уже закончено, а иракский сегмент (35 км) будет завершён в 2015 году. Второй участок Арак – Малайер – Керманшах – Хосрави имеет протяжённость 536 км и находится в процессе строительства, которое завершится в конце 2016 года.



- **Маршрут «Мармарай» с подводным железнодорожным тоннелем под проливом Босфор, построенным для соединения европейской и азиатской частей Стамбула.** Данный маршрут предлагает не только соединение с Европой, но и восполнение прерываемого звена в логистической цепочке Европа – Азия. Протяжённость всей



линии составляет 76,3 км. Пролив Босфор пере-сечён трубой на глубине 56 м и тоннелями общей длиной 12,2 км, проходящими под обеими частями города – европейской и азиатской. Движение поездов через тоннель открыто в 2013 году.

- **Коридор Север – Юг** соединяет Индийский океан и Персидский залив через Иран с Каспийским морем, далее через Россию (Санкт-Петербург) – с Северной Европой. В настоящее время данный коридор используется для осуществления комбинированных перевозок. По этому маршруту груз также перевозится по Каспийскому морю через иранские южные порты в Индию (Мумбай). Прямое железнодорожное сообщение через территорию Ирана и Азербайджана будет обеспечено в случае, если будет завершено строительство недостающего звена для соединения железнодорожных сетей Ирана и Азербайджана, то есть участка Газвин – Рашт – Астара.



Сегодня железнодорожные сети ближневосточных стран соединяются с сетями стран СНГ через Иран (юг Каспийского моря) и Туркменистан. Таким образом, страны Ближнего Востока пользуются иранскими железнодорожными линиями и выходят к Каспийскому морю.

Создаются два коридора для соединения Ближнего Востока с Центральной Азией и Китаем:

- **Коридор Иран – Туркменистан – Казахстан**



Протяжённость данного коридора составляет 926 км. Уже завершён участок Казахстан – Иран и остаётся завершить строительство участка коридора (32 км) в Туркменистане. Коридор будет запущен в течение 2014 года.

- **Ещё один новый коридор Иран – Афганистан – Таджикистан – Кыргызстан – Китай**



Коридор вдоль маршрута Восток – Запад соединит Китай и страны СНГ с Ираном и Турцией, далее с Европой. Строительство участков в этих странах уже начато. Существует несколько недостающих звеньев на маршруте. Они находятся в процессе строительства.

- **Коридор стран – членов ССАГПЗ (Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива – PGCC)**



Данный коридор протяжённостью более 2000 км соединит между собой шесть стран, а именно Саудовскую Аравию, Объединённые Арабские Эмираты, Катар, Бахрейн, Кувейт и Оман.

Препятствия на пути развития коридоров

Недостающие звенья в транспортной цепочке являются основными препятствиями для осу-

ществления бесперебойных железнодорожных перевозок в Ближневосточном регионе, затрудняя использование международных транзитных коридоров. Это отрицательно сказывается на логистической цепочке, стоимости и времени доставки.

Не отвечающая современным требованиям и изношенная инфраструктура представляет собой основное и явное препятствие на пути создания эффективных транспортных систем.

Требуются большие объёмы инвестиций в инфраструктуру для обеспечения потребностей железнодорожного транспорта. Процесс перехода с одной ширины колеи на другую, занимающая много времени замена тележек, отсутствие единых транспортных норм и регламентов или несоблюдение таковых – это только часть проблем на пути создания бесперебойного перевозочного процесса.

Международные организации и их роль в деле развития коридоров

Каждая международная/региональная организация определяет для себя региональные и международные коридоры, устанавливает приоритетные маршруты при содействии самих стран – членов. Так, организации ОСЖД и ОЭС определили 13 и 5 приоритетных железнодорожных коридоров соответственно. Организации ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и МСЖД, в свою очередь, определили свои транспортные коридоры. Для достижения целей по развитию перевозок международные организации разработали соглашения и регламенты. Эффективное выполнение этих международных регламентов, соглашений и конвенций может минимизировать правовое несоответствие и облегчить процедуры пересечения границ. Но помимо транспортных норм и регламентов есть необходимость оказать помощь странам в строительстве недостающих звеньев в транспортной цепочке.

С учётом всего этого можно сделать вывод, что требуется предпринять следующие шаги для преодоления препятствий:

- ускорение строительства новых железнодорожных линий и завершение создания недостающих звеньев в транспортной цепочке, особенно вдоль коридоров: примером может служить строительство участка Газвин – Рашт – Астара или проекта Герат – Мазари-Шариф, участка вокруг озера Ван и т.д.;
- сотрудничество международных организаций, таких как ОСЖД, ОТИФ, МСЖД и т. д.
- увеличение вагонного и локомотивного парков;
- развитие контейнерных перевозок и устранение препятствий на пограничных станциях;
- разрешение проблем при пересечении границы, устранение препятствий при прохождении



таможенных проверок, внедрение новых технических средств контроля для обеспечения конкурентоспособности железнодорожных перевозок;

- приложение усилий для сокращения сроков доставки грузов по транзитным маршрутам;
- планирование графика движения поездов при регулярных и скоростных перевозках в рамках договоров перевозки, заключённых с клиентом.

Выводы

В настоящее время экономическое развитие для Ближневосточного региона имеет стратегическое значение. Железнодорожные грузовые перевозки играют первостепенную роль в обеспечении основных потребностей, которые испытывает экономика. Можно выразить надежду, что в ближайшем будущем соседние страны будут соединены между собой железнодорожными линиями – линиями мира и дружбы, появится непрерывная транспортная цепочка, и мы станем свидетелями процветания экономики, движения грузопотоков через Азию и страны Ближнего Востока в Европу и увеличения доли железнодорожных перевозок на транспортном рынке.





Реформирование железных дорог и новая Конвенция ОСЖД

Олег Платонов

президент АО «ПЛАСКЕ»
(присоединённое предприятие ОСЖД)

Несмотря на то, что политическая и экономическая ситуация в Украине всё ещё находится в состоянии турбулентности, вопросы реформирования «Укрзализныци» вновь актуализировались. Министр инфраструктуры Украины считает необходимым реформирование железнодорожной отрасли путём разделения грузовых и пассажирских перевозок и организации на базе государственной администрации «Укрзализныця» акционерного общества уже с 1 января 2015 года. Министр пообещал, что создание акционерного общества и реформирование украинских железных дорог будут соответствовать практике международных организаций и Европейского Союза.

Вопрос о реформировании «Укрзализныци» стоит на повестке дня уже не первый год. Ещё в 2009 году возглавлявший тогда «Укрзализныцю» Михаил Костюк заявлял, что наилучшей формой реформирования железных дорог является их акционирование. А Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) подтверждал готовность к сотрудничеству с «Укрзализныцей» и намерения удвоить финансирование своих проектов при условии реформирования железнодорожного транспорта Украины.

Пока же новое руководство профильного министерства намерено открыть в ЕБРР кредитную линию на обновление подвижного состава украинских железных дорог. Закупки планируют осуществлять у отечественных производителей, в частности, у Крюковского вагоностроительного завода.

Структурные реформы, модернизация инфраструктуры, реализация собственных инвестиционных программ и привлечение внешнего финансирования – всё это у Украины ещё в будущем. А сейчас на национальном и международном уровне большие усилия прилагаются к тому, чтобы продолжить реализацию значимых для Украины проектов, в том числе и взаимодействие с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

В феврале нынешнего года в гор. Тбилиси в рамках совещания экспертов Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития был разработан комплексный план по совершенствованию перевозок и развитию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД до 2020 года. Также в течение трёх дней был разработан и согласован план работ на 2015–2016 годы и изучены возможности присоединения новых линий к железнодорожным транспортным коридорам ОСЖД. Уже в конце марта Республика Корея сделала первый шаг к соединению своих железных дорог с Евразией. Корпорация железных дорог Кореи (KORAIL) стала присоединённым предприятием Организации сотрудничества железных дорог. Таким образом, становятся более реалистичными перспективы «Шёлкового пути», соединяющего Корейский полуостров с Европой, а это означает, что перед Украиной, как транзитным государством, открываются новые перспективы.

Украинские железные дороги являются членом ОСЖД уже более двадцати лет, также пять предприятий Украины имеют статус присоединённых, среди них и АО «ПЛАСКЕ». Своим видением путей реализации существующих проектов и планов на будущее президент АО «ПЛАСКЕ» Олег Платонов поделился с составителями данного сборника.



АО «ПЛАСКЕ» с 2006 года является присоединённым предприятием ОСЖД. События последних месяцев в Украине внесли изменения в транспортную национальную систему и обозначили направления для дальнейшего движения. Что хочется сохранить из прошлого опыта и на какие проблемные вопросы будет направлено особое внимание?

Олег Платонов: Сегодня АО «ПЛАСКЕ» не только присоединённое предприятие ОСЖД, оно является также участником Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины «Укрвнештранс» и Международной федерации ассоциаций экспедиторов ФИАТА. На данный момент в развитии транспортной отрасли в Украине центральное место в контексте интеграции в европейские и международные рынки занимает упрощение процедур международной торговли и логистики. Поэтому на протяжении многих лет наша организация принимает активное участие, и мы в дальнейшем будем продолжать содействовать в реализации проектов, связанных именно с этими вопросами. Среди проектов: ежегодная международная транспортная неделя в г. Одессе (transport-week.in.ua), которая является платформой для конструктивной дискуссии и позволяет всем заинтересованным сторонам выработать унифицированные требования к организации международных грузовых перевозок и единых подходов к проведению контрольных процедур на границах.

Также мы принимаем активное участие в развитии проекта поезда комбинированного транспорта «Викинг» (www.vikingtrain.com). Основными условиями, которые содействовали успешному развитию и широкой узнаваемости «Викинга»,

стали отработка технологии организации поезда, упрощение процедуры оформления документов и контроля на границе, а также формирование привлекательной тарифной политики и расширение географии проекта.

Изменения в современной мировой экономике, стремительно развивающиеся средства коммуникации требуют сегодня от транспортной отрасли не просто перевозки грузов и пассажиров. Масштабы информационных технологий становятся главным инструментом для создания интеллектуальной транспортной системы, формирования инновационной модели управления и организации единого информационного пространства. Каковы перспективы развития в данных вопросах?

Олег Платонов: На сегодняшний день во многих странах мира определяется нормативно-правовая база и сформирован процесс стратегического планирования развития интеллектуальных транспортных систем. Опыт стран Евросоюза, США, Японии, Китая и Сингапура в продвижении инновационных проектов, показывает, что при наличии кризисных явлений в экономике только единая государственная политика позволяет объединить усилия государства, его субъектов, всех уровней и секторов экономики в решении общенациональных задач в транспортно-логистическом комплексе. Перспективам развития интеллектуальных транспортных систем, проблемам внедрения, технологиям и профессиональной подготовке персонала был посвящён День международного экспедитора, который прошёл 28 мая 2014 года в г. Одессе.

Мы участвуем в проекте европейской экономической комиссии ООН по внедрению технологий «Единое окно – локальное решение» в зоне

деятельности Южной таможни и портов Одесской области (www.singlewindow.org). Также существующий опыт и передовую практику европейских портов использует и Информационная Система Портового Сообщества (ИСПС), которая сейчас функционирует в Одесском морском торговом порту. ИСПС даёт возможность интеграции всех участников транспортного и грузового процессов в порту в единое информационное пространство, с предоставлением доступа к информации, используемой в рамках технологических процессов в порту, с применением средств технической защиты.

В рамках реализации концепции «Единое окно – локальное решение» в Одесском порту в тестовом режиме отрабатывается оформление в электронном формате контейнеров, прибывающих морским путём и отгружаемых на железнодорожный транспорт. Что подразумевает данный проект?

Олег Платонов: Данный проект основан на рекомендациях ЕЭК ООН и ВТО и внедряется для создания механизма, унифицирующего информационные потоки и технологические операции пропуска контейнеров через порты в экспортно-импортном и транзитном сообщении. Он рассчитан на организацию электронного документооборота цепочки: контейнер – судно – железная дорога. Также за счёт автоматизированной проверки это позволит сократить время выпуска контейнеров на железную дорогу и повысит уровень сохранности груза. Далее речь идёт об объединении данного проекта с соответствующим программным модулем «Укрзализныци» (автоматизированная система управления грузовыми перевозками, объединяющая все шесть региональных железных дорог Украины).

Сейчас на базе государственного предприятия «Украинский транспортно-логистический центр» (УТЛЦ) (www.utlc-uz.com.ua) по инициативе украинских железных дорог создан Контакт-центр – единое информационное пространство для участников железнодорожного рынка. Контакт-центр выполняет роль «единого окна», работа которого распространяется не только на перевозку грузов железнодорожным транспортом, но и на взаимодействие с другими видами транспорта. Это способствует созданию благоприятных условий для логистических решений при использовании географического положения и возможностей Украины. Примечательно, что открытие контакт-центра даёт дополнительные возможности для улучшения инновационной платформы. Данная платформа позволит её пользователям получать оперативную техническую и правовую поддержку. Национальный логистический координатор – ГП «УТЛЦ» – принимает на себя функции при решении задачи построения полной логистической це-

почки для железнодорожных и комбинированных перевозок.

В международном сообщении странами ОСЖД почти через 200 пограничных переходов перевозится в год более 600 млн. тонн груза. Значительная часть вагонов задерживается на границе. Таким образом, снижаются эффективность использования подвижного состава, экономические и финансовые показатели, а главное – срок доставки груза не выполняется, и клиент теряет доверие к железнодорожному транспорту. Почему это происходит и что необходимо делать, чтобы исправить положение, сократить задержки?

Олег Платонов: Для экономического развития Украины и её интеграции в европейское и общеевропейское сообщество особенное значение имеет соответствие торговых и транспортных процессов международным стандартам. Обременительные пограничные процедуры ведут к увеличению стоимости транспортных операций и препятствуют торговле, экономическому развитию и иностранным инвестициям. Добиться эффективности перевозок и торговли можно через устранение «узких мест» и внедрение мер по упрощению процедур и ускорению пересечения границ.

Наша организация активно участвует в работе, направленной на разработку технологии применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Такая работа даёт возможность применить электронную запись, заверяемую ЭЦП, в качестве грузового и таможенного транзитного документа при международных грузовых перевозках и наладить эффективные партнерские связи государственно- и частного секторов, способствующие принятию мер по облегчению пересечения границ.

Это, в частности:

- отслеживание ситуации в пунктах пересечения границ и обмен информацией со всеми заинтересованными сторонами, соблюдение инфраструктурных требований для обеспечения эффективного функционирования пунктов пересечения границ;
- использование информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) для ускорения процедур пересечения границ;
- участие в работе КВТ ЕЭК ООН по развитию евроазиатских железнодорожных перевозок и созданию единого железнодорожного права, направленной на дальнейшее укрепление сотрудничества в области евроазиатского железнодорожного транспорта;
- развитие интермодальных перевозок в регионе Черноморского экономического сотрудничества;
- изучение опыта по облегчению пересечения границ в международных правительственных и неправительственных организациях, определение новых направлений сотрудничества желез-

ных дорог, таможенных и пограничных органов стран-членов ОСЖД и ЦИТ;

- принятие всех мер по стимулированию как можно более широкого использования электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем, созданию информационных сообществ портов, аэропортов, других крупных международных транспортных узлов по принципу «единого окна», в соответствии с Рекомендациями ЕЭК ООН №№ 33, 34, 35;

- наращивание усилий по тесному сотрудничеству с ЕЭК ООН, Европейским союзом, экспертами и другими заинтересованными участниками, занимающимися ИТС по всему миру путём реализации «дорожной карты» ЕЭК ООН для содействия использованию ИТС – 20 направлений глобальных действий на 2012–2020 годы;

- использование в работе «Справочника по оптимальной практике пересечения границ: перспективы облегчения перевозок и торговли ОБСЕ – ЕЭК ООН», являющегося консультационным документом для руководящих органов в процессе разработки и осуществления мер по повышению эффективности торговли, перевозок, пограничной и таможенной политики, служащего полезным инструментом для содействия упрощению процедур пересечения границ в целом;

- проведение анализа правоприменительной практики государств – членов ЕС в части, касающейся процедур оптимизации и упрощения цепей поставок, с целью выработки предложений о внесении соответствующих изменений во внутреннее законодательство Украины;

- способствование расширению взаимодействия между различными рабочими органами ЕЭК ООН, в том числе между Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) в сфере разработки механизмов реализации приложений 8 и 9 к Конвенции о согласовании 1982 года.

Завершена разработка Приложения № 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982 года (вступило в действие 30 ноября 2011 года). Продолжались разработка новой и совершенствование существующей Международной конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года. Кроме того, в настоящее время Совместной группой ОСЖД/ЭСКАТО ООН ведётся работа по проекту развития перевозок контейнеров маршрутными поездами в сообщении Азия – Европа, а по инициативе ЕЭК ООН проводится работа «К единому железнодорожному транспортному праву».

Принимая во внимание реформирование железных дорог, внедрение инновационных технологий в транспортном секторе, осуществленные в последние годы, наша организация поддерживает инициативы по разработке новой конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, и призывает все заинтересованные стороны поддержать ОСЖД в этом важном начинании.





Тарифное регулирование железнодорожного транспорта в рамках формирования Евразийского экономического союза и вступления России в ВТО

Алевтина Кириллова

советник руководителя ФСТ России,
доктор технических наук

В сложившихся условиях реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте происходят рост и развитие конкуренции на транспортном рынке как во внутригосударственном, так и в международном видах сообщений, выводя вопросы тарифообразования на глобальный уровень.

Ведь не секрет, что сбалансированные, оптимизированные тарифы способствуют более быстрому прохождению границ железнодорожным транспортом. При этом задачи на ближайший период в области ценообразования и тарифного регулирования определены в рамках Плана реализации структурной реформы железнодорожного транспорта, Плана мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок и Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, подписанных Сторонами Единого экономического пространства 9 декабря 2010 года.

Вместе с тем 2013 год стал годом активной работы над формированием нормативно-правовой базы, необходимой для создания Единого экономического пространства и подготовки Договора о Евразийском экономическом союзе.

ФСТ России предпринято всё необходимое для того, чтобы обеспечить возможность принятия хозяйствующим субъектом решений об изменении уровня тарифов на услуги железнодорожного

транспорта по перевозке грузов, предусмотренных пунктами 4 и 5 Статьи 6 Соглашения о регулировании доступа.

Во исполнение данной нормы Соглашения ФСТ России утверждены новые нормативные правовые документы:

- Методика установления предельных (максимального и минимального) уровней тарифов, сборов и платы на услуги естественных монополий по перевозке грузов железнодорожным транспортом, или ценовой коридор;

- Порядок и правила реализации субъектом естественной монополии права по изменению уровня тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом в определённых государством ценовых пределах.

В пределах применения данного права ОАО «РЖД» получило механизм гибкого тарифного регулирования, исходя из экономической целесообразности для организации железнодорожного транспорта принятия решений по изменению уровня тарифов в рамках ценового коридора. При этом основным принципом реализации ОАО «РЖД» такого права является недопустимость создания преимуществ для конкретных товаропроизводителей государств Сторон. Данный принцип также является одним из основополагающих принципов деятельности хозяйствующих субъектов в рамках ВТО.

Завершён процесс унификации тарифов на грузовые перевозки с переходом на расчёт тарифов по ставкам и правилам раздела 2 Прейскуранта № 10-01, независимо от направления перевозки, в соответствии с обязательствами Российской Федерации в рамках международных договоров (ЕЭП и ВТО).

Разработан и практически согласован экспертами Сторон Раздел XVI «Транспорт» проекта Договора о Евразийском экономическом союзе.

Приняты все необходимые решения по переходу на долгосрочную модель регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

В рамках поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д. А. Медведева от 13.12.2012 г. № ДМ-П9-7592 по установлению тарифов на железнодорожные перевозки на пятилетний период ФСТ России разработаны и утверждены Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках.

В рамках данных Методических указаний определены важнейшие принципы формирования стоимостной основы долгосрочных тарифов, предусмотрен перечень ключевых параметров государственного регулирования, используемых при реализации метода доходности инвестированного капитала, предусмотрено формирование необходимых условий привлечения средств для обновления объектов инфраструктуры и инновационного развития железнодорожного транспорта общего пользования.

При необходимости в течение долгосрочного периода, в Методических указаниях предусмотрено осуществление корректировки тарифов с учётом факторов, влияющих на величину параметров их расчета, но не зависящих от результатов хозяйственной деятельности субъекта регулирования. При этом корректировка осуществляется только в пределах отклонения от установленного уровня индексации на 1 процентный пункт.

В том случае, если под влиянием конъюнктурных изменений требуется пересмотр уровня индексации сверх указанного предела, задействуются иные механизмы обеспечения сбалансированной деятельности субъекта регулирования.

При этом в части резкого снижения объёмов транспортной работы в условиях спада экономики в большинстве случаев является фактором определяющим «автоматическое» изменение тарифов, в этой модели данный фактор пересмотра тарифов исключён, и таким образом нивелированы негативные последствия, связанные с контрциклическим характером регулирования.

Вместе с тем, исходя из параметров, одобренных Правительством Российской Федерации, ФСТ России определены долгосрочные тарифы на железнодорожные перевозки грузов в регулируемом секторе до 2018 года (в 2014 году сохранены на уровне 2013 года, а в 2015–2018 годах ограничены уровнем инфляции за предыдущий год: соответственно 4,8 % и 4,9 %).



В федеральном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов – на 2014 год предусмотрены субсидии ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в связи с принятием указанных тарифных решений, направленных на сдерживание тарифной нагрузки на пользователей транспортными услугами.

Также, в целях финансирования крупных инвестиционных проектов ОАО «РЖД» по развитию железнодорожной инфраструктуры, предполагается привлечение на возмездной основе средств Пенсионного фонда и Фонда национального благосостояния.

Таким образом, в существующей модели регулирования заложены основные подходы к реализации сетевого контракта и следующим этапом должно стать его юридическое закрепление на нормативно-правовом уровне.

Реализация вышеперечисленных задач по совершенствованию системы государственного тарифного регулирования позволит сформировать правовые и экономические основы для построения эффективного рынка транспортных услуг, обеспечивающего достижение целей структурного реформирования железнодорожного транспорта на завершающем этапе, а также обеспечит правовые основы формирования Евразийского экономического союза при построении и эффективном функционировании общего рынка транспортных услуг стран – членов ЕАЭС.



Фёдор Пехтерев

генеральный директор
ОАО «Институт экономики и развития
транспорта» (ИЭРТ)

Оценка современных подходов и принципов формирования международных транспортных коридоров на железнодорожной сети для обеспечения международных, в том числе транзитных, перевозок

Развитая транспортная система является одним из необходимых факторов успешного функционирования и развития экономики государств и международной торговли. В современных условиях, когда экономики стран связаны в единые сети регионального и мирового производства, развитие эффективно работающих транспортных систем является необходимым условием дальнейшей взаимной интеграции национальных экономик.

Создание надёжно функционирующих международных транспортных коридоров, обеспечивающих устойчивый экономический рост и потребности общества в перевозке пассажиров, движении товаров, повышении конкурентоспособности национальных транспортных систем и национальной экономики в целом, является приоритетным направлением транспортной политики государства.

Одной из ключевых внешнеэкономических задач, предусмотренных Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» (подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг»), является эффективное использование транзитного потенциала российских железных дорог с привязкой к развитию участков международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по территории страны.

В рамках Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ до 2020 года (утверждённой Советом глав правительств СНГ 18 октября 2011 года) ключевым приоритетом является согласованное развитие МТК и создание условий для снятия ограничений в международном транзитном сообщении в целях обеспечения беспрепятственной перевозки грузов и пассажиров.

Для привлечения дополнительных грузо- и пассажиропотоков на сеть железных дорог России и беспрепятственного их обеспечения, необходимо формирование и развитие транспортной инфраструктуры, а также создание привлекательных условий для клиентуры по использованию наземных транспортных коридоров.

Эффективность формирования транспортных коридоров обеспечивается на основе использования следующих принципов:

- сбалансированное развитие отдельных участков транспортных коридоров, включая совместимость технических стандартов, отсутствие «узких мест» по пропускным способностям;
- концентрация ресурсов на наиболее эффективных направлениях с устранением, по возможности, деструктивной конкуренции между отдельными международными направлениями;
- повышение уровня транспортного обслуживания за счёт развития транспортно-логистической и информационной инфраструктуры перевозок;
- приемлемые сроки следования грузов от производителя до потребителя продукции в сравнении с конкурентными маршрутами;
- надлежащее качество перевозок: своевременность доставки, сохранность грузов, полнота



информации о состоянии груза и его местонахождении в любой момент времени, и др.

При этом среди базовых подходов по формированию основных международных систем транспортных коридоров, которые учитывались при подготовке принятых к настоящему времени соглашений, концепций и программ развития МТК, можно выделить:

- создание условий по переориентации части транзитных грузопотоков с трансокеанских маршрутов на сухопутные железнодорожные маршруты;
- формирование системы железнодорожных магистралей (коридоров), способных обеспечить стабильную сухопутную связь между крупнейшими мировыми центрами экономической активности;
- формирование целостной железнодорожной инфраструктуры международных транспортных коридоров путём обеспечения сбалансированного развития национальных участков данных коридоров и пунктов стыковки железнодорожных систем разной ширины колеи;
- обеспечение максимальной гибкости тарифов и более широкое применение сквозных тарифных ставок при осуществлении комбинированных и мультимодальных перевозок грузов;
- осуществление совместной с пограничными, таможенными и другими контролирующими службами деятельности по упрощению процедур и технологии пересечения границ, а также совершенствованию технического оснащения тамо-

женных пограничных пунктов с целью сокращения времени перевозок грузов и пассажиров;

- формирование вдоль трасс международных транспортных коридоров логистической инфраструктуры, в том числе мультимодальных терминальных комплексов в ключевых транспортных узлах (в пунктах взаимодействия различных видов транспорта);
 - повышение уровня кооперации между партнёрами при функционировании логистических цепочек перевозок грузов и создание новой линейки транспортных продуктов повышенного качества в сегменте грузовых интермодальных перевозок.
- Фундаментальной основой по выделению указанных базовых принципов и подходов формирования МТК являются положения следующих документов, подписанных и принятых на межгосударственном уровне:
- Декларации Первой, Второй и Третьей Международных евроазиатских конференций по транспорту (в 1998, 2000, 2003 гг.);
 - Меморандумы взаимопонимания о сотрудничестве в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД;
 - Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ до 2020 года (утверждена Решением Совета глав правительств СНГ от 18 октября 2011 года);
 - Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих

по территории государств – участников СНГ (заключено Советом глав правительств СНГ 20 ноября 2009 года);

- Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества (г. Астана, 24 марта 2005 года);

- Европейское соглашение о главных международных железнодорожных линиях (СМЖЛ);

- Европейское соглашение о международных линиях комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и др.

Повышение уровня обеспечения международных перевозок до мировых стандартов и связанное с этим развитие и совершенствование инфраструктуры и её технического оснащения, а также совершенствование технологических процессов на транспорте, в значительной степени влияет на повышение качества обслуживания. Это, в свою очередь, позволяет совершенствовать качественные параметры не только международных, но и внутригосударственных перевозок.

1) Формирование согласованной тарифной политики в рамках МТК

В настоящее время в большинстве стран, с которыми стыкуются пролегающие по территории России МТК, недостаточно внимания уделяется анализу и мониторингу тарифов, что не позволяет оперативно реагировать на конъюнктурные изменения на товарных и транспортных региональных рынках, что может приводить к постепенной потере позиций на рынке перевозок в пользу альтернативных видов транспорта, где система построения тарифов является более гибкой, чем существующая в настоящее время на железнодорожном транспорте.

В этой связи, основной целью совершенствования системы тарифного регулирования в рамках обеспечения эффективного функционирования МТК является формирование тарифных условий, направленных на повышение конкурентоспособности международных перевозок грузов по сравнению с альтернативными видами транспорта.

Для достижения данной цели необходимо осуществление согласованной деятельности участников транспортного процесса по реализации комплекса мероприятий по следующим направлениям:

- активное применение при формировании тарифов маркетингового подхода, основанного на учёте изменений рыночной конъюнктуры на отдельные товарные группы и транспортные услуги конкурирующих видов транспорта;

- расширение практики использования сквозных тарифных ставок на перевозки грузов в международном сообщении, что способствует повышению уровня транспортного обслуживания.

2) Единая нормативно-правовая база обеспечения перевозок в МТК

Для создания условий свободного перемещения товаров и услуг требуется постепенное устранение всех барьеров в торгово-экономических связях, разработка действенной платёжно-расчётной системы, гармонизация и унификация национальных внешнеэкономических, налоговых и таможенных законодательств. Деятельность в данном направлении должна заключаться в анализе российских нормативно-правовых документов в области транспорта на предмет выявления их несоответствия международным нормам и актам государств, использующих транспортные коридоры на территории России. При этом при гармонизации транспортного законодательства приоритет должен отдаваться обеспечению национальных интересов, защите отечественных перевозчиков на внутренних и международных рынках транспортных услуг.

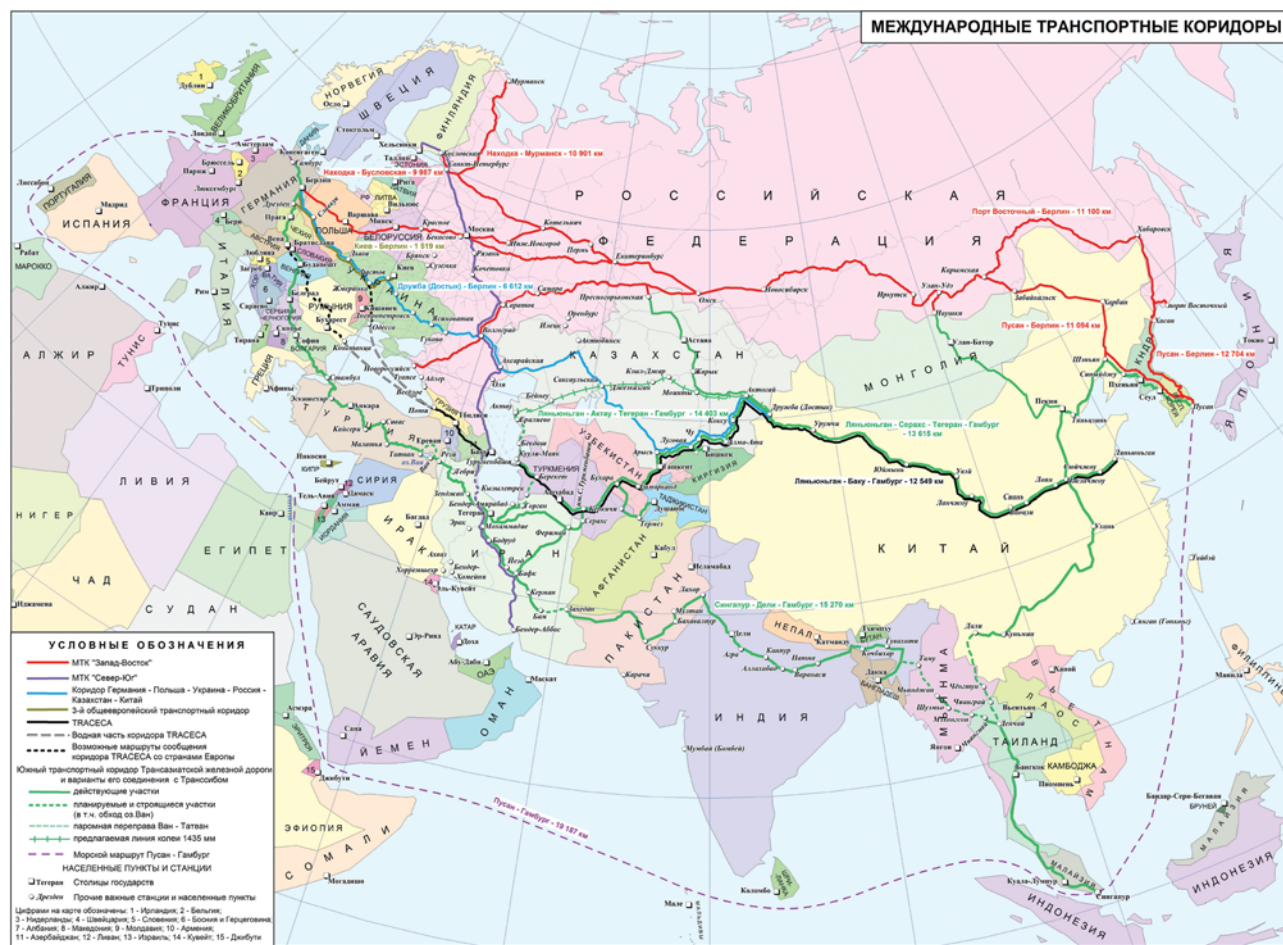
Важно отметить, что российские нормы транспортного права, в частности, действующий Устав железных дорог, принципиально отличаются от общепринятых во всём мире условий прямых смешанных сообщений. В первую очередь это относится к определению ответственности перевозчика, особенно при повреждении, порче, полной или частичной утрате груза, а также при нарушении сроков доставки.

В значительной степени при эксплуатации МТК требуют совершенствования таможенные правила, регулирующие порядок оформления документов, определяющих транспортировку транзитных грузов. Существующая законодательная база, регулирующая таможенный режим перевозок транзитных грузов, привела к негативным последствиям в части увеличения объёмов перевозок в МТК. Необходимо отменить практику, когда к транзитным грузам, кроме мер по транзитному режиму, принимаются меры, аналогичные для грузов ввоза, что ещё раз было отмечено президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным на Международном форуме «Стратегическое партнёрство 1520: Центральная и Восточная Европа», проходившем 9–10 октября 2013 года в г. Минске.

Реализация указанных мероприятий будет способствовать повышению конкурентоспособности национальных перевозчиков в МТК и гармонизировать российское законодательство в области транзитных интермодальных перевозок в соответствии с международными требованиями.

3) Развитие информационного обеспечения перевозок в рамках МТК

При обеспечении эффективных транспортных связей на принципах минимизации транспортной составляющей в цене продукции и повышении доходности транспортной системы решающее зна-



чение имеет согласованная работа всей цепочки транспортировки грузов и минимизация потерь на стыках. Эффективное управление функционированием системы в МТК способны обеспечить интеллектуальные информационные системы, позволяющие интегрировать телекоммуникационные и информационные системы всех видов транспорта. В частности, формирование в МТК единого информационного пространства должно обеспечивать взаимодействие крупных портов, пограничных станций, контейнерных терминалов и т. д.

Необходимо отметить, что на железнодорожном транспорте России уже сейчас внедрены передовые информационные технологии. Например, функционирующие информационно-вычислительные системы ДИСПАРК и ДИСКОН позволяют в реальном масштабе времени на основе динамических моделей осуществлять контроль над дислокацией вагонного парка на полигонах железных дорог России, стран СНГ и Балтии, а также решать вопросы оптимизации управления вагонопотоками.

Сокращению сроков доставки грузов, перевозимых по МТК, в значительной мере может способствовать внедрение информационных технологий, позволяющих выполнять коммерческие

и эксплуатационные процедуры грузовых перевозок на основе электронной обработки данных первичных перевозочных документов с использованием электронного обмена данными. В настоящее время на Транссибирской магистрали внедряется Автоматизированная информационная система организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной накладной.

Важным аспектом в данном направлении является формирование единых межгосударственных систем обмена данными между железнодорожными администрациями и государственными контрольными органами, прежде всего, осуществляющими приграничный контроль, в целях ускорения товародвижения и создания максимально комфортных условий для пользователей услуг транспортного комплекса путём реализации технологии работы по принципу «одного окна» и применения упрощенного механизма пересечения границ. Большую роль в этом играет также унификация международного транспортного права и международных перевозочных документов, в частности, унифицированная накладная ЦИМ/СМГС – проект, реализуемый под эгидой ОСЖД и ЦИТ.



Значимым направлением в данной области, способствующим повышению конкурентоспособности евроазиатских железнодорожных маршрутов, является реализуемый под эгидой Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП) проект «Электронный поезд». Это совместный «пилотный» проект железных дорог Германии, Польши, Беларуси и Казахстана, который направлен на оптимизацию документооборота международных грузовых перевозок путём внедрения юридически значимых электронных перевозочных и коммерческих документов (включая применение технологий электронного информирования и электронной подписи).

Реализация данной технологии обеспечивает снижение расходов грузоотправителей, связанных с таможенным оформлением за счёт минимизации их взаимодействия с таможенными органами при пересечении границ, при этом обмен необходимыми данными в электронном виде осуществляется непосредственно между таможенными органами стран Таможенного союза (ТС) со странами Европы и АТР, что, в свою очередь, способствует беспрепятственному проходу и исключению задержек в движении поездов.

При этом для железнодорожных администра-

ций целевым ориентиром является соответствие международным нормативам ОСЖД по приёму-передаче состава поездов на приграничных станциях, которые составляют 1 минуту на ось или 2–3 часа на грузовой состав.

Также современные транспортные услуги предполагают, помимо гарантированных сохранности и сроков доставки грузов, ещё и информационное сопровождение на всём пути от поставщика до потребителя, что возможно только при переходе на новый уровень информационно-логистического сопровождения транспортного процесса с использованием спутниковых технологий.

4) Внедрение современных технологий международных перевозок по МТК

Одной из особенностей функционирования МТК является решение задач по обслуживанию контейнерных и контейнерных перевозок в общении со странами ближнего и дальнего зарубежья. При этом важнейшее значение приобретают скорость и ритмичность доставки грузов, обуславливающие использование «жёстких» ниток графика пропуска ускоренных контейнерных и контейнерных поездов.

В этой связи, приоритетными направлениями, способствующими повышению уровня конкурентоспособности пролегающих по территории России МТК являются:

- использование **блок-поездов с высокой частотой курсирования** и жестким графиком движения и терминальной обработки, что обеспечит повышение маршрутной скорости за счёт формирования системы одиночных и групповых контейнерных отправок с концентрацией грузопотоков между крупными контейнерными терминалами-хабами;

- повышение качества (в т. ч. обеспечение **жестких гарантированных сроков доставки контейнеров и применение схем «от двери до двери»**). Решению данной задачи должно способствовать активное внедрение систем управления качеством, унификация (стандартизация) коммерческих технологий в рамках взаимодействия участников транспортного рынка (партионность, упаковка, способы загрузки и пломбирования), включая информационное сопровождение на каждом этапе, а также внедрение «сквозного» контроля качества международных перевозок;

- **развитие и модернизация опорной сети современных терминально-логистических центров**, способных обеспечить ритмичную работу с контейнерными поездами и интеграцию перевозочного процесса и процесса терминальной обработки контейнеров, а также развитие станций, выполняющих существенные объёмы переработки контейнерных отправок.

Основой реализации данных технологий и, соответственно, повышения качества и доходности перевозок является внедрение систем информатизации, а также централизация управления перевозками с обеспечением автоматизированного слежения за продвижением вагонов и контейнеров.

Помимо этого, в рамках развития данного направления, в целях привлечения на сеть ОАО «РЖД» значительных объёмов транзитных контейнеропотоков, в увязке с вышеуказанными мероприятиями, необходима также реализация совместных мер, в части:

- **совершенствование системы** сбыта железнодорожных контейнерных перевозок, в том числе за счёт тесного взаимодействия с европейскими и китайскими интермодальными операторами, а также администрациями железных дорог под эгидой ОСЖД и МСЖД;

- **обеспечение технической готовности подвижного состава**, что должно включать создание новых типов контейнерных платформ (с расширенным набором фитингов сочленённого типа – для двухъярусной перевозки контейнеров), а также развитие парка специализированных контейнеров и сменных кузовов;

- **расширение информационного сопровождения сервиса** (предоставление оперативных

сведений о дислокации контейнеров), и применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС;

- **повышение эффективности функционирования** пограничных переходов.

Для эффективного обеспечения пропуска поездов через железнодорожные пункты пропуска и устранения необоснованных задержек поездов необходима реализация ряда мероприятий по совершенствованию планирования перевозок грузов в международном сообщении на базе информационных технологий, а также модернизация перегрузочной и складской инфраструктуры в пунктах стыка двух железнодорожных систем 1520 мм и 1435 мм и др.

Особое место в рамках развития МТК занимают комбинированные технологии перевозок грузов, позволяющие увеличить объёмы перевозок, сократить сроки доставки и сохранность грузов, а также обеспечить введение единой ответственности за транспортировку грузов по всей транспортной цепи. В частности, к новым технологиям относится комбинированная перевозка гружёных автомобильных средств (контрейлерные перевозки), которая позволяет перейти от межвидовой конкуренции к сотрудничеству между предприятиями железнодорожного и автомобильного транспорта. Эта технология особенно актуальна для железнодорожного транспорта в общеевропейском коридоре № 2 и МТК «Север – Юг» (Балтика – Чёрное море).

Первостепенное значение на первом этапе создания отечественной системы комбинированных перевозок придаётся двум направлениям:

- 1) Малашевиче (Польша) – Брест – Минск (Белоруссия) – Москва

и

- 2) Хельсинки (Финляндия) – Санкт-Петербург – Москва.

Выбор этих направлений обусловлен, прежде всего, наличием потенциальных объёмов перевозок и отсутствием проблемы перегрузки, связанной со сменой ширины колеи. По данным российской и финской сторон, ежедневно на этом направлении в каждую сторону перевозится груз автотранспортом в объёме до 200 автопоездов. На автомобильном пограничном переходе в Бресте в ожидании таможенного и других видов государственного контроля автопоезда выстраивают многокилометровые очереди.

Помимо этого, в рамках развития комбинированных технологий на основных направлениях МТК целесообразно шире применять специализированные поезда для перевозок рефрижераторных контейнеров.

5) Повышение уровня взаимодействия и кооперации с зарубежными партнёрами

Важнейшим приоритетом взаимодействия государств в развитии отдельных направлений МТК и достижения стратегических целей по повышению их инвестиционной привлекательности и кон-

курентоспособности является согласованное проведение мероприятий по модернизации и обновлению основных фондов железнодорожной инфраструктуры. При этом, совместная разработка и реализация проектов комплексного развития транспортных коридоров на основных направлениях обслуживания мировых торгово-экономических связей (включая развитие транспортных узлов и подходов к ним), позволяет заложить основу для дальнейших действий по обеспечению увязки инвестиционных планов отдельных участников и нивелировать риски создания «узких мест» на сети отдельных стран-участниц.

Помимо этого, трансконтинентальные грузовые перевозки с использованием сухопутных маршрутов, по сравнению с перевозками морским транспортом, включают большее число участников перевозочного процесса. В связи с чем, создание международных логистических операторов позволяет обеспечивать большую координацию действий всех участников перевозочного процесса и способствует увеличению конкурентоспособности вследствие более широкого распространения «сквозных» транспортных услуг, а также контролю их качества на каждом этапе. В настоящее время создаётся Объ-

единенная транспортно-логистическая компания, основной сферой деятельности которой станет оказание широкого комплекса транспортных услуг на железных дорогах России, Казахстана, Беларуси. В рамках данной работы предполагается поэтапный переход на прямые расчёты с пользователями услуг за весь маршрут следования груза по железным дорогам, вне зависимости от места их оказания, и исключение необходимости оплаты провозных платежей через несколько экспедиторских компаний.

10 октября в рамках форума «Стратегическое партнёрство 1520» в Минске главами российских, белорусских и казахстанских железных дорог подписано Соглашение о базовых принципах создания и деятельности Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК), на основании которого будет подготовлено акционерное соглашение. Данное соглашение, как считают эксперты, а также международные чиновники Евразийской экономической комиссии, – первый практический проект интеграции железнодорожного бизнеса трёх государств. Причём, от этого выигрывают как железные дороги, так и, прежде всего, грузовладельцы, получая в одном окне единый пакет услуг и единые тарифы.



Часть III.

Деятельность международных организаций по облегчению процедур пересечения границ и гармонизации международного транспортного права







Франсуа Давенн

Генеральный секретарь ОТИФ

Создание единого права в области железнодорожных перевозок грузов на евразийском пространстве: проблемы и решения

Подписание 26 февраля 2013 года странами – членами ЕЭК ООН Совместной Декларации о содействии развитию евроазиатских железнодорожных перевозок и осуществляемой с этой целью деятельности вдохнуло новую жизнь в проект ЕЭК ООН «Единое евразийское железнодорожное право». Группа экспертов, созданная ЕЭК ООН с этой целью, приступила к своей работе, чтобы наполнить это единое транспортное право содержанием.

Для содействия работе по унификации евразийского железнодорожного транспортного права в ходе совещания Группы экспертов, которое состоялось 2 и 3 декабря 2013 года в Женеве, ОТИФ предложил на обсуждение свой анализ общих принципов разработки единого евразийского транспортного права для железнодорожных перевозок грузов.

Созданию транспортного права, объединяющего две правовые системы – ЦИМ и СМГС, или созданию самостоятельного транспортного права ОТИФ предпочитает, и будет защищать эту идею, создание интерфейсной системы между ЦИМ и СМГС с использованием единой транспортной накладной и единым режимом ответственности. Имея в виду данное обстоятельство, было бы трудно поставить под сомнение юридическую силу правовых систем КОТИФ/ЦИМ и СМГС для обеспечения перевозок, строго регулируемых соответствующими правовыми нормами данных систем.

Предложенная интерфейсная правовая система была бы применима только в случаях, когда

грузовые отправки пересекают границы между пространствами, на которых применяются правовые системы КОТИФ/ЦИМ и СМГС. Кроме того, она применялась бы на добровольной основе, если так решат стороны договора перевозки. Новая правовая система могла бы применяться по отношению к высокоэффективным коридорам, которые определяются сторонами.

И наконец, если стороны договора перевозки посчитают это необходимым, они могли бы также продолжать применение правовых систем КОТИФ/ЦИМ и СМГС и таким образом организовать переотправку грузов на границе двух правовых систем.

Интерфейсная правовая система для грузовых перевозок в сообщении между Европой и Азией

Создать на практике такую правовую систему будет относительно просто. Фактом является то, что значительный прогресс достигнут в деле сближения правовых положений КОТИФ/ЦИМ и СМГС, благодаря постоянным усилиям ОСЖД, ЦИТ и ОТИФ, а именно:

- сближение положений о презумпции ущерба в случае переотправки груза;
- создание транспортной накладной ЦИМ/СМГС;
- типовая вагонная и контейнерная ведомость и единый тип коммерческого акта ЦИМ/СМГС.

Вопрос правовой формы института для поддержки такого нового инструмента является очень сложным. ОТИФ полагает, что его необходимо обсудить в конце процесса, поскольку это зависит в большой степени от содержания самого закона. ОТИФ использует модель конвенции КОТИФ для того, чтобы предложить положения высокого

уровня, при этом сектору передаётся ответственность за принятие решений по конкретным условиям их применения.

Данные положения предполагают, что важное место будет выделяться договорным отношениям между сторонами. Этот вопрос необходимо будет подробно обсудить с нашими партнерами в ОСЖД, которые до сих пор придерживаются принципа реального контакта и весьма подробных положений о конкретных условиях применения положений в своде законов будущей системы.

Кроме того, весьма важно, чтобы положения нового инструмента были просты и практичны, а у железнодорожных предприятий имелась бы возможность развиваться. Если же, как имеет место на сегодняшний день, этого не будет, стороны договора перевозки выберут применение согласованного национального права со всеми вытекающими отсюда правовыми рисками. Целью разработки, осуществляемой под эгидой ООН, является избежать этого риска.

Именно потому, чтобы обеспечить скорейшую и эффективную реализацию данного права, ОТИФ склонен поддерживать создание специального Приложения к КОТИФ и специального Приложения к СМГС, для принятия которых должны быть найдены инструменты в обеих организациях.

На обсуждении в Женеве в начале декабря 2013 года концепции ОТИФ была противопоставлена концепция ОСЖД, в частности, Российской Федерации, где призывалось к созданию новой конвенции, заменяющей правовые системы КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

Тем не менее, ОТИФ остаётся при убеждении, что только интерфейсное право может быть быстро введено в действие на пространстве применения КОТИФ/ЦИМ и СМГС, простирающемся от Атлантического до Тихого океана.

Следовательно, ОТИФ станет выдвигать на запланированной в Женеве 71-ой сессии Группы экспертов предложение, которое будет ограничиваться положениями высокого уровня для применения на основе единого договора перевозки по единой транспортной накладной.

Однако трудности при применении такого права нельзя недооценивать. Предлагаемые положения высокого уровня могут применяться, только если соответствующая транспортная накладная будет быстро введена в действие. Рабочая основа уже существует вместе с единой транспортной накладной ЦИМ/СМГС, введённой в действие ЦИТ и ОСЖД при активном участии ОТИФ. В этой связи кажется необходимым для специалистов начать разработку проекта такого инструмента в рамках трёхсторонней рабочей группы ОСЖД/ЦИТ/ОТИФ.

ОТИФ убеждён в том, что широкое распространение единых правовых предписаний для железнодорожной перевозки пассажиров и грузов на евразийском пространстве будет возможно только при слиянии проверенных и испытанных положений, таких как в СМГС и КОТИФ/ЦИМ. При такой системе единая правовая основа, разработанная под эгидой ЕЭК ООН и совместимая с двумя правовыми системами, обеспечит устойчивую правовую базу для единого договора перевозки.





Единая унифицированная накладная ЦИМ/СМГС: будущее начинается сегодня

Эрик Евтимов

заместитель Генерального секретаря Международного комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ)

До 2006 года при переходе железнодорожных грузов из правового режима ЦИМ в режим СМГС при транспортировке из Европы в Азию и обратно осуществлялось переоформление накладных на стыковых пунктах, что увеличивало время нахождения груза на границе и повышало стоимость перевозки. Нередко при переоформлении документов имели место ошибки, что вело к задержкам в поставках грузов. Существовавшая правовая неопределённость снижала эффективность перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Чтобы исправить сложившуюся ситуацию, в 2006 году Международный комитет железнодорожного транспорта (ЦИТ) совместно с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) разработал Единую унифицированную накладную ЦИМ/СМГС, сочетающую в себе элементы накладной ЦИМ и накладной СМГС.

Единая унифицированная накладная ЦИМ/СМГС доступна как в обычном, так и в электронном виде. Для упрощения процесса перехода на новую единую унифицированную накладную ЦИТ разработал Руководство по накладной ЦИМ/СМГС, в которое регулярно вносятся необходимые обновления. Электронная накладная базируется на соответствующих технических, функциональных и правовых спецификациях. Так, ЦИТ, совместно с техническими специалистами, подготовил новую уточнённую версию данных спе-

цификаций, которые было запланировано опубликовать в сентябре 2013 года.

Таким образом, Единая унифицированная накладная ЦИМ/СМГС является «мостом» между правовыми режимами ЦИМ и СМГС. Накладная ЦИМ/СМГС одновременно является и договором перевозки между участниками режима ЦИМ и СМГС: грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем. В этом отношении Единая накладная ЦИМ/СМГС обеспечивает большую правовую определённость, так как она:

- Предусматривает указание всего маршрута перевозки груза «грузоотправитель – перевозчик – грузополучатель»;
- Определяет порядок оплаты расходов на перевозку грузоотправителем и грузополучателем;
- Определяет порядок возмещения ущерба за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза;
- Исключает системные ошибки при переоформлении накладных;
- Единая накладная ЦИМ/СМГС также признаётся в качестве таможенного транзитного и банковского документа. Она применяется при перевозках грузов маршрутными составами, вагонными группами, одиночными вагонами или контейнерами и доступна как в бумажной, так и в электронной форме.

Чуть больше восьми лет назад, 25 июля 2006 года, впервые грузовой поезд доставил товары из Украины через Польшу в Германию по Единой накладной ЦИМ/СМГС. С тех пор накладная ЦИМ/СМГС применяется на 50 грузовых линиях в 4 трансъевропейских железнодорожных коридорах. В настоящее время более 80 процентов перевозок в режимах ЦИМ/СМГС осуществляются с применением Единой накладной ЦИМ/СМГС, что на 20 процентов

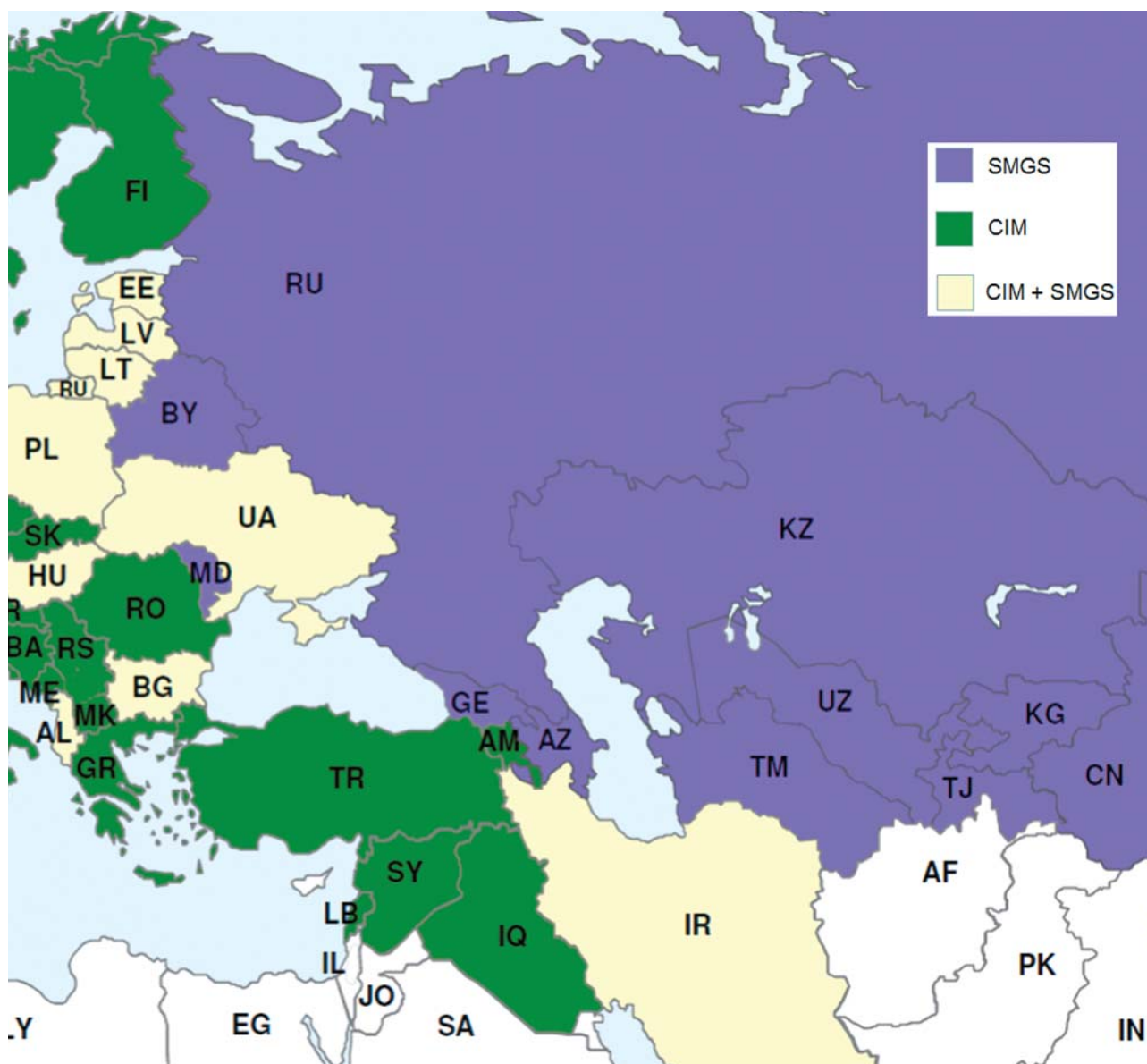
выше, чем в 2013 году. На заседании Группы экспертов и Правовой группы ЦИМ/СМГС было отмечено, что более 70 % контейнерных перевозок и более 18 % вагонных отправок осуществляются с применением Единой накладной ЦИМ/СМГС. Единая накладная ЦИМ/СМГС сделала возможной «сквозные» евразийские железнодорожные перевозки между Европой, где применяется режим ЦИМ, и Восточной Европой, Россией и Китаем, которые работают в рамках СМГС. Таким образом, накладная ЦИМ/СМГС обеспечивает связь между двумя правовыми режимами и способствует решению вышеупомянутых проблем: при применении Единой накладной ЦИМ/СМГС сокращаются расходы на перевозку и время простоя транспорта с грузом, обеспечивается большая прозрачность и надёжность перевозок, так как отпадает необходимость в переоформлении накладных и таможенных документов. Реализованные «пилотные» проекты продемонстрировали, что применение накладной ЦИМ/СМГС позволяет сэкономить 40 минут по одному вагону и 40 Евро по одной накладной.

Статистика за 2012 год, предоставленная ОАО «РЖД» и «УЗ» (Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины), говорит о трёхкратном росте в применении Единых накладных ЦИМ/СМГС. При этом тенденция к росту наиболее очевидно проявилась в 2012 году. Что касается применения Единой накладной ЦИМ/СМГС при железнодорожных перевозках в первые десять месяцев 2012 года, то, согласно информации, предоставленной ОАО «РЖД», за этот период было оформлено 28000 накладных ЦИМ/СМГС. Согласно информации, предоставленной Белорусской железной дорогой (БЧ), поставки автомобильных комплектующих на завод компании «Фольксваген» в Калуге осуществляются фактически бесперебойно. Оформление груза производится только один раз – и не в Бресте (Беларусь), а в Малашевице (Польша). Согласно информации, предоставленной немецкой железнодорожной компанией «DB Schenker Rail Deutschland» (DBSR De), для оптимизации транспортного обслуживания в Коридоре II необходимо также предусмотреть возможность частичных отгрузок с применением Единой накладной ЦИМ/СМГС. Ещё одним примером эффективной работы является маршрут, обслуживаемый с 2011 года DB Schenker Automotiv, на котором осуществляется отправка запасных частей к автомобилям в Нижний Новгород.

По сообщениям, поступающим от членов Международного комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ), Единая накладная ЦИМ/СМГС всё чаще применяется на новых трансконтинентальных маршрутах. ОАО «РЖД» и InterRail подтвердили, что их клиенты заинтересованы в осуществлении грузовых перевозок с применением единой накладной ЦИМ/СМГС из Китая в Германию и Швейцарию. Более того, по информации ИнтерРейл, накладная ЦИМ/СМГС уже интегрирована



в IT-портал «Электронный поезд», что создаёт возможность для её более широкого и эффективного применения. Согласно информации, предоставленной DB Schenker Rail AG (DBSR De) и ОАО «РЖД», а также информации из Министерства железных дорог Китайской Народной Республики, первые перевозки грузов железнодорожным транспортом из Китайской Народной Республики в Европу были осуществлены 30 и 31 октября 2012 года из Чунцина (КНР); маршрут проходит через пограничный пункт Алашанькоу – Достык и далее по территории Казахстана, России, Беларуси и Польши до пункта назначения Дуйсбург (Германия). Растёт интерес в Швейцарии к железнодорожным перевозкам из Китайской Народной Республики. В сентябре 2012 года швейцарская розничная компания Migros в сотрудничестве с поставщиком услуг по перевозкам железнодорожным транспортом InterRail отправила пробный контейнер из Шанхая в Швейцарию.



Успешное сотрудничество между ЦИТ и Координационным советом по транссибирским перевозкам обеспечивает регулярное применение Единой накладной ЦИМ/СМГС при грузоперевозках по Транссибу. Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) является самым протяжённым сквозным объектом инфраструктуры в мире (9288 км) и протянулась от Владивостока на Дальнем Востоке до Бреста, находящегося на границе Польши и Беларуси. В рамках сотрудничества в Меморандуме о взаимопонимании от мая 2011 года и в рабочем плане на 2013–2015 годы были согласованы следующие направления деятельности на краткосрочный период: применение Единой накладной ЦИМ/СМГС для упрощения процедур и сокращения времени на пересечение границ, в том числе для повышения эффективности процедуры таможенной очистки, а также процедур обработки транзитных, экспортных и импортных грузов; использование Единой накладной ЦИМ/СМГС

в мультимодальных перевозках («железная дорога – море») и внедрение унифицированных стандартов и интернет-платформ для применения электронной накладной ЦИМ/СМГС при грузовых перевозках по Транссибирской железнодорожной магистрали.

Международный комитет железнодорожного транспорта (ЦИТ) ещё раньше подтвердил важность применения Единой накладной ЦИМ/СМГС при грузоперевозках в Китайскую Народную Республику и из Китайской Народной Республики. Для обеспечения более широкого применения данной накладной ЦИТ предлагает добавить в Приложение 1 к Руководству по накладной ЦИМ/СМГС следующие три оси грузоперевозок:

- Алашанькоу – Достык между Китайской Народной Республикой и Казахстаном;
- Эрлянь – Замын Ууд между Китайской Народной Республикой и Монголией;
- Маньчжурия – Забайкальск между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией.

Успешное вступление Российской Федерации в ВТО 22 августа 2012 года повысило значение Единой накладной ЦИМ/СМГС при перевозках грузов железнодорожным транспортом. Это связано с тем, что применение накладной ЦИМ/СМГС упрощает прохождение таможенных процедур при экспорте и импорте, так как данная накладная признаётся в качестве таможенного транзитного документа при международных перевозках по железной дороге в таможенном кодексе Таможенного союза России/Беларуси/Казахстана. Кроме этого, согласно Статье 9 Приложения 9 Международной конвенции Европейской экономической комиссии ООН 1982 года о гармонизации пограничного контроля грузов, Единая накладная ЦИМ/СМГС упрощает процедуру пограничного контроля при международных грузоперевозках железнодорожным транспортом. Приложение 9, в том числе Единая накладная ЦИМ/СМГС, было одобрено Евросоюзом от собственного имени и от имени государств – членов ЕС.

ЦИТ также активно работает по линии расширения применения накладной ЦИМ/СМГС в мультимодальных перевозках «железная дорога–море». Уже в Калининградской декларации от 7 ноября 2008 года предлагалось последовательное применение Единой накладной ЦИМ/СМГС в качестве мультимодального документа при железнодорожных паромных перевозках по Балтийскому и Чёрному морям.

Экономический рост Прибалтийских стран и взаимная торговля с Российской Федерацией (в дополнение к торговле с Казахстаном, Китаем и другими странами) – важный аргумент в пользу прогнозируемого значительного роста спроса на железнодорожные перевозки в Балтийском регионе. Грузоперевозки в Европу через Рижский порт и его интеграция в Транссибирскую железнодорожную систему обеспечивают отличную возможность для применения Единой накладной ЦИМ/СМГС при смешанных евразийских перевозках. Однако необходимы совместные усилия всех участников процесса по созданию благоприятных условий для Казахстана, Китая и других азиатских стран с тем, чтобы они были заинтересованы в выборе балтийских портов при использовании данного соединения «железная дорога–море».

Значительные перемены в последние годы произошли и в Черноморском регионе. В конце февраля 2013 года в турецком порту Самсун состоялось официальное открытие новой железнодорожно-паромной линии «Самсун – Кавказ», позволяющей осуществлять перевозку грузов из России через порт Кавказ в порт Самсун, находящийся в восточной части Турции. Отсюда осуществляется доставка грузов железнодорожным или автомобильным транспортом в пункты назначения на территории Турции или других стран Ближнего

и Среднего Востока. Эта новая линия будет способствовать развитию торговых отношений как между Россией и Турцией, так и между всеми странами Черноморского региона. Кроме этого, новая железнодорожная паромная линия будет способствовать развитию системы смешанных перевозок между Россией и Турцией, а также между странами Ближнего и Среднего Востока и Кавказа. Ожидаемые преимущества унификации правил в области международных перевозок в рамках Конвенции о международных перевозках по железной дороге (КОТИФ) и включения в перечень ЦИМ (перевозки морским/речным транспортом) для стран Черноморского региона очевидны.

Перевозкам железнодорожным транспортом уделяется всё большее политическое и правовое значение, так как сквозная перевозка наземным и морским транспортом по единой накладной ЦИМ, представляющей собой договор перевозки, приобретает решающее значение с точки зрения связи портов с ключевыми центрами производства и потребления товаров в Европе, России и Азии. В этой связи в 2011 году ЦИТ создал специальную Рабочую группу «Мультимодальность», в рамках которой рассматриваются вопросы возможности применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС в железнодорожно-морском сообщении и выработке единого сквозного перевозочного документа. В ближайшее время будут внесены изменения в Руководство по накладной ЦИМ/СМГС, учитывающие особенности перевозки грузов морским транспортом и обеспечивающие возможность применения единой накладной ЦИМ/СМГС при мультимодальных перевозках.

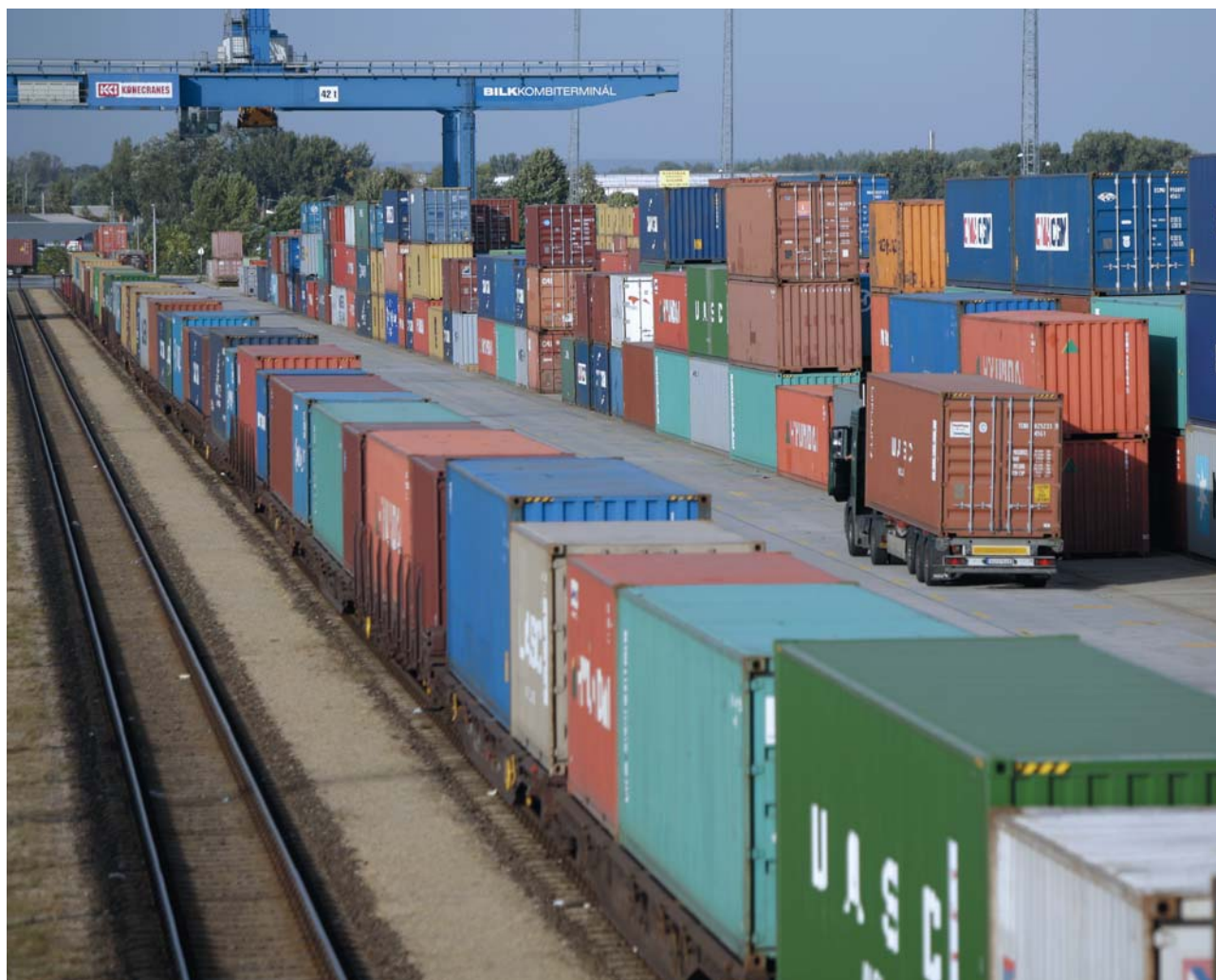
Несмотря на упомянутые существенные положительные перемены, по-прежнему остро стоит вопрос о развитии грузоперевозок железнодорожным транспортом между Европой, Россией и Азией, так как до сих пор степень освоения таких перевозок составляет всего лишь 1%. Таким образом, долгосрочной целью работы в данном направлении является создание единого правового режима перевозок от Атлантического до Тихого океана. Единый унифицированный правовой режим международных перевозок железнодорожным транспортом будет способствовать дальнейшему сокращению транспортных расходов и ускорению движения грузопотоков, что, в свою очередь, приведёт к росту объёма грузопотоков в Евразийском транспортном коридоре. Однако для осуществления данной инициативы требуется участие государств и соответствующих международных организаций, а также опыт отраслевых ассоциаций железнодорожного транспорта в поиске адекватных технических решений.

Создание гармонизированного международного правового режима грузоперевозок было заявлено в качестве долгосрочной правовой и политической цели на следующие десять-пятнадцать

лет. Пока идёт процесс создания такого нового унифицированного правового режима, Европейская экономическая комиссия ООН призывает железные дороги и соответствующие отраслевые объединения решать вопросы гармонизации на договорной основе. Так, например, третий этап проекта «Транспортно-правовая интероперабельность ЦИМ/СМГС» предполагает разработку стандартных правил железнодорожных перевозок на договорной основе. В феврале 2013 года 37 представителей стран-участниц подписали Политическую декларацию по унификации правил в области евразийских перевозок грузов железнодорожным транспортом, тем самым взяв на себя обязательство официально начать работу по гармонизации правового режима в области железнодорожных перевозок под эгидой ООН. Пока идёт работа по унификации, все заинтересованные компании, занимающиеся грузовыми железнодорожными перевозками, а также другие заинтересованные лица и международные организации, связанные с деятельностью железных дорог, приглашаются к разработке временных стандартных правил для договоров на перевозки

грузов железнодорожным транспортом по территории Европы и Азии.

Таким образом, можно утверждать, что деятельность Генерального секретариата ЦИТ совместно с Координационным советом по транссибирским перевозкам и партнёрами по разработке типовых правил для договоров перевозки железнодорожным транспортом по территории Европы и Азии (GTC EurAsia), в дополнение к той поддержке, которая уже в настоящее время оказывается отрасли, получает существенную политическую поддержку, что позволяет говорить о многообещающем будущем трансконтинентальных железнодорожных перевозок. Самым значительным преимуществом в этом отношении будет увеличение привлекательности и конкурентоспособности железнодорожных перевозок в сравнении с перевозками другими видами транспорта и обеспечение железных дорог дополнительным правовым инструментом, позволяющим осуществлять перевозку грузов между Европой и Азией в более благоприятном правовом режиме, отвечающем требованиям современной экономической и политической ситуации.





Геннадий Бессонов

Генеральный секретарь КСТП

Проблемы развития международных перевозок по Транссибирской магистрали: требования рынка и перспективы

Тенденции развития товарного рынка и изменения географии размещения промышленных производств непосредственным образом затрагивают рынок транспортных услуг. Роль стран Азиатско-Тихоокеанского региона, в первую очередь восточной и юго-восточной Азии, как глобального центра производства высокотехнологичных товаров и товаров массового потребления непрерывно растёт. Эта тенденция усиливается и стремлением ряда ведущих западных производителей автомобилей, электроники и других товаров с высокой прибавочной стоимостью к переносу части своих производственных мощностей в Китай, преимущественно в активно развивающиеся северные провинции. Такое изменение глобальной карты производства товаров неизбежно влечёт за собой перераспределение грузопотоков. Поэтому игроки евро-азиатского транспортного рынка в ближайшей перспективе столкнутся с необходимостью адаптации к изменившейся конъюнктуре, ведь от её успешности напрямую зависит конкурентоспособность каждого участника грузоперевозок и экономическая эффективность его деятельности.

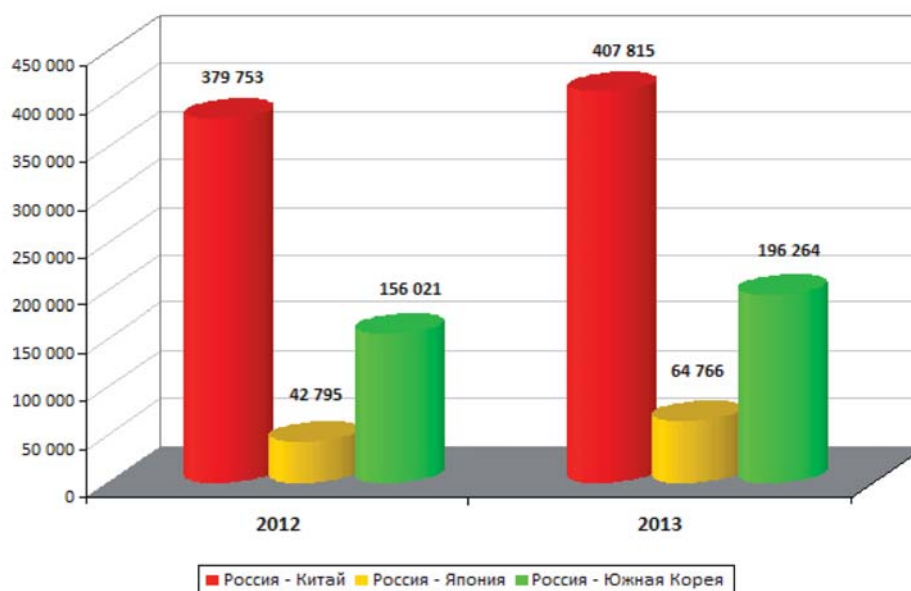
Упомянутые тенденции развития товарного рынка открывают исключительные возможности для развития сектора железнодорожных грузоперевозок. Современные железнодорожные и интермодальные транспортные продукты с привлечением железных дорог способны обеспечить тот

уровень сохранности грузов, прозрачности перевозки и скорости доставки, который является коммерчески привлекательным для производителей ценных и высокотехнологичных товаров, а также товаров сезонного спроса и который объективно недоступен для перевозки по альтернативным морским маршрутам. О потенциале развития железнодорожного транспорта в данном направлении свидетельствует также последняя статистика контейнерных перевозок по ТСМ: в условиях общего спада объёмов по основным группам грузов контейнерные перевозки показывают умеренно положительную динамику (см. диаграммы).

При этом очевиден тот факт, что процесс привлечения дополнительных объёмов грузов на евро-азиатские железнодорожные маршруты, в том числе коридор «Восток–Запад», должен быть системным, плановым, учитывающим имеющиеся ресурсы пропускных и перерабатывающих способностей железнодорожной инфраструктуры и наличие подвижного состава. Такая работа должна основываться на всестороннем прогнозировании потребностей в перевозках по евразийским маршрутам с учётом специфических требований клиентов по скорости доставки, ритмичности и партионности перевозок, а также необходимости организации индивидуальных сервисов.

Для того, чтобы обеспечить растущую грузовую базу необходимыми перевозочными объёмами требуемого качества, на евро-азиатском пространстве, в том числе на российских железных дорогах, реализуются инфраструктурные проекты, осуществляемые с учётом экономических прогнозов на среднесрочную перспективу. В частности, такими проектами является модернизация Транссиба и БАМа, уже одобренная правительством РФ

Перевозки крупнотоннажных контейнеров между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (2012–2013 гг.)



и предусматривающая инвестиции в размере 562 миллиардов руб.

С учётом динамичного развития северных и центральных провинций Китая, реализация данного проекта позволит создать предпосылки для привлечения только в сегменте контейнерных перевозок дополнительного грузопотока в размере до 1 миллиона ДФЭ к 2020 году, что составляет около 2 % объёмов прогнозируемых контейнерных перевозок между Европой и Азией.

Той же цели служит инициатива по продлению ширококолейной железнодорожной сети до Братиславы и Вены – совместный проект железных дорог Австрии, Словакии, Украины и России. В результате реализации данных проектов значительно вырастут экономическая эффективность грузоперевозок по международному транспортному коридору «Восток–Запад» и степень интегрированности евро-азиатской транспортной системы.

Однако развитие инфраструктуры является долгосрочным компонентом работы по обеспечению требуемого уровня сервиса, длительность реализации которого связана с объективными причинами, а именно – с необходимостью поиска источников долгосрочных инвестиций, сложностью разработки технического и экономического обоснования, потребностью согласования действий большого количества заинтересованных сторон и пр.

Другим рычагом воздействия на конкурентоспособность транспортной системы, в том числе коридора «Восток–Запад» и его основы – Транссибирской магистрали, позволяющим оперативно решать задачи в соответствии с требованиями потребителей и с учётом текущей рыночной конъюнктуры, является отладка существующих механизмов перевозки. Эта деятельность входит

Объёмы перевозки порожних и гружёных крупнотоннажных контейнеров по ТСМ (ДФЭ)



В 2012 году общий объём контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали в международном сообщении составил 643 308 ДФЭ



В 2013 году общий объём контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали в международном сообщении составил 705 745 ДФЭ, что на 9,7 % выше показателя 2012 года

в компетенцию КСТП, выступающего в качестве посредника между участниками транспортного рынка, потребителями транспортных услуг и государственными органами, площадки для выработки совместных решений и экспертного центра. Работа по ключевым направлениям данного аспекта развития конкурентных преимуществ железнодорожных грузоперевозок – совершенствование и унификация документооборота, внедрение сквозных ставок, развитие информационного обеспечения и др. – является единым и непрерывным процессом, в рамках которого успех выполнения каждой задачи влияет на эффективность реализации других мер. Иными словами, отладка логистических цепочек и организационных процессов грузоперевозок возможна только при тесном взаимодействии всех заинтересованных сторон, основанном на принципах открытости и партнёрства. Только так обеспечивается адекватное и оперативное решение проблем, сдерживающих рост конкурентоспособности транссибирских перевозок.

Важнейшим из факторов, снижающим возможный уровень реализации конкурентного потенциала перевозок по Транссибирскому маршруту, является отсутствие на Транссибе **единой информационной системы**, которая могла бы обеспечить быстрый и экономичный обмен информацией о продвижении и статусе контейнеров.

Несмотря на внедрение новых информационных технологий, в том числе программы ДИСПАРК, позволяющей в режиме реального времени отслеживать позицию контейнера, уровень информационного обеспечения грузоперевозок остаётся недостаточным для адекватного обеспечения потребностей клиента в информационной поддержке. Вследствие этого и степень информационной прозрачности перевозочного процесса не соответствует пожеланиям грузоотправителей и грузополучателей.

Известно также, что более чем в половине случаев задержка грузов на границах является следствием **неправильного оформления перевозочных и сопроводительных документов** на перевозимые грузовые отправки, а именно предоставление неполной или недостоверной информации.

Для устранения этой причины необходимо переходить на безбумажные технологии с использованием электронных перевозочных и сопроводительных документов. Внедрение таких технологий возможно только в рамках единого информационного пространства Транссибирского маршрута. Такая интегрированная структура смогла бы объединить всех участников перевозочного процесса и обеспечить возможность оперативного и эффективного информационного взаимодействия между ними, включая обмен электронными юридически значимыми документами в режиме реального времени.

В рамках работы в данном направлении одной из приоритетных задач является автоматизация

убытия вагонов из России, а на следующем этапе – автоматизация прибытия грузов, реализуемая через агентов и экспедиторов за границей.

Решение задач по внедрению единых информационных технологий и электронного документооборота неразрывно связано с необходимостью **комплексной оптимизации пограничного контроля** и эффективности взаимодействия пограничных и таможенных органов с участниками перевозки. Эта работа представляется обязательным условием дальнейшего развития транзитного потенциала Транссиба.

В связи с этим необходимо развивать клиентоориентированный подход. Актуальным, как один из его компонентов, является сокращение сроков таможенного декларирования за счёт отмены лишних требований по предоставлению информации. Кроме того, назрел вопрос относительно изменения подходов к управлению рисками и выработки понятного механизма контроля таможенной стоимости. Наряду с совершенствованием технологии таможенного контроля необходимо разрабатывать систему оценки рисков, а также проводить экономический, товароведческий, математический и статистический анализ информации о мировом производстве, товаропотоках, схемах расчётов. Комплексный и всесторонний анализ такого рода позволит заблаговременно выявлять группы товаров, связанных с повышенным риском, а также с высокой долей точности оценивать вероятность возникновения нештатной ситуации.

Вместе с внедрением единого юридически значимого электронного документооборота на базе новейших технологий электронного обмена данными решение этих задач позволит выстроить более эффективную модель взаимодействия с таможенными органами, что в конечном итоге позволит существенно повлиять на сокращение транзитного времени доставки груза.

Немаловажным препятствием, сдерживающим развитие конкурентоспособности грузоперевозок по ТСМ, является также **недостаточный уровень прозрачности и предсказуемости конечной стоимости** перевозки.

Как известно, сложность обеспечения такого уровня обусловлена тем, что в формировании тарифных условий участвует множество игроков рынка, каждый из которых стремится получить максимальную выгоду. В результате тарифные ставки становятся неконкурентоспособными, и, как следствие, клиенты уходят на альтернативные виды транспорта и маршруты.

Выработка конкурентоспособной сквозной ставки может быть обеспечена только адекватным снижением тарифов всеми без исключения участниками перевозочного процесса: железными дорогами (как российскими, так и дорогами стран, прилегающих к Транссибирскому маршруту), судоходными

ТРАНСИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ и другие основные транзитные линии России



и стивидорными компаниями, операторами и экспедиторами.

Расхождение норм национального и международного транспортного права, существование двух равновеликих правовых сред – «восточной» и «западной» – представляют собой многолетнюю проблему, сдерживающую развитие экономически эффективных международных транспортных продуктов. Актуальность проблемы становится ещё более очевидной на фоне уровня интеграции правовых сред конкурирующих видов транспорта – морского и воздушного. Несомненно, огромным прорывом в направлении унификации железнодорожного права является унифицированная транспортная накладная ЦИМ/СМГС.

Для обеспечения дальнейшего роста транзитных перевозок из промышленных центров Китая и других стран Азии в Европу необходимо ускорить внедрение накладной ЦИМ/СМГС. Её применение исключает необходимость переоформления перевозочных документов при пересечении границы и сокращает расходы на документальное обеспечение отправок. Кроме того, сокращаются простой вагонов и общее время доставки груза.

В ближайшей перспективе перед международными организациями, работающими над совершенствованием железнодорожного права, – КСТП, МСЖД, ОСЖД и ЦИТ – стоит задача не только по унификации перевозочных документов, но и по их гармонизации. Это является обязательным условием перехода на единый перевозочный документ, что сократит не только транзитное время, но и значительно снизит уровень сквозной

ставки, разумеется, при заинтересованности и активном участии в данной работе всех участников перевозочного процесса.

Помимо стыков разных правовых сред и таможенных зон, не меньшую трудность в организации грузоперевозок представляют **технологические стыки различных видов транспорта**. Очевидно, что разработка и внедрение конкурентоспособных интермодальных транспортных продуктов, отвечающих требованиям грузоотправителей и грузополучателей, возможно только при эффективном взаимодействии различных видов транспорта, в частности, железнодорожного и морского.

Несогласованность действий железнодорожных и морских перевозчиков, стивидорных компаний и портовых администраций зачастую приводит к простоям подвижного состава на припортовых путях в ожидании погрузки или разгрузки, неэффективному использованию портовых мощностей и задержке в отправлении судов. В конечном итоге это приводит к повышению ставок поставщиками транспортных услуг, которые вынуждены закладывать в них потери от возможных задержек и простоев. Поэтому остро стоит вопрос развития тесного взаимодействия железнодорожных компаний с морскими портами и создания эффективных технологий международных перевозок, основанных на долгосрочном планировании и оперативном информационном обмене между всеми участниками логистической цепочки. Необходимо также ускорить переработку грузов в транспортных узлах на стыках железнодорожного и морского

транспорта, что позволит транспортным компаниям предоставлять владельцам грузов сервис на уровне мировых стандартов и поддерживать требуемый уровень конкурентоспособности вне зависимости от текущей рыночной конъюнктуры. В условиях развитого конкурентного рынка перевозок грузов это имеет огромное значение.

В контексте создания эффективных интермодальных цепочек перспективным представляется также вхождение железнодорожных компаний в капиталы морских портов и создание управляющих компаний для координации инвестиционной политики и действий всех участников логистической цепочки на базе единых диспетчерских служб.

Кроме того, не менее важна совместная проработка всеми участниками перевозки вопросов нормативно-правового урегулирования технических и технологических проблем взаимодействия железнодорожного и морского транспорта.

Поскольку в свете последних тенденций рынка железнодорожный транспорт в значительной мере будет ориентироваться на ценные и высокотехнологичные грузы, остро встаёт вопрос о **соответствии** железнодорожных и интермодальных транспортных продуктов **международным стандартам сохранности грузов и безопасности**.

Единственным реально эффективным инструментом обеспечения безопасности перевозки грузов в рамках интермодальных сервисов «от двери до двери» являются комплексные сквозные технологии безопасности, обеспечивающие посредством современных информационных и телекоммуникационных технологий (в том числе – спутниковых) непрерывный мониторинг перевозочного процесса и оперативное взаимодействие его участников.

Работа в данном направлении ведётся в рамках возглавляемой КСТП подгруппы «Охрана международных железнодорожных коридоров» Рабочей

группы МСЖД Security – BIRC. Учитывая важность выработки единых стандартов и нормативных документов в сфере безопасности перевозок, группа разрабатывает памятку КСТП/МСЖД «Правила обеспечения сохранности грузов, перевозимых железнодорожным транспортом в евроазиатском сообщении».

Подводя итог, следует отметить, что для сохранения конкурентных позиций железнодорожного транспорта на рынке и привлечения дополнительных объёмов транзитных грузов из стран АТР на Транссиб необходима реализация комплексного подхода, включающего целенаправленную работу по следующим направлениям:

- привлечение долгосрочных источников инвестиций в развитие портовой инфраструктуры и железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам;

- сокращение эксплуатационных расходов на грузоперевозки за счёт гармонизации графика движения, распределения грузопотоков и транспортной логистики;

- разработка и внедрение единой технологии работы железнодорожных и морских перевозчиков, а также введение единого перевозочного документа для перевозки контейнерных грузов по железной дороге и по морю;

- формирование на базе единого перевозочного документа сквозной тарифной ставки;

- обеспечение сквозного интегрированного интермодального сервиса по принципу «от двери до двери» на всём протяжении перевозок: от морских портов отправления до железнодорожных станций назначения и склада грузополучателя.

Решение каждой из перечисленных задач может иметь решающее значение для перспективы развития грузоперевозок по транспортному коридору «Восток–Запад» и его стратегической значимости для экономик стран Евразии в будущем.





Реализация проекта «eRail Freight» по использованию данных из электронной накладной для выполнения таможенных процедур

По информации МСЖД

1. История вопроса и нынешняя ситуация

1.1. Одновременное существование двух систем

Большинство железнодорожных предприятий (ЖДП) пользуется компьютерными системами, что позволяет им обрабатывать данные из транспортных накладных в электронном виде. Однако в большинстве случаев программные приложения различных ЖДП несовместимы друг с другом или не охватывают все функции транспортной накладной. Поэтому с грузами, как правило, направляется транспортная накладная, которая в процессе транспортировки проходит обработку на различных ЖДП в различных ИТ-системах с помощью разных программных приложений (производство, учёт, статистика и т. д.). Тем не менее, многократная обработка бумажного документа различными электронными системами ведёт к лишним затратам и ошибкам.

1.2. Преимущества «безбумажной» транспортировки и новые таможенные требования

Анализ рынка железнодорожных перевозок в Европе свидетельствуют о том, что от 10 до 15 % конечной стоимости транспортировки составляют затраты на бумажную документацию и задержки в транспортировке из-за необходимости создания и проверки данных документов. Согласно проведенным расчётам, эти расходы могут

быть снижены на 20 % при внедрении электронного обмена данными.

Кроме этого, полный переход на электронную передачу документов позволит улучшить качество транспортного обслуживания, ускорить обмен информацией, сделав его более надёжным. Исчезнут сложности, связанные с использованием бумажных документов (задержки в отправке грузов, утрата документов и т. п.).

Правовая основа для введения электронной накладной существует уже несколько лет. В целях безопасности, начиная с 1 июля 2009 года, таможенные органы информируются обо всех грузах за 2 часа до пересечения внешних границ Евросоюза.

С введением нового таможенного кодекса Евросоюза обмен информацией с таможенными органами осуществляется в электронном виде, что означает завершение действия упрощённой процедуры железнодорожной перевозки, которая в настоящее время базируется на бумажной транспортной накладной.

Поскольку в транспортной накладной содержится значительная часть информации, необходимой для осуществления таможенных процедур, Рабочая группа по таможенным вопросам CER начала реализацию проекта NTCS-Rail1, целью которого является использование данных из электронной накладной для выполнения таможенных процедур.

2. Цель проекта

Целью проекта «e-Rail Freight» является полный переход на электронный обмен данными в международных грузоперевозках во всей зоне КОТИФ

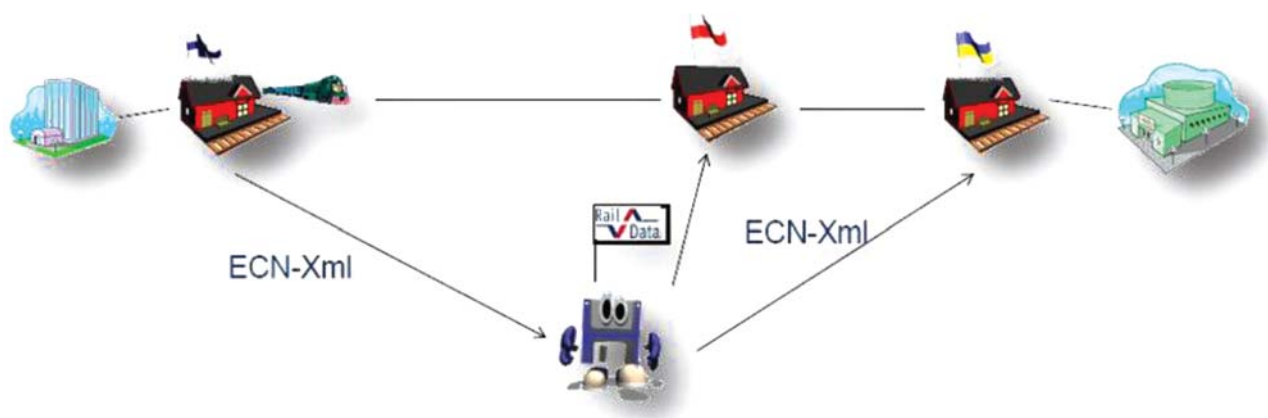


Рис. 2. Поток документов в рамках проекта «eRail Freight»
(источник <http://www.raildata.coop/ORFEUS.htm>)

оператором которой является RAILDATA. Это позволяет сократить количество интерфейсов до одного и ускорить внедрение электронного обмена данными. При переходе на платформу ORFEUS обмен данными со всеми другими ЖДП, работающими на платформе Orfeus, а именно: Green Cargo, DB Schenker Rail Deutschland, DB Schenker Rail Scandinavia, DB Schenker Rail Nederland, SNCB Logistics, CFL Cargo, SBB Cargo, Rail Cargo Group, SNCF Fret и Trenitalia Cargo, осуществляется с использованием всего одного интерфейса.

Выход на центральную систему позволяет обрабатывать несколько версий ECN-xml сообщений (ЭТН). Каждое ЖДП может перейти на новую версию сообщений без необходимости одновременного перехода на эту версию сразу всех ЖДП.

3.3. Первый этап: обмен данными ЦИМ

Первый этап – обмен всеми данными накладной ЦИМ в ЕСМ-xml сообщении (текущая версия 1.4). Сюда входят данные, требуемые таможней по состоянию на 1 июля 2009 года (предварительное направление ЭТН в отношении грузов, поступающих на территорию ЕС или находящихся на территории ЕС).

3.4. Второй этап: «Безбумажные» международные перевозки / Электронная транспортная накладная

«Безбумажные» международные перевозки требуют:

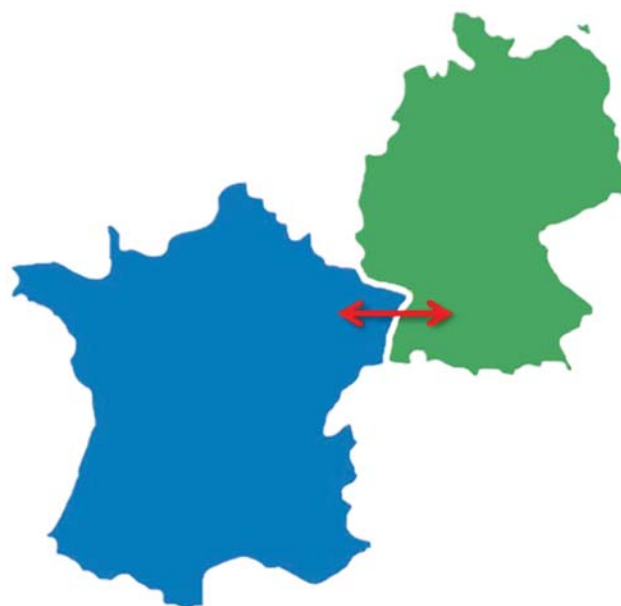
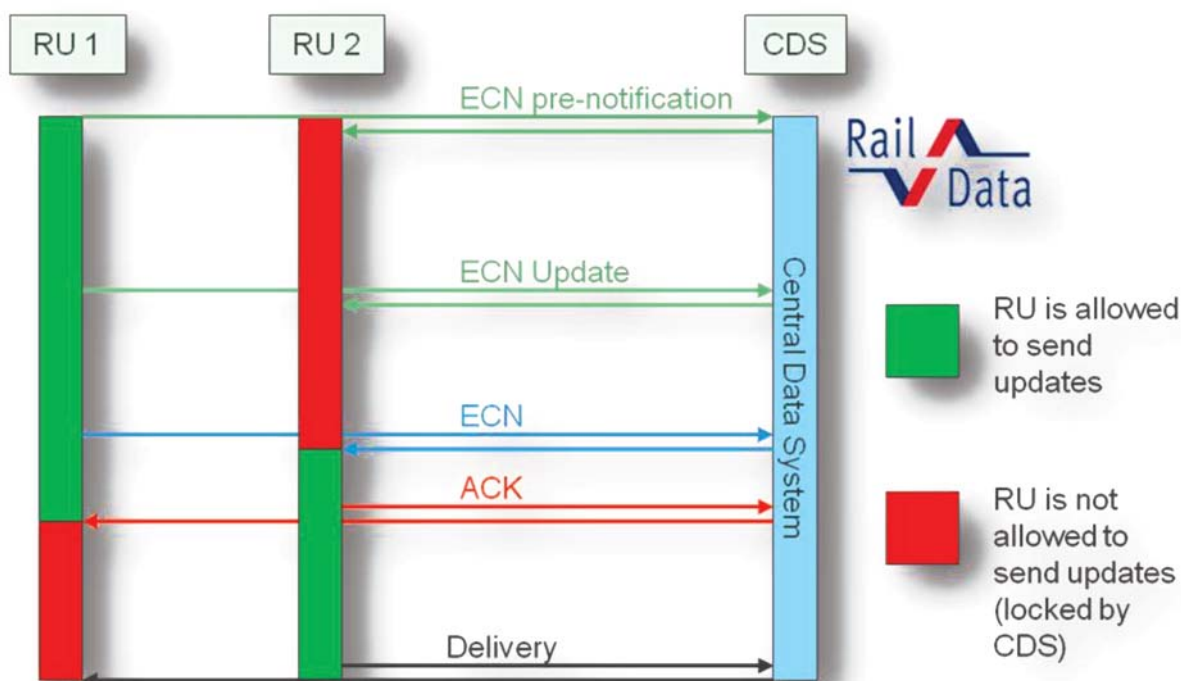


Рис. 3. Текущий этап реализации проекта eRail Freight

- интеграции данных из транспортной накладной во внутренние системы,
- адаптации внутренних рабочих процессов.

Полный «безбумажный» грузооборот внедрён между SNCF Fret и DB Schenker Rail Deutschland в отношении всех перевозок, за исключением перевозок, требующих особых условий, например, перевозок опасных грузов, которые дополнительно сопровождаются «бумажной» накладной.



Central Data System (CDS) – центральная система данных (ЦСД)

ECN pre-notification – предварительное направление ЭТН (электронной транспортной накладной)

ECN – ЭТН (электронная транспортная накладная)

ECN update – внесение исправлений в ЭТН (электронную транспортную накладную)

RU is allowed to send updates – ЖДП разрешено отправлять исправления

RU is not allowed to send updates (locked by CDS) – ЖДП не разрешено отправлять исправления (заблокировано ЦСД)

Delivery – Поставка

Рис. 4. Сценарий «безбумажного» обмена документами в рамках проекта eRail Freight

4. Поток документов

Данная система обеспечивает юридическую силу данных о грузах, транспортируемых без бумажных документов:

а. ЖДП1 направляет предварительную ЭТН в центральную систему, находящуюся в RAILDATA, при отправке поезда. Центральная система информирует ЖДП2,

б. ЖДП1 может вносить исправления в данные ЭТН в любое время до смены поезда,

с. ЖДП1 направляет электронную транспортную накладную в центральную систему, которая, в свою очередь, направляет её в ЖДП2. ЖДП2 подтверждает получение сообщения,

д. после получения ЖДП1 подтверждения от ЖДП2, ЖДП1 больше не может вносить исправления в электронную транспортную накладную.

5. Прогноз на 2014 год

5.1. География распространения

Начались испытания в SNCB Logistics и DB Schenker Rail Nederland. В ближайшее время планируется проведение испытаний в Trenitalia Divisione Cargo и PKP Cargo.

В случае успешной реализации проекта участвующие в нём железные дороги получают существенные преимущества.

5.2. Таможенная декларация

Таможенный кодекс Евросоюза был принят 11 сентября 2013 года Европейским парламентом в Страсбурге.



Рис. 5. Прогноз реализации проекта «eRail Freight» на 2014 год

В статье 233 4.(е) данного Кодекса сказано: «использование электронного транспортного документа в качестве таможенной декларации...».

На основании данной статьи Рабочая группа по таможенным вопросам СЕР внесёт на рассмотрение Европейской комиссией предложение по упрощённой процедуре железнодорожных перевозок.

В случае принятия предложения:

- будут пересмотрены продукты ЦИТ (функциональные спецификации),
- будет разработана новая версия ЭТН с добавлением некоторых данных для таможни (технические спецификации).

5.3. ЦИМ/СМГС

В силу исторических причин существуют различия между накладной ЦИМ/СМГС и ECN-xml сообщением (ЭТН):

- накладная ЦИМ/СМГС содержит данные, специфичные для СМГС,
- некоторые поля накладной ЦИМ различаются.

Любые изменения в содержании накладной ЦИМ могут привести к серьёзным изменениям

в работе систем партнёров, применяющих текущую версию ECN-xml сообщения (ЭТН).

RAILDATA провела работу по детальному сравнению данных стандартов. В настоящее время специалисты ЦИМ-СМГС ведут работу по их сближению. Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и ОАО «РЖД» уже согласовали переход на формат XML.

Целью такого перехода является появление:

- общей XML схемы и сообщений,
- кодовых таблиц, предупреждающих появление текста на естественном языке.

5.4. Полная поддержка RID

В настоящее время UNECE разрабатывает структуру данных для телематических систем при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ADR – Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов) и железнодорожным транспортом (RID – Договор о перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом).

Следующая версия ECN-xml сообщения (ЭТН) будет поддерживать эту новую структуру.



Мария Зак

руководитель Отдела международных организаций и транспортной политики в Европе АО «Немецкая железная дорога» (Дойче Бан), вице-президент Международного комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ), член Редколлегии журнала «Бюллетень ОСЖД»

26 февраля 2013 года министры транспорта стран – членов Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) подписали на сессии Комитета по внутреннему транспорту политическую декларацию о деятельности по созданию единого железнодорожного права. Принятием этой декларации 37 государств, через которые проходят важнейшие евроазиатские железнодорожные коридоры, официально объявили о начале работы по унификации железнодорожного права на уровне ООН. Одновременно предприятиям железнодорожного транспорта предложено разработать договорные положения для осуществления евразийских перевозок. В результате этого в будущем перевозка грузов по железной дороге между Европой и Азией на расстояние более 11 000 километров может осуществляться по одному договору, единым правилам и на основе единого режима ответственности.

Единое железнодорожное транспортное право – путь к облегчению процедур при пересечении границ и ускорению международного железнодорожного сообщения

Предприятия железнодорожного транспорта (ПЖТ) считают подписание декларации ООН большим успехом, к которому они шли много лет, а также первым важным шагом на пути к их уравниванию в правах с другими видами транспорта, которые уже давно действуют на основании единых конвенций ООН об оказании глобальных транспортных услуг. С подписанием совместной декларации эта важная для железных дорог тема будет всё больше перемещаться в центр внимания политических кругов стран – членов ЕЭК ООН.

Евразийские грузовые перевозки

Потенциал рынка

Быстрый рост объёма перевозок в сообщении между Европой и Азией содержит в себе большой рыночный потенциал для развития железнодорожного транспорта: доставка грузов по железной дороге осуществляется намного быстрее, чем морским путём, и существенно дешевле авиационных перевозок. Помимо этого железнодорожный транспорт способен перевозить намного больший объём грузов в сравнении с автомобильным и обладает неоспоримыми преимуществами в отношении безопасности и экологичности. Ко всему прочему, маршруты между Европой и Азией являются самыми длинными межконтинентальными транспортными путями мира, доставку грузов по которым железная дорога может осуществлять без привлечения иных видов транспорта.

Предпринимательский подход ДБ

Перевозки капиталоемких грузов

Ввиду больших региональных различий в уровне заработной платы производственные предприятия Китая всё больше перемещаются из развитого востока страны в её центральные и западные провинции. А перенос производства в середину Китая всё больше приближает его в географическом отношении к европейским потребительским рынкам. В результате этого увеличиваются и преимущества железной дороги в сравнении с морским транспортом. Производственные площадки всё больше удаляются от крупных морских портов и приближаются к «зелёным границам».

Короткие сроки доставки по железной дороге повышают её привлекательность, особенно для отправителей капиталоемких грузов. Так, продукты IT-сферы доставляются потребителям железнодорожным транспортом существенно быстрее, чем по морю. Чем дольше грузы находятся в пути, тем меньше эффективность вложенных инвестиций. При перевозке по железной дороге компьютеры и мобильные телефоны прибывают в торговые сети страны назначения на три недели раньше. Эксперты считают, что железнодорожный транспорт более выгоден при доставке и других продуктов, требующих быстрой, но дешёвой перевозки, например, одежды для сезонной распродажи, а также тяжеловесных и опасных грузов. По этим примерам видно, насколько важен фактор времени для конкурирования на евразийском рынке транспортных услуг.

Препятствия

В то же время международное грузовое железнодорожное сообщение между Европой и Азией всё ещё наталкивается на целый ряд препятствий: для конкурирования с низкой платой на морском транспорте железная дорога должна в будущем устанавливать стабильные, долгосрочные и сквозные тарифы. Необходимо упростить и гармонизировать таможенные процедуры, а также преодолеть некоторые технические и производственные проблемы, связанные с разной шириной колеи, различиями в системах энергоснабжения и сигнализации и использованием разных технологий. Помимо этого в ремонте и модернизации нуждается железнодорожная инфраструктура.

Многие проекты, направленные на улучшение евразийского грузового сообщения, имеют одну общую особенность: они требуют привлечения существенных объёмов инвестиционных средств, что в период экономического кризиса сделать очень непросто. Но наряду с преодолением технических и производственных препятствий важнейшее значение для развития между-

народного железнодорожного сообщения имеет устранение правовых сдерживающих факторов. Для этого требуются не крупные инвестиции, а «всего лишь» тесное взаимодействие компетентных экспертов-правоведов из разных стран и политическая воля соответствующих сопредельных государств для внесения изменений в своё законодательство.

Гармонизация железнодорожного права

Исходная ситуация в сфере права

Значение единого права для клиентов и перевозчиков

Для организации бесперебойных трансграничных перевозок необходимо наличие единых чётких правил. Это позволило бы сократить сроки доставки грузов и облегчило бы работу перевозчиков. С увеличением расстояния, на которое перевозятся грузы, для клиентов повышается важность не только аспектов грузового и таможенного права для быстрого оформления груза на границах, но и вопросов урегулирования случаев возникновения ущерба.

Наличие единых правил ускоряет пересечение границ и существенно повышает защищённость клиентов, которым причинён ущерб, при выяснении следующих вопросов:

- Кто и в каком объёме отвечает в сквозных транспортных цепочках за нанесение повреждений, материальный ущерб и ущерб вследствие отмены и опоздания поездов?
- Кто является получателем претензий по возмещению ущерба в процессе урегулирования вопросов его возмещения?
- Как поступать, если известны только последствия, но неизвестны причины ущерба и ответственные за его возникновение стороны?

Железнодорожный транспорт

В сфере железнодорожного транспорта действуют два различных правовых режима: в Европе, Северной Африке и на Ближнем Востоке грузовые железнодорожные перевозки подпадают под действие Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и приложенных к ней Единых правовых предписаний к договору о международных железнодорожных перевозках грузов (ЦИМ).

В Восточной Европе, России и Азии, напротив, действует Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), депозитарием которого является Комитет ОСЖД (Варшава). Поэтому в отличие от конкурирующих видов транспорта железнодорожные грузы,



следующие с Востока на Запад и с Запада на Восток, помимо межгосударственных границ пересекают ещё и невидимую «виртуальную» границу между двумя правовыми режимами.

Последствия для оперативной деятельности

Замедление и удорожание перевозок

Существование двух правовых режимов в общении между Европой и Азией является серьёзным препятствием для оказания глобальных железнодорожных транспортных услуг в трансконтинентальных коридорах, соединяющих Европу и Азию/Китай: в результате этого осуществление перевозок замедляется и дорожает. Возникает необходимость переадресовки отправки и хлопотного переоформления транспортных документов с одного транспортного права на другое с большой тратой времени.

Недостаточная правовая защищённость

Помимо этого у клиентов возникают и другие неудобства: при проведении перевозок им всегда приходится учитывать факт наличия двух различных правовых систем. Это усложняет урегулирование вопросов причинения ущерба: правила возмещения зависят от места возникновения ущерба. В противовес этому другие виды транспорта гарантируют клиентам правовую защищённость с применением единых прозрачных правил, что

сокращает сроки и упрощает проведение перевозок, а также даёт им неоспоримые преимущества в конкурентной борьбе!

Необходимость перемен

Несмотря на этот явный недостаток железнодорожного транспорта в сравнении с конкурентами, обусловленный наличием двух разных правовых систем, некоторые эксперты утверждают, что в дальнейшей гармонизации права никакой необходимости нет, ведь перевозки между Европой и Азией уже проводятся, причём они осуществляются вполне успешно при наличии сквозного договора. Можно ли после этого считать, что тема унификации права перешла в разряд второстепенных, и заниматься ею должны только эксперты-юристы «по роду деятельности»?

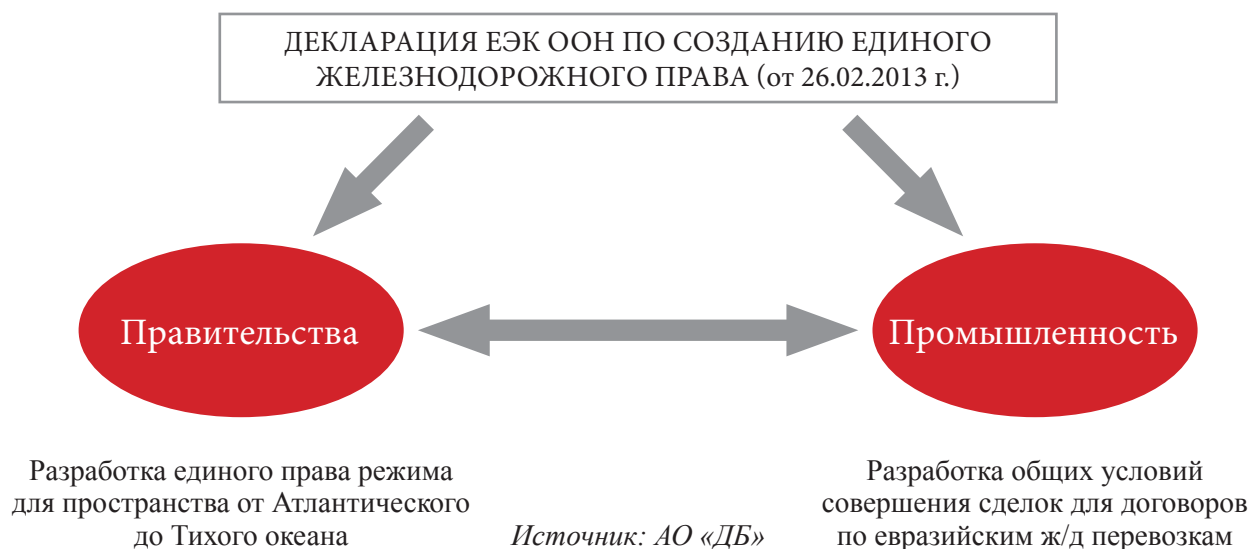
Эксперты из разных стран будут и впредь прилагать усилия для решения этой проблемы только в том случае, если все заинтересованные стороны единодушно признают, что существующий порядок оформления грузов действует лишь благодаря наличию вспомогательной конструкции и что дальнейшая гармонизация права откроет перед железной дорогой новые шансы для расширения деятельности.

Что верно, то верно: уже сегодня перевозки вполне могут осуществляться на основе действующих нормативных актов и даже – на первый взгляд – проводятся на базе одного договора. Но является ли этот договор действительно сквозным? Если заглянуть в используемые до сих пор договоры, можно увидеть, что в отношении ответственности они почти всегда содержат оговорку: «Применяются ЦИМ и СМГС. В тех случаях, когда они не применимы, действует национальное законодательство...». Это означает, что этими договорами до сих пор не регулируются чрезвычайно важные вопросы ответственности. В договорах просто упоминается наличие различных правовых систем и делается ссылка на национальное право. Поэтому они не проясняют, а запутывают правовую ситуацию, заставляя клиентов самих разбираться в её тонкостях. Это значит, что существующие договоры перевозки можно считать сквозными лишь условно, поскольку они являются половинчатым решением и не содержат единых правил ответственности.

От такой неясности ситуации страдают не только грузоотправители, но и экспедиторы, в обязанность которых входит заключение договоров и работа в этих сложных с правовой точки зрения условиях. А железные дороги не замечают с первого взгляда, какой объём сделок они теряют ввиду того, что клиенты, обеспокоенные отсутствием правовой защищённости, выбирают для перевозки своих грузов другие виды транспорта или даже получают соответствующие рекомендации от экспедиторов.

Декларация ЕЭК ООН

Параллельно-дополняющий подход при унификации железнодорожного права



Инициативы по гармонизации права

Гармонизация ЦИМ/СМГС

Попытки гармонизации правил ЦИМ и СМГС и создания единого правового режима предпринимались с 60-х годов прошлого века. Однако переговоры продвигались медленно и не давали ощутимых результатов. Достижение договоренностей между сторонами затруднялось общей политической ситуацией.

Проект ЦИТ и ОСЖД «Транспортно-правовая интероперабельность»

В период роста интернационализации железнодорожных перевозок в начале нулевых годов обсуждение этого вопроса всё же сдвинулось с мёртвой точки. В 2004 году Международный комитет железнодорожного транспорта (ЦИТ) вынес решение об осуществлении совместно с ОСЖД, осуществляющей перевозки по Восточной Европе и Азии, проекта по решению проблем, связанных с наличием двух различных правовых режимов в сфере перевозок, под названием «Транспортно-правовая интероперабельность». Проект занимается темой унификации права на различных уровнях.

Договорная гармонизация ответственности

Внедрение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС – это только первый важный шаг на пути к решению транспортно-правовых проблем в сотрудничестве между Европой и Азией. Использование

этой накладной существенно упрощает проведение трансграничных перевозок, однако накладная не равносильна гармонизации правовых положений.

Поскольку гармонизация транспортного права является делом сложным и затяжным, второй этап проекта ЦИТ/ОСЖД «Транспортно-правовая интероперабельность» предусматривает унификацию важнейших правовых положений, касающихся, в первую очередь, ответственности, путём заключения соответствующих договоров, которые регулируют правовые отношения, с одной стороны, между клиентами и перевозчиками и, с другой стороны, между различными перевозчиками.

Создание единого права

Несмотря на то, что проект уже получил широкую поддержку, возможности регулирования этих вопросов договорным путём ограничены, ведь положения ЦИМ и СМГС имеют обязательный для исполнения характер, и их гармонизация на договорном уровне может быть осуществлена лишь в определённых рамках. Степень практической реализации целевых установок всегда зависит от согласия обеих сторон. Это значит, что в долгосрочной перспективе полная транспортно-правовая интероперабельность станет возможной только при условии внесения изменений в законодательство.

Поэтому третий этап проекта ЦИТ/ОСЖД направлен на форсирование и поддержку действий на межгосударственном уровне.



Инициативы международных организаций

Политическая поддержка деятельности объединений

Несмотря на то, что на первом этапе железнодорожные объединения быстро достигли успехов и внедрили унифицированную накладную ЦИМ/СМГС, сейчас становится всё более очевидным, что дальнейший прогресс невозможен без поддержки ведущих международных институтов, в том числе и на политическом уровне.

Политическая поддержка необходима для заключения договоров и соглашений между компаниями, их реализации и дальнейшей гармонизации законодательства, особенно ввиду часто существующих тесных связей между железными дорогами и правительствами, прежде всего, в странах Восточной Европы и Азии.

ЕЭК ООН

В 2010 году тема создания единого права в международном железнодорожном сообщении была официально признана одним из направлений работы ЕЭК ООН. Сформированная из национальных экспертов и представителей международных

организаций (ЕС, ОСЖД, ОТИФ, ЦИТ) рабочая группа разработала позиционный документ по единому праву в международном железнодорожном сообщении в евроазиатских коридорах под названием «Towards Unified Railway Law in the Pan-European Region and on Euro-Asian Transport Corridors». В марте 2011 года Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН формально утвердил этот документ.

В позиционном документе названы конкретные рабочие этапы, подлежащие реализации в пределах жестких временных рамок:

- Принятие межправительственной декларации.

На первом этапе предусмотрено принять политическую декларацию, позволяющую разработать общие условия перевозки в евразийском железнодорожном грузовом сообщении. Одновременно в этой политической декларации будет подтверждено начало действий на законодательном уровне по созданию единого права.

- Директивы по унификации международно-железнодорожного транспортного права.

На втором этапе предусмотрено в среднесрочной перспективе разработать на уровне правительств в тесном сотрудничестве с промышленностью рекомендации по рамочным нормам – «Model Regulations for International Rail Transport».

- Конвенция о международном железнодорожном сообщении

В долгосрочной перспективе выдвинута цель разработки обязательной к исполнению с точки зрения международного права Конвенции ООН о международном железнодорожном сообщении. Такая конвенция создаст для железнодорожного транспорта одинаковые правовые и конкурентные условия в сравнении с другими видами транспорта, уже имеющими аналогичные соглашения. Анализ результатов первого и второго этапов позволит дать ответ на вопрос о принципиальной необходимости единой конвенции ООН. Не исключено, что результаты работы на первом и втором этапах в форме общих условий совершения сделок и рамочных правил окажутся достаточными для устранения сдерживающих факторов в железнодорожном сообщении, обусловленных различиями в правовых системах.

Задачи, вытекающие из декларации

Первый этап, намеченный в позиционном документе ЕЭК ООН, завершился 26 февраля 2013 года подписанием декларации ЕЭК ООН по созданию единого железнодорожного права. Совместная декларация министров транспорта предполагает действия на двух уровнях.

Государственный уровень

Подписав Совместную декларацию, министры транспорта ЕЭК ООН впервые официально обязались приступить к работе на уровне ООН по унификации транспортных режимов.

Уровень ПЖТ

Одновременно предприятия железнодорожного транспорта должны будут в ближайшее время разработать договорные положения для проведения евроазиатских перевозок в форме общих условий совершения сделок.

Предполагается, что железнодорожные компании сами разработают общие условия совершения сделок для евроазиатского сообщения. При этом речь идёт не о создании нового права, а об использовании существующих правовых положений в рамках договорной автономии и их согласования между собой. Это значит, что новые правила заключения договоров, естественным образом не имеющие обязательной силы, не должны противоречить ни правилам ЦИМ, ни правилам СМГС. Большое преимущество создания единых общих условий совершения сделок заключалось бы в том,

что в будущем нужно будет заключать только один сквозной договор перевозки с одной накладной, на всём пути следования груза будет действовать единый правовой режим ответственности.

Этим поручением предприятиям железнодорожного транспорта и подписанием Совместной декларации министры транспорта подтвердили своё стремление к поддержке разработки новых общих условий совершения сделок для перевозок по евроазиатским коридорам.

Переплетение обоих уровней

В декларации прослеживается амбициозный и, в то же время, прагматичный подход, который может дать положительные результаты уже в ближайшее время. Одновременно и параллельно с работой на правительственном уровне предусмотрена разработка договорных положений на уровне железнодорожных компаний. Эти действия могут и должны целенаправленно повлиять на процесс дальнейшей гармонизации. В последующее время оба уровня проекта тесно переплетутся между собой для обеспечения оптимальной ориентации политических усилий на удовлетворение практических требований. Это открывает перед железными дорогами большие шансы широкого участия в создании международных правовых норм с самого начала этого процесса.

Перспективы

Подписание декларации ЕЭК ООН о деятельности по созданию единого железнодорожного права от 26 февраля 2013 года – большой успех предприятий железнодорожного транспорта. Оно придаст новые импульсы дальнейшему развитию международного железнодорожного сообщения. Впервые железнодорожным предприятиям удалось поднять важную для них тему унификации правовых норм на уровне международных законодателей. Сегодня и политические руководители уже поняли, что международное железнодорожное транспортное право перестало быть второстепенной темой для обсуждения в кругу специалистов и превратилось в вопрос, решение которого потребует относительно невысоких затрат, но позволит существенно улучшить условия оперативной деятельности железнодорожных компаний.

Успешно внедрив унифицированную накладную ЦИМ/СМГС, железные дороги показали, как при низких затратах – только путём создания хорошей проектной структуры и организации эффективного сотрудничества международных экспертов – можно добиться столь важной для практики существенной экономии времени и средств, повышающей конкурентоспособность евроазиатских

транспортных путей. После принятия декларации пришла пора продолжить движение по намеченному пути с вовлечением в этот процесс международных законодателей.

Достижение провозглашённых в декларации целей зависит от воли и активного участия всех сторон: правительства должны придать этой работе высокую приоритетность и направить в создаваемые рабочие группы ЕЭК ООН лучших специалистов по теории и практике применения транспортного права.

В то же время железным дорогам следует, выполняя поставленную перед ними в декларации задачу, создать небольшие работоспособные структуры для скорейшей разработки договорных положений по проведению евроазиатских перевозок. При этом необходимо обеспечить, чтобы эти договорные положения в будущем применялись клиентами на практике, что позволит в средне- и долгосрочной перспективе оптимально использовать гигантский потенциал рынка транспортных услуг в евроазиатском сообщении.

Заявление АО «ДБ»

1. Быстрый рост объёмов перевозок между Европой и Азией содержит в себе большой потенциал для грузового железнодорожного сообщения. Совместно со своими партнёрами АО «ДБ» успешно внедряет через СП «Транс-Евразия лоджистикс» новые продукты на евроазиатском рынке транспортных услуг.

2. Гармонизация международного железнодорожного транспортного права может сыграть решающую роль в деле дальнейшего упрощения и ускорения железнодорожных перевозок по этим протяженным маршрутам, повышения их привлекательности для клиентов и открытия новых маршрутов.

3. Нас очень радует, что обсуждение этой темы не только продвинулось на уровне объединений, но и получило должную поддержку со стороны политических руководителей в министерствах транспорта и международных организациях.

4. Нынешняя декларация ЕЭК ООН по созданию единого железнодорожного права придает новые импульсы дальнейшему развитию международного железнодорожного сообщения. Она содержит чётко сформулированные задачи, как для правительств, так и для предприятий железнодорожного транспорта. Теперь необходимо на правительственном уровне и на уровне предприятий оптимально использовать открываемые декларацией шансы и в короткие сроки добиться практических результатов.

Подписанты Декларации

Армения, Азербайджан, Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, Болгария, Германия, Греция, Испания, Италия, Казахстан, Кипр, Кыргызстан, Латвия, Литва, Мальта, Македония (FYR), Молдова, Монголия, Нидерланды, Пакистан, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Таджикистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония.



Часть IV.

Опыт железных дорог по ускорению
прохождения границ







Белорусская железная дорога – надёжное связующее звено между Востоком и Западом

Владимир Морозов

начальник Белорусской железной дороги

Беларусь, благодаря своему выгодному географическому положению, является одной из ключевых транзитных стран Европейского региона. Важнейшую роль в формировании транзитного потенциала страны играет Белорусская железная дорога. Сегодня она представляет собой современную транспортную систему общей протяжённостью более 7000 километров и обеспечивает около 75 % выполняемых в Беларуси грузовых и более 40 % пассажирских перевозок. Белорусская железная дорога граничит на северо-западе с Литвой, на севере – с Латвией, на северо-востоке и востоке с Россией, на юге – с Украиной, на западе – с Польшей.

Международные железнодорожные перевозки в Беларуси осуществляются через 16 железнодорожных пунктов пропуска. Из них по пять пунктов пропуска создано с Россией и Украиной, три – с Польшей, два – с Литвой и один с Латвией. По территории страны проходят два общеевропейских транспортных коридора:

II – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород

и

IX – Хельсинки – Калининград – Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев – Одесса – Александруполис.

С 1992 года белорусская магистраль является активным членом Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). В рамках данной организации совместно с Министерствами транспорта и железнодорожными администрациями стран – участниц ОСЖД проводится работа над скоорди-

нированным развитием железнодорожных систем 1520/1435 и повышением конкурентоспособности железных дорог для привлечения дополнительных объёмов евроазиатских международных перевозок, включая транзитные.

Специалисты Белорусской железной дороги активно участвуют в актуализации и разработке документов, регламентирующих различные аспекты функционирования железнодорожного транспорта: Соглашение о грузовом железнодорожном сообщении в международном сообщении (СМГС), Соглашение о международном пассажирском сообщении в международном сообщении (СМПС), проект Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении и её приложения, Правила пользования грузовыми вагонами, Правила пользования пассажирскими вагонами, Договор о едином транзитном тарифе (ЕТТ) и др.

Особое внимание уделяется рассмотрению вопросов по увеличению пропускной способности железнодорожных коридоров. Так, на ХLI сессии Совещания Министров ОСЖД, которая проходила в г.р. Таллинне (Эстонская Республика) с 11 по 14 мая 2013 года, был подписан Меморандум о сотрудничестве в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития железнодорожных коридоров ОСЖД.

Проводится работа по продолжению разработки мер, направленных на облегчение пересечения границ при международных перевозках в Евроазиатском пространстве. Изучается практика пересечения границ стран – членов ОСЖД, проводится оптимизация функционирования железнодорожных пунктов пропуска. Специалисты Белорусской железной дороги участвуют в разработке Приложения 9 «Облегчение процедур пересечения



границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах на территории своих стран.

В сфере международных пассажирских перевозок Белорусская железная дорога реализует проекты с российскими и литовскими коллегами. С ОАО «Российские железные дороги» по организации скоростного движения пассажирских поездов на направлении Москва – Минск – Брест. Значимые проекты реализуются с Литовскими железными дорогами по организации скоростного пассажирского сообщения между Минском и Вильнюсом и электрификации направления Молодечно – Гудогай – Госграница Кяна – Н. Вильня. С 2012 года сокращено время следования пассажирских поездов, соединяющих две столицы – Минск и Вильнюс, на около три часа. В поездах международных линий № 38/37 и № 15/16, следующих по маршруту Минск – Вильнюс, пограничный и таможенный контроль проводится в пути следования на участке Гудогай – Молодечно – Гудогай. На территории Литвы – в терминале станции Вильнюс. В целях повышения качества обслуживания пассажиров и привлекательности сообщения Минск – Вильнюс Белорусская железная дорога с 1 мая планирует задействовать в составе

поезда № 15/16 Минск – Вильнюс новые дизель-поезда в трёхвагонном исполнении производства АО «PESA Bydgoszcz». Также Белорусская железная дорога прорабатывает вопрос предоставления пассажирам услуги электронной регистрации на поезда в сообщении Минск – Вильнюс.

Работы по электрификации Белорусская железная дорога будет осуществлять в соответствии с заключённым в декабре 2013 года с Китайской компанией по экспорту и импорту электрооборудования договором строительного подряда по инвестиционному проекту «Электрификация направления Молодечно – Гудогай – Госграница».

Белорусская железная дорога открыта для перевозок грузов по унифицированной накладной ЦИМ/СМГС по всем направлениям. По накладной ЦИМ/СМГС осуществляется большинство контейнерных перевозок через пограничный переход Брест – Тересполь.

За 2013 год транзитом по Белорусской железной дороге проследовало 51604 контейнера, из них в направлении «Запад – Восток» – 23944 контейнера (из Чехии, Германии, Франции назначением в Российскую Федерацию), в обратном направлении «Восток – Запад» – 27660 контейнеров.

В 2013 году из Республики Беларусь со станции Брест-Северный по накладной ЦИМ/СМГС

назначением в страны Западной Европы было отправлено 2033 порожних частных крупнотоннажных контейнера, из них 109 контейнеров в Германию, 658 контейнеров в Словакию, 1266 контейнеров в Чехию. Также со станции Брузги назначением в страны Западной Европы в 2013 году по накладной ЦИМ/СМГС было отправлено 142 контейнера.

Повагонными отправлениями по накладной ЦИМ/СМГС со станции Брест-Северный назначением в Германию было оформлено 287 вагонов. По импорту из стран Западной Европы в Республику Беларусь назначением на станцию Брест-Северный по накладной ЦИМ/СМГС прибыло 112 контейнеров.

Белорусская железная дорога участвует в мероприятиях по организации электронного обмена данными о грузовых перевозках с сопредельными железными дорогами, развитию системы информационного сопровождения по продвижению транспортно-экспедиционной деятельности. Разработано и в промышленном режиме функционирует программное обеспечение, позволяющее осуществлять электронный обмен данными между Белорусской железной дорогой и сопредельными железнодорожными администрациями. Электронный обмен производится на основе данных дорожной ведомости в объеме накладной СМГС в электронном виде (сообщение IFTMIN стандарта UN/EDIFACT). Подписаны двусторонние Соглашения об электронном обмене данными с железнодорожными администрациями России, Украины, Латвии, Литвы и Польши.

Для организации перевозок грузов и порожнего подвижного состава на основе подписанных электронной цифровой подписью электронных накладных СМГС в сообщении с Россией Белорусской железной дорогой и ОАО «Российские железные дороги» заключены соответствующие соглашения.

В двустороннем межгосударственном железнодорожном сообщении между Республикой Беларусь и Российской Федерацией в декабре 2012 года начата опытно-промышленная эксплуатация схемы применения юридически значимых электронных накладных СМГС на согласованном сторонами полигоне.

В 2013 году между Белорусской железной дорогой и АО «Литовские железные дороги» заключены необходимые соглашения для осуществления перевозок порожних частных, арендованных вагонов между Республикой Беларусь и Литовской Республикой с использованием электронных юридически значимых перевозочных документов. Литовской стороной в настоящее время ведутся разработки информационно-телекоммуникационных ресурсов и разработка аппаратно-программного комплекса доверенной третьей стороны АО «Литовские железные дороги».

В 2013 году между Белорусской железной дорогой и Укрзалізницею также заключены необходимые соглашения для осуществления перевозок грузов и частных, арендованных порожних вагонов между Республикой Беларусь и Украиной с использованием электронных юридически значимых перевозочных документов. В настоящее время сторонами прорабатываются организационно-технические вопросы практической реализации схемы применения юридически значимых электронных накладных СМГС.

В 2013 году между ООО «АЕД Рейл Сервис» (Латвийская Республика) и Центром защиты информации Белорусской железной дороги заключены необходимые организационно-технические соглашения, направленные на осуществление трансграничного обмена электронными документами и подтверждение их юридической значимости (проверку их ЭЦП), в соответствии с национальными законодательствами Латвийской Республики и Республики Беларусь.

Организация пропуска грузов через границы Таможенного союза, а также права и обязанности железнодорожного перевозчика при перевозке грузов, находящихся под таможенным контролем, во многом зависят от нормативной базы Таможенного союза. В ходе подготовки нормативно-правовой базы Таможенного союза принят ряд международных соглашений, решений Комиссии Таможенного союза, учитывающих особенности при перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Таможенное законодательство Таможенного союза, предусматривает возможность использования транспортных (перевозочных документов), в том числе и накладной СМГС в качестве транзитной декларации при перевозках грузов, находящихся под таможенным контролем, железнодорожным транспортом по территории Таможенного союза. При этом согласно Межправительственному соглашению об особенностях таможенного транзита товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом по таможенной территории Таможенного союза в случае использования в качестве транзитной декларации накладной СМГС при таможенном оформлении грузов, следующих транзитом по территории Таможенного союза, не требуется указание сведений о стоимости товаров.

Согласно заключенному 21.05.2010 в г. Санкт-Петербурге Межправительственному Соглашению Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации о представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза, в целях минимизации рисков нарушений таможенного законодательства Таможенного союза, совершенствования и ускорения таможенных операций, повышения эффективности таможенного контроля, перевозчики и иные заинтересованные лица могут

представлять таможенным органам государств – членов Таможенного союза предварительную информацию о товарах, предполагаемых к перемещению через таможенную границу, транспортных средствах, перемещающих такие товары, времени и месте прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного союза.

С 17 июня 2012 года в Таможенном союзе такое предварительное информирование таможенных органов стало обязательным для перевозок грузов автомобильным транспортом. Для железнодорожного транспорта данное требование в настоящее время носит добровольный характер, однако в соответствии с решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.09.2013 № 196 станет обязательным с 1 октября 2014 года.

Объём сведений о предварительной информации соответствует сведениям, содержащимся в транзитной декларации, и определён статьёй 182 Таможенного кодекса Таможенного союза. Эта информация представляется в электронном виде как минимум за 2 часа до ввоза грузов на территорию Таможенного союза.

На Белорусской железной дороге функции по организации предварительного информирования возложены на республиканское транспортно-экспедиционное унитарное предприятие «БЕЛИНТЕР-ТРАНС – транспортно-логистический центр», которое включено в реестр заинтересованных лиц, имеющих право представлять таможенным органам предварительную информацию о товарах, перемещаемых через таможенную границу.

Использование предварительного информирования позволяет сократить время, затрачиваемое

перевозчиками на пересечение Государственной границы Республики Беларусь, и сосредоточить усилия таможенных органов на контроле товаров, не соответствующих установленным критериям безопасности поставок.

Важнейшими направлениями дальнейшего развития дороги является её техническое перевооружение. При формировании инвестиционных программ магистрали приоритет отдается развитию инфраструктуры – электрификации участков и увеличению их пропускной способности, строительству волоконно-оптических линий связи, повышению скоростей движения. Значительные объёмы инвестиций направляются и на обновление подвижного состава. Впервые за 30 лет белорусская магистраль приступила к масштабному строительству новых электрифицированных участков на одном из главных магистральных направлений в рамках IX Общеευропейского транспортного коридора.

Отдельное внимание уделяется обустройству государственной границы. Модернизация железнодорожных пунктов пропуска на госгранице ведётся в рамках соответствующей государственной программы, реализация которой рассчитана на 2007–2017 годы.

Белорусская железная дорога намерена всемерно содействовать дальнейшему развитию ОСЖД, углублять партнерские отношения между её участниками с целью дальнейшей интеграции в Евразийский транспортный рынок, совершенствования перевозок пассажиров и грузов в международном сообщении.





Облегчение процедур пересечения границ: опыт АО «Литовские железные дороги»

Томас Марчиулёнис

начальник Отдела контроля таможенных процедур Дирекции по грузовым перевозкам АО «Литовские железные дороги»

Для достижения намеченных мер по облегчению процедур пересечения границ необходимы:

- Соответствующая правовая база;
- Совершенствование инфраструктуры пограничных станций;
- Тесное сотрудничество железнодорожной администрации и всех контролирующих служб;
- Хорошее взаимодействие железнодорожных администраций сопредельных государств.

Упрощения, применяемые АО «Литовские железные дороги» при оформлении таможенных процедур:

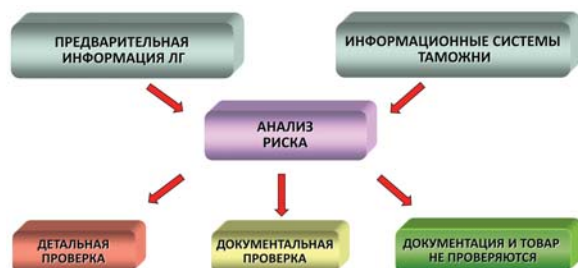
- Накладная СМГС – транзитная таможенная декларация;
- Накладная ЦИМ – транзитная таможенная декларация;
- Освобождение от обязанности предоставлять гарантию на транзит;
- Признание таможеней пломб грузоотправителей и железнодорожных компаний.

Оборудование станции Кяна

- Устройства радиационного и рентгеновского контроля;
- Статические и динамические электронные железнодорожные весы;
- Ветеринарный и фитосанитарный посты;
- Автоматизированная система коммерческого осмотра и др.

Предоставление предварительной информации таможенным органам Литовской Республики

- Осуществляется с 1 января 2011 года;
- За 2 часа до фактического ввоза (вывоза) на (из) территорию Литовской Республики.



Внедряемые превентивные меры для предотвращения провоза контрабанды:

- Пломбирование технологических отверстий в конструкции тепловозов, вагонов и рефрижераторных секций.

Таможенная проверка

Таможенная проверка, кроме выборочных рейдов, основана на анализе риска, который проводится с использованием технических средств автоматической обработки данных для идентификации и количественной оценки факторов риска и для создания необходимых средств, для оценки факторов риска, опираясь на критерии национального Сообщества и, где это возможно, международного уровня.

(Таможенный кодекс Сообщества, ст. 13)

Нормативы времени на обработку поездов

На пограничной передаточной станции Кяна технологическое время обработки контрейлерного поезда «Неман» и контейнерного поезда «Викинг» сокращено:

- При сдаче поездов на БЧ со 165 минут до 130 минут, сэкономлено 35 минут;
- При приеме поездов с БЧ с 205 минут до 145 минут, сэкономлено 60 минут.



Нормативы времени на обработку поездов

При передаче поездов из порожних вагонов на пограничных (передаточных) станциях Кяна и Кибартай сокращено технологическое время их обработки:

- Кибартай – со 190 минут до 37 минут, сэкономлено 153 минуты;
- Кяна – со 165 минут до 36 минут, сэкономлено 129 минут.

Внедрение информационных технологий и электронного документооборота:

- Подписано Соглашение с ОАО «Российские железные дороги» об осуществлении перевозок по безбумажной технологии;
- Подписано Соглашение с ГО «Белорусская железная дорога» об осуществлении перевозок с использованием электронной цифровой подписи;
- В первом полугодии 2014 года предусмотрено обновление и тестирование программного обеспечения;
- До конца 2014 года – внедрение новой информационной системы «e-Krovynus» для реализации электронного документооборота.

Проект скоростного железнодорожного пассажирского сообщения между Вильнюсом и Минском

Цель проекта

Сократить время следования поезда с 4 до 2 часов.

Цель 1 этапа (1.6.2010 – 1.6.2011)

Сократить время следования поезда с 4 до 3 часов при существующей инфраструктуре и подвижном составе. Для этого:

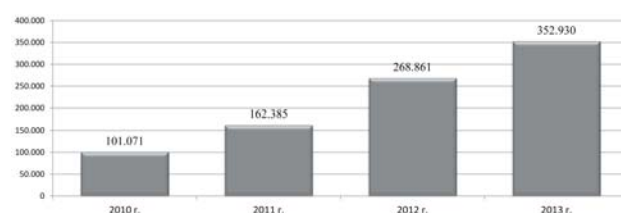
- сокращено время досмотра пассажиров в пунктах пересечения границы;
- уменьшено количество остановок на участке Минск – Молодечно – Гудогай.

Цель 2 этапа (1.6.2011 – 1.6.2013)

Сократить время следования с 3 до 2,5 часов. Для этого:

- приобретены новые дизель-поезда, максимальная скорость которых – 140 км/ч, число мест – 140.

На территории Литовской Республики процедуры пограничного и таможенного досмотра документов и багажа пассажиров производятся в современно оборудованном терминале Вильнюсского железнодорожного вокзала, на территории Республики Беларусь – в поездах в пути следования.



Результаты выполнения 1 и 2 этапов проекта:

Статистика пассажиропотока маршрутов Минск – Вильнюс и Вильнюс – Минск в 2010-2013 годах.

Цель 3 этапа (1.6.2013 – 31.12.2014):

Сократить время следования поезда с 2,5 часов до 2 часов.

Для реализации этой цели предусмотрено:

- Электрифицировать железнодорожный участок Молодечно – Гудогай – Госграница – Кяна – Н. Вильня и соответственно модернизировать железнодорожную инфраструктуру;
- Обеспечить курсирование новых современных электропоездов, максимальная скорость которых 160 км/ч.



Железные дороги Финляндии – вместе в путь! Развитие информатизации в железнодорожных перевозках и электронного документооборота в Финляндии

Материал подготовлен пресс-службой
VR Group

Информатизация на Финских железных дорогах активно развивается с 1990 года, когда был запущен первый проект по электронному документообороту (EDI project – Electronic Document Interchange). В настоящее время 90 % товарно-транспортных накладных от клиентов во внутреннем сообщении приходит в электронном виде. Финские железные дороги – VR Group – осуществляют электронный документооборот с более чем 110 клиентами и контрагентами. Непрерывно передаются около 30 различных блоков информации и вводятся новые форматы.

Особое внимание всегда уделялось международным транспортным коридорам между Финляндией и Россией. Со времени вступления Финляндии в Евросоюз, их важность только усилилась. Теперь это – сообщение между Евросоюзом и Россией. В то же самое время быстрое развитие информационного обеспечения на транспорте заставляют VR Group прилагать усилия для введения методов информатизации и в компаниях-операторах как в грузовом, так и в пассажирском секторах, что помогает увеличивать их продуктивность и рентабельность.

В международном транспортном секторе Финские железные дороги особое значение придают двум ключевым задачам. Одна из них – электронный документооборот стандарта EDIFACT между Российскими и Финскими железными дорогами, который развивается с 2003 года. Другая – развитие международной системы отслеживания и дислокации грузов, которой будут пользоваться как клиенты

железнодорожных компаний, так и другие участники логистических цепочек, включая таможни.

В настоящее время все товарно-транспортные накладные между VR Group и ОАО «РЖД» оформляются в электронном виде. Это касается также накладных на транзитные товары. Электронные накладные содержат всю необходимую информацию о грузе, а также дополнительную информацию, как-то: счета-фактуры, контакты и др. Данные накладной, высылаемые из Финляндии в формате EDIFACT, видны российской таможне и, наоборот, данные, направляемые РЖД, отслеживаются таможней с финской стороны.

Электронные технологии перемещения грузов были естественным шагом вперед. В марте 2011 года VR Group и ОАО «РЖД» начали переговоры на эту тему. Первый экспериментальный рейс отправился из России в Финляндию в июле 2011 года. Это были частные порожние вагоны. В декабре 2011 года электронные технологии были применены ко всем порожним вагонам в обоих направлениях. Примечательно, что от первых переговоров до осуществления проекта прошло всего 4 месяца.

Безбумажные технологии перевозки требуют, чтобы информация, посылаемая в электронном виде, была достаточной и корректной. В процессе разработки системы обе стороны информировали друг друга об ошибках. Ошибки также обсуждались на регулярных встречах. Успех в электронном документообороте также требовал функциональных и оперативных изменений в работе приграничных станций. Это потребовало проведения ряда встреч на оперативных местах. Эти встречи дали также возможность персоналу станций высказать свои замечания по работе системы. Основной целью регулирования процедуры на приграничных



станциях было повышение качества таможенного обслуживания.

VR Group и ОАО «РЖД» готовы начать перевозку грузёных вагонов по безбумажным технологиям. Уже выбраны «пилотные» компании и маршруты, весь процесс распланирован. Первый грузёный состав из России в Финляндию отправится сразу после выдачи российскими органами официального разрешения на запуск процесса. Данная работа ведётся, и это демонстрирует высокий уровень готовности к сотрудничеству между двумя компаниями.

Что касается таможенных формальностей, то VR Group стала первой железной дорогой в Европе, которая получила статус AEO (Authorized Economic Operator). В августе 2010 года были исследованы все статьи экспорта, и с 1 января 2011 года информация по всем товарам, поступающим из третьих стран в Европейский Союз, высылаётся всем таможням в электронном виде за два часа до прибытия груза. В настоящее время вся информация в Финские таможенные службы поступает в электронном виде.

VR Group получает все товарно-транспортные накладные с места отправки груза или с российской пограничной станции в транзитном сообщении в третьи страны в электронном виде. Когда товары прибывают на Финско-Российский погра-

ничный переход, у принимающей стороны уже заранее готова путевая ведомость.

VR Group соединяет информацию из товарно-транспортной накладной и путевой ведомости. Из этой сводной информации получается суммарная декларация, которая высылаётся финским таможенным властям для получения Номера документа перевозки (Movement Reference Number – MRN). Когда товары прибывают в Финляндию, оформляются накладные о поступлении груза. Номер MRN всегда сопровождает партию груза как в экспортном, так и в импортном сообщении в/из третьих стран.

Многое также сделано в области отслеживания и сопровождения грузов (tracking & tracing (T&T) activities): в 2000 году VR разработало и запустило в производство новую прогрессивную концепцию сервиса, которая упорядочивает процесс международных железнодорожных перевозок, – RailTrace. Она улучшает качество и надёжность передаваемых данных и материальных потоков между Европой, Россией и странами СНГ.

VR Group и РЖД посылают накладные и данные о состоянии в центральную систему RailTrace. Каждый участник логистической цепочки получает «отдельную» информацию в реальном времени, в то время как статус накладной обновляется

в RailTracе автоматически с помощью собственной операционной системы каждого партнера. Пользователь системы RailTracе может отслеживать местоположение груза, используя или особый номер партии товара, номер вагона либо контейнера, местоположения, или любой номер, относящийся к партии товара, присвоенный перевозчиком. Особое внимание уделяется вопросам информационной безопасности.

Сотрудничество между РЖД и VR Group было отмечено Европейским Союзом. В середине 2000-х годов ЕС было составлено положение об информационном обеспечении грузоперевозок. Положения, технические требования для совместимости информационных приложений для обеспечения грузовых перевозок в Трансевропейском железнодорожном сообщении – TAF TSI – вступили в силу в январе 2006 года.

В отчёте, который описывает подготовку положений TAF TSI, вклад финской стороны был описан следующим образом: финские специалисты в процессе развития TSI (Technical Specifications for Interoperability – технические требования по совместимости) участвовали в разработке таких проектов, как:

RailCom – электронный документооборот между российскими и финскими железными дорогами.

Данная фаза проекта уже завершена, и VR Group получает все товарно-транспортные накладные из России в электронном виде в формате EDIFACT. Этот Проект был учтён в данных накладной и Приложения С.

RailTrack – это финский аналог системы отслеживания RailTracе. Система RailTracе введена в эксплуатацию с декабря 2000 года. Впервые она

была представлена во время 13-й конференции по информационному обеспечению грузовых перевозок в Хельсинки и дала много положительных решений в области обмена информацией при грузовых перевозках.

Разработку и внедрение TAF TSI, а теперь также и TAP TSI (информационные приложения для пассажирского транспорта), проводит совместная рабочая группа ОСЖД и МСЖД по кодированию и информатике. Семинары по TAF и TAP TSI организуются каждый год. В 2013 году семинар, организованный финскими железными дорогами, состоялся в столице Финляндии Хельсинки. Жизненно необходимо, чтобы, например, кодирование и обмен сообщениями были скоординированы. С другой стороны, обмен электронными данными сложен, и его осуществление требует большой затраты времени и средств.

Новые правила и требования Евросоюза, Российской Таможни или других властных структур заставляют все заинтересованные стороны соблюдать требования законодательства. Сотрудничество в этом вопросе гарантирует, что все требования будут выполнены в срок. Переход на электронный документооборот полезен и выгоден для всех участников транспортно-логистической цепочки: железнодорожные компании могут лучше информировать своих клиентов, и формальности при пересечении границ могут быть сокращены, поскольку все документы уже будут подготовлены, переведены и переданы заранее. Это сократит время доставки грузов в железнодорожном сообщении между Финляндией и Россией для экспедиторов, грузоотправителей и грузополучателей регионов Балтии и России.





С ПКП Карго Логистик:
в 14 дней из Китая в Польшу
и дальше в Европу поездами
регулярного курсирования

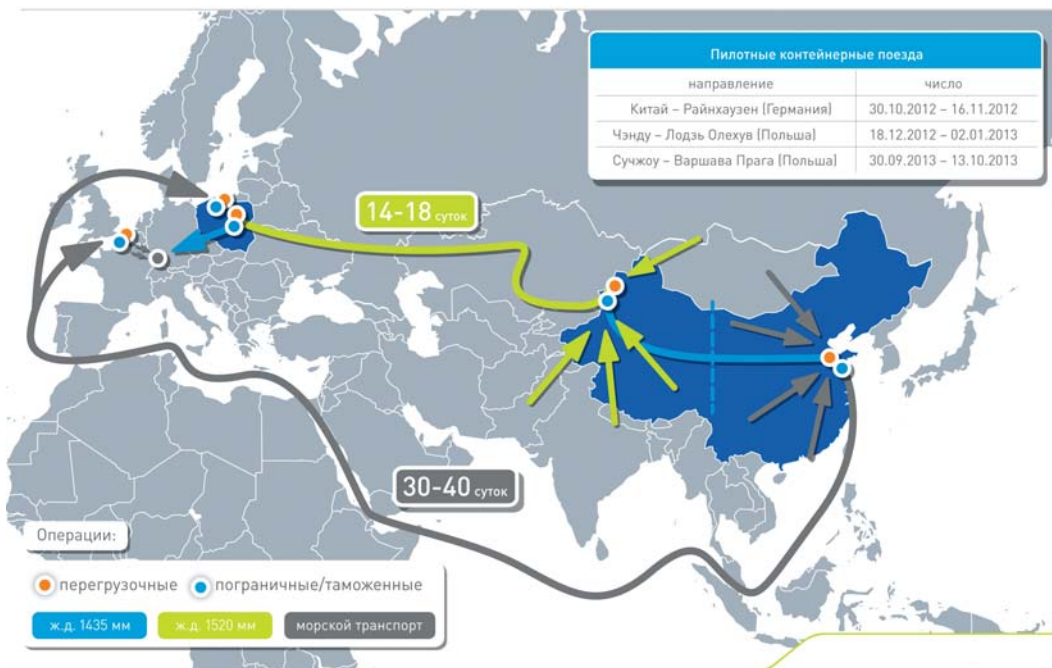
Станислав Войтович

начальник Отдела международных
вопросов Бюро коммерческой
политики АО «ПКП Карго»

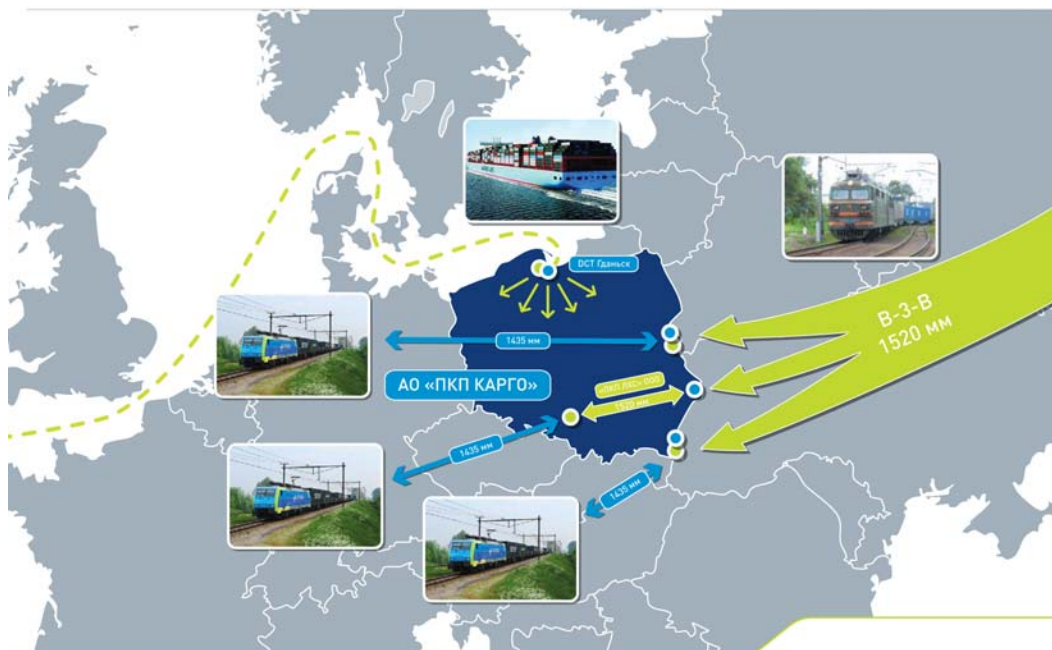
В 14 дней из Китая в Польшу и дальше в Европу
поездами регулярного курсирования



Опыт пилотных поездов



Группа ПКП Карго Логистикс



Логистические центры и терминалы группы ПКП Карго Логистикс

- Логистический центр Малашевиче.
- Логистический центр Медыка – Журавица.
- Терминалы ООО «ЭП Траде Транс».
- Перегрузочный терминал Вулька.
- Перегрузочный терминал Ранево.
- Перегрузочный терминал Дорохуск.
- Railport Медыка.
- АО Трансгаз.
- Траде Транс KARYA.
- Укполь.
- Перегрузочные терминалы Славкув и Медыка.
- Евротерминал Славкув.
- ООО «КАРГОСПЕД» Терминал Бранево.

12 терминалов принадлежности группы ПКП Карго Логистикс, 43 терминала принадлежности третьих собственников.

Новая железнодорожная логистика в сообщении Китай – Европа

Оптимизация логистического процесса и ценовой привлекательности на сети 1530 мм и стыках 1520/1435 мм.

Унифицированная железнодорожная накладная ЦИМ/СМГС (отсутствие переоформления железнодорожной накладной ЦИМ на накладную СМГС и наоборот).

Таможенный союз России – Белоруссии – Казахстана (сокращение/ликвидация погранично-таможенных операций внутри Союза).

Интегрированная пограничная технология перегрузки контейнеров: 48 часов (статья 4 § 3 СМГС) → 12–16 часов (интегрированная технология).

Оптимизация логистического процесса и ценовой привлекательности «Железная дорога без барьеров»

- Один перевозчик от пограничной железнодорожной станции 1520 мм до станции назначения 1435 мм.
- Сокращение количества пограничных операций.
- Сокращение времени перевозки.
- Сокращение оборота вагонов.
- Сокращение эксплуатационных расходов.
- Оптимизация ставок.
- Улучшение качества мониторинга отправок.



Нидерланды
АО «ПКП КАРГО»
ожидает статуса ж.д.
перевозчика

Германия, Чехия,
Словакия, Австрия,
Бельгия, Венгрия
АО ПКП КАРГО
ж.д. перевозчиком

Польша
АО ПКП КАРГО
ж.д. перевозчиком

ПКП Карго Логистикс в Польше и за её пределами

Общества в Польше.
Общества (отделения) и представительства за
пределами Польши.

Позиция АО «ПКП КАРГО» на рынке
железнодорожных перевозок
1-я в Польше, 2-я в ЕС.

ПКП Карго Логистикс в Польше и за ее пределами



ПКП Карго Логистикс готово к новым вызовам!

Часть V.

Технические аспекты трансграничных железнодорожных перевозок







Отраслевые вузы в подготовке кадров для международных железнодорожных перевозок

Борис Лёвин

президент Ассоциации вузов транспорта,
ректор Московского государственного
университета путей сообщения (МИИТ),
доктор технических наук, профессор

Активная интеграция России в единую транспортную систему на евроазиатском пространстве, эффективные механизмы международных перевозок требуют существенных эволюционных сдвигов в системе подготовки кадров. В её основе – многоплановая кооперация деятельности вузов транспорта разных стран по унификации образовательных программ, внедрению единых методических подходов, повышению уровня мобильности преподавателей и студентов, укреплению научного сотрудничества.

Вузы-партнёры накопили солидный опыт работы на этих направлениях, в первую очередь, в масштабе СНГ, чему в значительной степени способствует деятельность Совета по образованию и науке при Координационном транспортном совещании государств – участников СНГ (КТС СНГ).

В соответствии с приоритетными направлениями сотрудничества государств СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, Совет сосредоточил работу на кадровом и научном обеспечении, в том числе: формирования сети международных транспортных коридоров на пространстве СНГ; повышения эффективности тарифной политики; устранения негативного влияния административных барьеров при осуществлении международных грузовых перевозок.

В рамках Совета с 2013 года действует Учебно-методическая комиссия, деятельность которой направлена на разработку совместных образовательных программ высшего и послевузовского профессионального образования в сфере эксплуатации железных дорог, в том числе – обеспечивающих международных перевозки пассажиров и грузов.

В 2012 году на базе МИИТа прошёл Международный региональный семинар «Сопоставимость дипломов и степеней. Разработка программ совместных дипломов» с участием представителей Беларуси, Молдовы, России и Украины.

Ведущие учёные вузов Казахстана, России и Украины в рамках деятельности вышеназванной Учебно-методической комиссии участвуют в совместных учебных изданиях для подготовки специалистов по основным железнодорожным специальностям.

Рассмотрим подробнее деятельность российских вузов транспорта в плане кадрового обеспечения международных перевозок на примере крупнейшего отраслевого высшего учебного заведения России – МИИТа.

С учётом задач, стоящих перед Международным союзом железных дорог, и интересов национальных железных дорог, ключевым элементом общей стратегии является выстраивание принципиально новой сети транспортных коридоров, которые должны связать Тихий и Атлантический океаны.

В рамках решения этой логистической задачи внедряются механизмы взаимодействия железных дорог стран, через которые проходят данные коридоры, в едином правовом и технологическом поле с выработкой общей политики в области тарификации.

Студенты МИИТа изучают принципы построения международного транспортного права на Евразийском пространстве: от Бернской конвенции 1890 года, принятой при активном участии России, до действующей Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) в редакции Вильнюсского протокола, с одной стороны, и Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС), с другой.



Выпускники университета в области международных перевозок обладают высоким уровнем профессиональных компетенций, необходимых для осуществления практической деятельности, связанной с международными перевозками грузов и пассажиров.

В процессе изучения разнообразных дисциплин студенты приобретают комплекс знаний по техническому, государственно-политическому, естественно-географическому, торгово-экономическому и таможенным аспектам функционирования железных дорог, операторов и экспедиторов во внешнеэкономической деятельности государства. Студенты также овладевают знаниями по технологии работы пунктов пропуска и пограничных станций при проследовании железнодорожных составов на сопредельные территории с соблюдением правил их обработки на территории Таможенного союза и вне его.

Комплекс сформированных компетенций позволяет выпускникам эффективно взаимодействовать с зарубежными партнёрами в вопросах продвижения грузопотоков через государственные границы с минимизацией временных и трудовых затрат.

У транспортных компаний, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, кроме вопросов экономического характера, возникает необходимость в разрешении вопросов, связанных с организацией процесса перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу РФ с соблюдением всех таможенных правил. В ходе обучения студенты знакомятся с перечнем, порядком оказания и спецификой услуг таможенного посредника по декларированию грузов, которые на сегодняшний день однозначно являются наиболее распространёнными и востребованными из всех видов услуг, оказываемых при внешнеторговой деятельности.

Современные требования по доставке грузов не ограничиваются спросом на перевозки. В большой степени они определяют условия по предоставлению комплексных транспортных услуг высокого качества и обеспечению уровня сервисного обслуживания от лица одной компании – международного логистического оператора, имеющего возможность предоставить максимально широкий спектр логистических услуг.

Одним из основных организационно-технологических способов повышения эффективности является совершенствование механизма информационного взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД, непосредственно влияющего на скорость перемещения товаров через границу Таможенного союза.

В свою очередь, повышение уровня взаимодействия невозможно без продвижения по трём основным направлениям применения принципов «единого окна» и государственно-частного партнёрства, развития системы предварительного уведомления таможенных органов и получения перевозчиком статуса уполномоченного экономического оператора.

Все вышеупомянутые действия совместно с мероприятиями по совершенствованию схем и улучшению технологии работы пограничных станций позволят выпускникам МИИТа успешно находить ответы на те вопросы, которые перед ними ставит глобальная мировая трансформация в плане развития процесса перевозки и доставки грузов в международном сообщении.

Показательным примером эффективного партнёрства крупных вузов и транспортных компаний является взаимодействие МИИТа с «Федеральной пассажирской компанией» (ФПК), которая перевозит пассажиров в 31 страну Европы и Азии, более чем по 60 международным маршрутам.

С целью формирования систематизированных знаний об организации пассажирских перевозок, необходимых для повышения эффективности работы железнодорожного пассажирского комплекса, МИИТ проводит повышение квалификации работников компании «ФПК» и подготовку специалистов (в частности, в рамках программ авторских классов).

Наиболее актуальными при проведении обучения являются вопросы:

- формирование тарифов на проезд в пассажирских поездах и провоз личных транспортных средств в вагонах-автомобилевозах в международном сообщении;
- основные понятия мультимодальных перевозок и принципы разработки новых маршрутов;
- формирование железнодорожных туров по Европе и туристических автопакетов (например, по программе «поезд-поезд» и «поезд-паром»).

Университет и «ФПК» также проводят совместную работу по повышению квалификации начальников поездов и проводников в международном сообщении, директоров вагонов-ресторанов,

начальников комбинатов питания и технологов, резерва начальников пассажирских поездов.

В учебных планах вуза предусмотрено изучение вопросов, связанных с пересечением государственной границы, таможенных норм и правил пересечения границ, паспортно-визовых формальностей, лексических минимумов на иностранных языках по темам: «Основные служебные ситуации в поезде, обязанности проводника», «Сервисное обслуживание пассажиров», «Оказание медицинской помощи пассажиру» и др.

В 2008 году к началу летних Олимпийских игр в Пекине МИИТ выпустил русско-китайский разговорник для начальников поездов и проводников в международном сообщении. По общему мнению руководства и работников поездных бригад, данный разговорник и сегодня оказывает ощутимую помощь в обслуживании пассажиров из Китая.

В 2010 году МИИТ выпустил русско-французский, русско-английский и русско-немецкий разговорники для начальников поездов и проводников вагонов в международном сообщении для вновь назначенного маршрута «Москва – Ницца».

Для обеспечения методического сопровождения курсов повышения квалификации директоров вагонов-ресторанов, начальников комбинатов питания и технологов в МИИТе подготовлены и изданы «Методические материалы для повышения квалификации директоров вагонов-ресторанов поездов дальнего следования» в трёх томах, которые получает каждый слушатель курсов повышения квалификации.

С 2004 года МИИТ реализует образовательные программы по специальности «Таможенное дело».

Необходимость подготовки специалистов-таможенников, ориентированных на потребности железнодорожного комплекса в сфере международных перевозок, объединила инициативы и действия «РЖД», Росжелдора, ФТС России.

Образовательная программа по специальности «Таможенное дело» продолжает развиваться и совершенствоваться с учётом потребностей отраслевого рынка труда, что находит своё отражение в современных специализациях: «Таможенные платежи и валютное регулирование», «Таможенная

логистика», «Товароведение и таможенная экспертиза товаров», «Таможенный менеджмент».

Студенты, обучающиеся по данной специальности, проходят все виды практики в таможенных органах, в числе которых ведущее место занимают таможни и таможенные посты, находящиеся в подчинении Центрального таможенного управления ФТС России, а также структурные подразделения Центра таможенной деятельности ОАО «РЖД».

В 2013 году на базе Центрального таможенного управления ФТС России создана кафедра МИИТа «Таможенная деятельность», основной целью которой является формирование конкурентоспособных специалистов, занятых в сфере таможенного дела.

В настоящее время МИИТ практически полностью удовлетворяет потребности железнодорожного транспорта в дополнительном профессиональном образовании персонала по программам правового регулирования и организации внешнеэкономической деятельности. За последние пять лет на базе вуза было обучено более шестисот работников транспортных предприятий (Забайкальская, Куйбышевская, Московская, Юго-Восточная железные дороги, «Новая перевозочная компания», Московский территориальный центр Дирекции управления движением, «Рефсервис» и др.).

Перечень программ дополнительного профессионального образования в сфере внешнеэкономической деятельности на железнодорожном транспорте достаточно обширен: «Порядок декларирования товаров, уплаты таможенных платежей, определение таможенной стоимости товаров при перевозке грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении»; «Соглашения о международных грузовых сообщениях на железнодорожном транспорте»; «Порядок перемещения пассажиров, личных вещей, багажа, товаров личного пользования в международном железнодорожном сообщении через государственную границу»; «Правовое регулирование перемещения товаров через таможенную границу РФ»; «Оформление международного таможенного транзита (МТТ)»; «Таможенные процедуры и таможенные операции при оформлении внешнеторговых грузов» и др.





Павел Соколов

генеральный директор
ОАО «РЖД Логистика»

Основополагающий фактор успеха: сбалансированность грузопотоков из Китая в Европу и обратно

Транссибирский маршрут сегодня рассматривается как единое трансконтинентальное направление, связывающее страны АТР с Россией, странами СНГ, Балтии и Европы. Транссибирская магистраль имеет все шансы значительно повысить свою конкурентоспособность в качестве транзитного моста, соединяющего страны Азиатско-Тихоокеанского региона и Европу.

Одним из основных направлений деятельности компании ОАО «РЖД Логистика» является развитие транзитных железнодорожных перевозок по территории России. За короткие сроки компании удалось занять лидирующие позиции на рынке транзитных железнодорожных перевозок по территории России. Доля транзита в выручке превышает 10 %.

Основная работа направлена на сокращение сроков доставки и привлечение дополнительных грузов на железную дорогу, повышение привлекательности Транссибирской магистрали и, в конечном счёте, сближение Китая с Европой.

Транспортный коридор «Европа – Азия» имеет значительный потенциал для роста: согласно мнению большинства аналитиков, пропускная способность железнодорожного транзита по маршруту «Европа – Китай – Европа» к 2021 году составит 1,25 миллионов TEU, то есть вырастет в 50 раз по сравнению с объёмами 2012 года. Сейчас доставка грузов морем по-прежнему остаётся самым популярным способом, так доставляются 99 % всех грузов. Однако время в пути через Суэцкий канал занимает до 45 суток. В этом отношении железнодорожный транспорт выглядит более

привлекательным, поскольку позволяет уменьшить время доставки до 14–20 суток и сократить дистанцию до 11 000 км, хоть и остаётся более дорогостоящим. Интенсивное движение по оси Европа – Азия требует наличия логистических сервисов, конкурентоспособных с точки зрения времени, качества, транспортной инфраструктуры и пропускной способности.

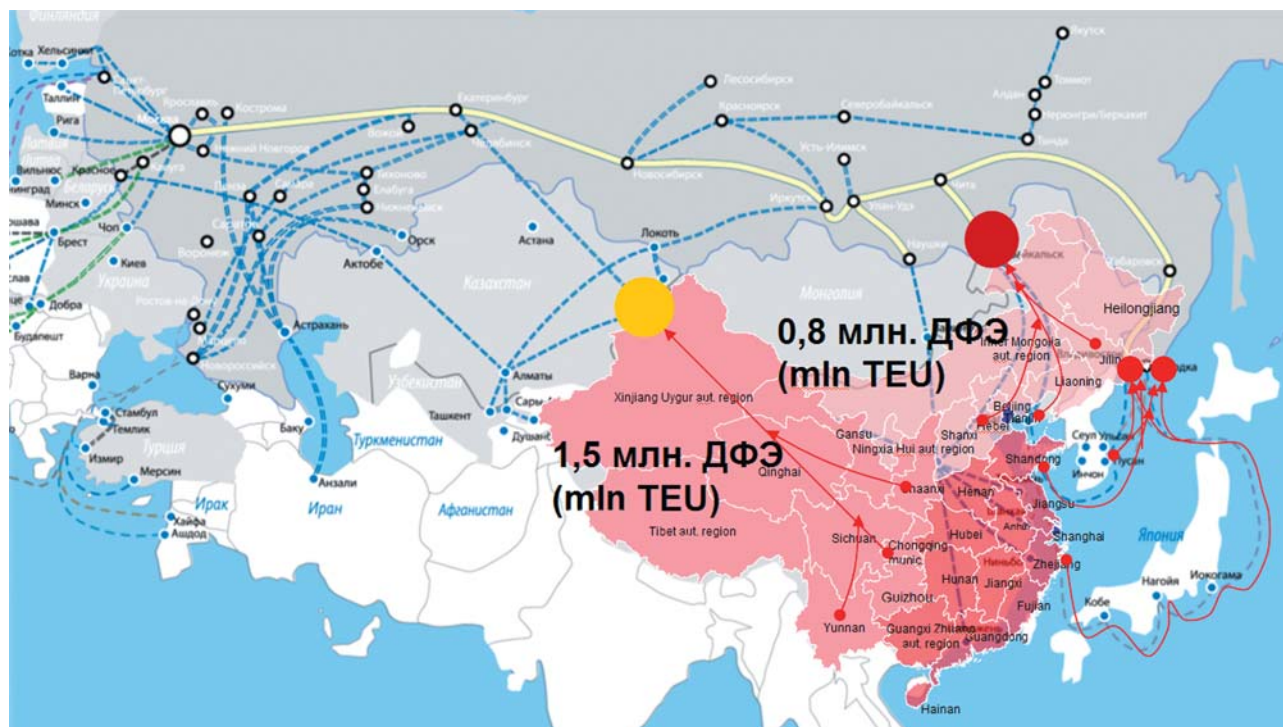
ОАО «РЖД Логистика» активно работает в этом направлении. Компания приступила к использованию нового сервиса, призванного разгрузить порты Дальнего Востока и привлечь дополнительные грузопотоки на Транссибирскую магистраль.

Кроме этого, с 2014 года предоставляется полный комплекс услуг по перевозке угля через порт Раджин (КНДР) в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Первые отгрузки угля со станций Западно-Сибирской железной дороги в направлении порта Раджин состоялись в конце марта 2013 года. ОАО «РЖД Логистика» оказывает комплексный сервис – от предоставления вагонов и погрузки угля до перевалки груза в порту Раджин и доставки в порты Китая (Шанхай, Ляньюньгань, Гуаньчжоу) и Республики Кореи на условиях CIF.

Незамерзающий морской порт Раджин имеет выгодное географическое положение. Грузы, поступающие сюда из Европы и России по Транссибу, будут доставляться судами во многие страны Азии. При этом перевозки на северокорейский терминал не окажут негативного влияния на перевалку в российских портах. Объём грузовой базы, тяготеющей к портам Дальнего Востока, значительно превышает их перерабатывающие способности.

Открытие новой стивидорной площадки для организации перевалки грузов на экспорт в Азиатско-Тихоокеанский регион также позволит при-

Железнодорожные маршруты Китай – Европа



Западные районы Китая стимулируют развитие сервисов через терминал Достык (Казахстан). северные районы Китая формируют спрос на сервисы через терминал в Забайкальске (Россия)

влечь дополнительные объёмы грузов на инфраструктуру Российских железных дорог.

Реализация проекта «Хасан – Раджин» открыла новые перспективы многостороннего международного сотрудничества, важные как для стран Азиатско-Тихоокеанского региона, так и для России. В будущем ввод в эксплуатацию нового международного маршрута позволит направить большую часть грузопотока, идущего из Республики Южной Кореи в Россию, Европу и страны СНГ и в обратном направлении, через Транссибирскую магистраль.

Сейчас внимание всех участников рынка транзитных перевозок сосредоточено на увеличении грузопотока из Китая. Наиболее популярными железнодорожными маршрутами на оси Европа–Азия являются транссибирский и трансказахстанский. С 2012 года ОАО «РЖД Логистика» совместно со своими дочерними предприятиями осуществляет перевозки евроазиатских контейнерных поездов.

Транссибирская перевозка по маршруту Китай – Европа через Забайкальск (Россия) осуществляется дочерней компанией ОАО «РЖД Логистика» Far East Land Bridge, Ltd. (FELB), имеющей шестилетний уникальный опыт организации транзитных перевозок на Транссибирском маршруте. Данный маршрут по Транссибирской магистрали

популярен среди поставщиков из Северного, Северо-Восточного Китая, Южной Кореи и Японии. Сегодня клиенты FELB – крупнейшие европейские и азиатские компании, такие как BMW, Audi, LG, Самсунг. Транзитные перевозки осуществляются по многим маршрутам. В 2013 году FELB запустил новый контейнерный поезд из Китая в Польшу по трансмонгольскому маршруту.

В рамках развития сухопутного транзита и балансировки грузопотоков Китай – Европа – Китай компания «РЖД Логистика» стала участником совместного предприятия YuXinOu (Chongqing) Logistics Co., Ltd. в Чунцине (Китай), где её партнерами выступают DB Schenker, «КазТрансСервис», CRIMT и Чунцинский транспортный холдинг. YuXinOu организует контейнерные поезда по маршруту Чунцин (КНР) – Дуйсбург (Германия) через Казахстан.

С начала осуществления проекта отправлено уже 37 контейнерных поездов по маршруту Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия) с применением единой накладной ЦИМ/СМГС. Из Актогая (Казахстан) грузы можно также отправлять до Новосибирска (Россия), станции Транссибирской магистрали. Трансказахстанский маршрут наиболее интересен китайским производителям товаров с высокой добавленной стоимостью из Западного и Центрального Китая.



Правительства центральных и западных провинций Китая очень заинтересованы в развитии грузовых железнодорожных перевозок в Западную Европу и готовы оказывать любую необходимую поддержку. В том числе и делая инвестиции в эти проекты. Однако практика показала, что основная проблема не в развитии грузопотоков из Китая. Для снижения издержек по организации транзитных перевозок необходимо искать логистические решения, позволяющие создавать «кольцевые» маршруты Китай – Европа – Китай. Разработанная карта рисков компании, специализирующейся на создании исключительно транзитного сервиса, показывает, что не инфраструктурные ограничения и не конкуренция в этом секторе – наиболее существенный и высоковероятный фактор успеха или неудачи. основополагающий фактор – это сбалансированность грузопотоков из Китая в Европу и обратно!

Как создать обратный грузопоток? Поиском грузов из Европы в Китай? Будет ли этого достаточно? Ответ – нет. Безусловно, увеличения объёмов перевозок из Европы в Китай можно достичь за счёт предложения цен, находящихся

на грани себестоимости перевозки. Но существующие прогнозы показывают, что даже при этом условии объём прямого транзита из Европы в Китай к 2020 году не сможет превысить 60 % от объёма прямого транзита из Китая в Европу. Это означает, что необходимо искать более сложные логистические решения – строить цепочки из Европы в европейскую часть России, далее использовать внутрироссийские перевозки за Урал и на Дальний Восток, из России в Казахстан или в Китай. Только так возможно минимизировать затраты на организацию транзита из Китая в Европу и предлагать клиентам сервис, позволяющий переключить их с морских перевозок на железную дорогу.

Как это сделать? В первую очередь, нужно активно продавать перевозки по этим маршрутам, уделяя внимание организации регулярных контейнерных поездов из Европы до Москвы и других крупнейших центров России. Это будет непростой задачей. Прогнозируемые к 2020 году объёмы грузопотоков из Европы потребуют отправления не менее 5 поездов в сутки на данном направлении.

А это означает, что организаторам перевозок по данному направлению придётся вступить в жёсткую конкуренцию с автотранспортом. Сейчас ситуация складывается совсем не в пользу железных дорог.

Давайте на конкретных примерах проанализируем стоимость доставки грузов из Европы в Москву. Из Дуйсбурга в Москву груз может идти тремя путями – по железной дороге, автофуруй и с использованием морской транспортировки.

Текущий уровень стоимости железнодорожной перевозки и сервисов первой и последней мили даёт общую ставку по 40-футовому контейнеру выше комплексной стоимости доставки стандартной еврофуруй более чем на 18 %, а с учётом большего объёма фуры на все 28 %. По сравнению с вариантом использования морского участка пути этот разрыв остаётся практически таким же.

Ещё более показательная ситуация складывается и для маршрута из Братиславы в Москву. Стоимость доставки по железной дороге больше стоимости автоперевозки более чем на 30 %. А с учётом большего объёма еврофуры – на все 45 %.

Вывод напрашивается сам собой – необходимо работать в направлении снижения стоимости железнодорожной перевозки, если мы хотим эффективно конкурировать с автомобильным и иными видами транспорта.

Сегодня на рынке железнодорожного транзита из Китая в Европу работает много компаний. Чаще всего они выступают как конкуренты, пытаясь привлечь объёмы грузов за счёт предложения минимальных цен на направлении Китай – Европа. И очень слабо уделяют внимание сбалансированности грузопотоков.

Мы же считаем, что необходимо развивать взаимовыгодное партнёрство всех компаний по развитию транзита в обратном направлении и созданию новых схем, позволяющих оптимизировать пробог контейнеров и подвижного состава. Это возможно при чётком сегментировании географии перевозок и уровней логистического сервиса, предоставляемых каждым из участников рынка.

При этом, безусловно, нельзя сбрасывать со счётов и объективные барьеры, препятствующие развитию транзита на маршруте Азия – Европа. Сюда относятся сезонные колебания – традиционный спад объёмов доставки компьютерной техники и электроники в холодное время года из-за низких температур. А также нестабильная скорость прохождения транзитных маршрутов, инфраструктурные и технологические ограничения, например, разные стандарты длины поездов в Китае, России и Европе, отсутствие унифицированных перевозочных документов, и так далее.

Помимо решения инфраструктурных проблем, необходимо сосредоточиться на совершенствовании нормативно-правовой базы международного сотрудничества в области железнодорожного транспорта. Большим прогрессом в этой области стало внедрение унифицированной транспортной накладной ЦИМ/СМГС, что позволяет существенно снизить время прохождения и расходы по переоформлению сопроводительных документов.

Ещё один негативный фактор – наличие большого количества участников транспортно-логистической цепочки с собственными коммерческими интересами и разнонаправленными бизнес-стратегиями.

И здесь также нужна интеграция всех компаний – участников транспортно-логистического

Информация

ОАО «РЖД Логистика» создано 19 ноября 2010 года в рамках развития логистического направления бизнеса Холдинга «РЖД». На сегодняшний день ОАО «РЖД» принадлежит 100 % – 1 акция ОАО «РЖД Логистика». За три с небольшим года с момента создания ОАО «РЖД Логистика» сформировало базу из более 1000 клиентов. Открыто 23 подразделения на территории России, создано четыре международных совместных предприятия. Организована перевозка более 10 миллионов тонн различных грузов.

рынка в единую систему на пространстве трансъевроазиатской магистрали. Необходимо идти интеграционным путём, чтобы предложить рынку комплексную, «сквозную» услугу с требуемыми параметрами цены и качества.

Для этого необходимо внедрять единые международные стандарты качества оказания логистических услуг. Основными ориентирами должны стать точность соблюдения сроков и надёжность доставки грузов, развитие информационной системы и развитие инфраструктуры.

Для реализации транзитного потенциала будет чрезвычайно важно сотрудничество создаваемой Объединенной транспортно-логистической компании с другими участниками рынка, способными организовать грузопотоки из Европы в Россию. Только совместные усилия всех логистических компаний позволят взаимовыгодно продолжать развитие транзитных железнодорожных перевозок из Китая в Европу и обратно.





Логистика. Избранное.

- Построение цепочек поставок
- Транспортный аутсорсинг
- Комплексная логистика
- Таможенно-брокерские услуги
- Грузоперевозки по России и СНГ
- Международные перевозки
- Доставка «door-to-door»
- Перевозки негабаритных грузов



СКЛАДСКИЕ УСЛУГИ

- Погрузочно-разгрузочные работы
- Ответственное хранение
- Кросс-докинг

ЭКСПЕДИРОВАНИЕ В ПОРТАХ

- Фрахтование
- Взаимодействие с судовладельцами, портом и собственниками подвижного состава

КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР 24/7

+7 800 775 0100

+7 495 988 6868 | info@rzdlog.ru | www.rzdlog.ru

РЖД Логистика





Федеральная
пассажирская компания

Новые технологии перевозки пассажигов ОАО «ФПК» в трансграничном сообщении

Материал подготовлен пресс-службой
ОАО «ФПК»

В современных условиях одним из факторов, который может способствовать повышению уровня пассажиропотока, созданию комфортных условий для проезда, сокращению времени движения международных пассажирских поездов является вопрос облегчения условий железнодорожной перевозки пассажиров и их ручной клади, а также багажа через границы. Здесь следует отметить, что время на прохождение пограничного и таможенного контроля в пунктах пропуска составляет до 15 % от общего времени в пути.

Одним из наиболее целесообразных вариантов, с точки зрения комфорта для пассажиров, сокращения времени движения поездов и экономии средств, является контроль в пути следования.

В качестве примера успешной реализации такого варианта можно привести поезд «Аллегро» сообщением Санкт-Петербург – Хельсинки, где пограничный и таможенный контроль производится в пути следования на участках Санкт-Петербург – Выборг (российскими контролирующими органами) и Вайниккала – Коувала (финскими контролирующими органами).

Основные усилия пассажирского комплекса ОАО «РЖД» по вопросам пересечения государственных границ международными поездами были сосредоточены на решении следующих задач:

- реализация принятых решений Правительством Российской Федерации, Министерством транспорта Российской Федерации, Государствен-

ной пограничной комиссией, ОАО «РЖД», по расширению географии международных железнодорожных пассажирских сообщений, созданию комфортных условий для пассажиров и сокращению времени движения пассажирских поездов, облегчению условий железнодорожной перевозки пассажиров и их ручной клади, а также багажа через границы;

- выработка оптимального варианта технологии государственного контроля пассажирских поездов с вагонами производства компании «Patentes Talgo» при пересечении российско-украинской, белорусско-польской границ в ходе организации сообщения на направлениях Москва – Киев, Москва – Брест – Берлин;

- организация сообщения между Российской Федерацией и Финляндской Республикой на направлениях Петрозаводск – Куопио, Санкт-Петербург – Имата, определение наиболее оптимального варианта технологии государственного контроля международных пассажирских поездов при пересечении российско-финляндской государственной границы.

Проводимая работа и достигнутые результаты

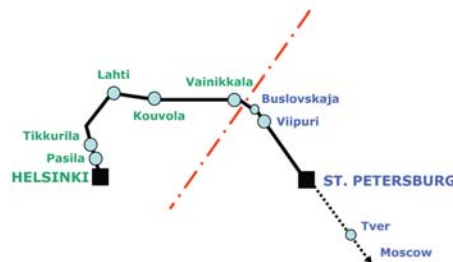
По линии обеспечения безопасности и уменьшения случаев задержки поездов в железнодорожных пунктах пропуска

Организована работа по изготовлению и последующему распространению наглядной аудио- и видеoinформации для пассажиров о порядке прохождения контроля, перемещения товаров через таможенную границу, особенностях их оформления

Текущее состояние на примере поезда № 151/152, 153/154 155/156, 157/158 «Аллегро» Санкт-Петербург – Хельсинки

- Пограничный и таможенный контроль осуществляется непосредственно в вагонах в пути следования поезда на участках:

Санкт-Петербург – Выборг (российские контрольные органы),
Вайниккала – Хельсинки (финские контрольные органы).



Федеральная
пассажирская компания

РЖД

при следовании поездами постоянного формирования производства компании «Patentes Talgo» с общением Москва – Киев, Москва – Берлин.

По линии международного сотрудничества

На белорусском направлении

В ходе рабочих встреч представителей Белорусской железной дороги, Государственного пограничного комитета Республики Беларусь (ГПК РБ), Государственного таможенного комитета Республики Беларусь (ГТК РБ) и ОАО «ФПК» достигнуты договорённости:

- о проведении контрольных процедур при пересечении белорусско-польской государственной границы пассажирскими поездами постоянного формирования производства компании «Patentes Talgo» во время стоянки поезда на станции Брест-Центральный и в пути следования на участке Брест-Центральный – Парк Буг с учётом смены ширины колеи;

- по выделению в составе поезда специализированного купе для сотрудников пограничных и таможенных служб с установкой в нём многофункционального устройства (принтер, копир, сканер) и электронных весов, прошедших метрологическую проверку, а также возможности использования сети Интернет поезда для технологических нужд контролирующих органов;

- по проработке вопроса сбора таможенных платежей непосредственно в подвижном составе с возможным использованием мобильных платёжных терминалов;

- о возможности создания специализированного интернет-сайта с отображением информации об условиях проезда, отличительных особенностях прохождения установленных видов контроля и по-

рядка осуществления оплаты таможенных сборов непосредственно в поезде с использованием интернет-ресурсов или мобильных терминалов;

- об организации в первом квартале 2014 года «пилотного» проекта на примере поезда № 23/24 Москва – Париж по взиманию таможенных платежей и сборов с использованием интернет-технологий или мобильных терминалов непосредственно в подвижном составе;

- о направлении в ГТК РБ информации о правилах перемещения товаров для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза;

- о возможности получения ГПК РБ предварительной персональной информации о пассажирах при въезде в Республику Беларусь.

Нерешённой остаётся проблема упрощения процесса выдачи транзитных виз Республики Беларусь для граждан иностранных государств, следующих железнодорожным транспортом из Европы в Россию. Соответствующая работа в данном направлении ведётся с участием аппарата Государственного секретаря Союзного государства России и Белоруссии.

На польском направлении

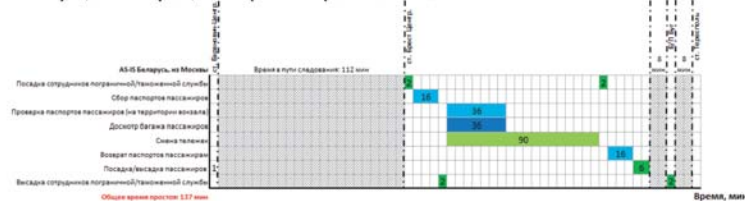
До АО «ПКП Интерсити» доведены предложения по проведению пограничного и таможенного контроля контролирующими органами Польши поездов производства компании «Patentes Talgo» в пути следования на участке Тересполь – Седльце – Тересполь.

Достигнуты договорённости о проведении встречи представителей АО «ПКП Интерсити», ОАО «ФПК», БЧ, пограничной и таможенной служб Польши и Белоруссии в гор. Тересполь с целью проработки вариантов проведения погра-

Особенности прохождения границы Республики Беларусь при следовании из Москвы

Республика Беларусь на запад

Текущая ситуация. Время простоя: 137 мин.



Предложение. Время простоя: 98 мин.



Федеральная пассажирская компания

РЖД

ничного и таможенного контроля в пути следования и определения порядка взаимодействия работников железнодорожного транспорта и должностных лиц пограничной и таможенной служб.

На украинском направлении

По результатам российско-украинского межведомственного совещания по организации курсирования новых российских поездов в сообщении Москва – Киев в ходе обсуждения вариантов технологии организации государственного контроля в поездах «Patentes Talgo» достигнуты следующие договоренности:

- стороны согласились, что ввод в обращение поездов постоянного формирования производства компании «Patentes Talgo» в сообщении Москва – Киев – Москва предопределяет необходимость изменения технологии проведения контрольных операций пограничными и таможенными органами;
- представители пограничной и таможенной служб России и Украины поддержали инициативу ускорения прохождения пограничных и таможенных процедур при пересечении российско-украинской государственной границы;
- определены наиболее оптимальные участки для пограничных и таможенных операций, проводимых в пути следования пассажирских поездов производства компании «Patentes Talgo»: Брянск – Суземка (российская территория), Хутор Михайловский – Конотоп/Киев (украинская территория);
- поддержана необходимость предварительного ознакомления с конструктивными особенностями подвижного состава (ознакомление с технической документацией, осмотр подвижного состава в депо, проведение тестовых поездок и т. д.) для отработки технологии проведения пограничного и таможенного контроля поездов «Patentes

Talgo» при пересечении российско-украинской государственной границы.

По линии взаимодействия с государственными контрольными органами, осуществляющими контроль в железнодорожных пунктах пропуска

Утвержден «Порядок взаимодействия персонала ОАО «ФПК» и государственных контрольных органов Республики Беларусь при осуществлении пограничного и таможенного контроля в пути следования международных пассажирских поездов постоянного формирования производства компании «Patentes Talgo» сообщением Москва – Берлин – Москва во время стоянки поезда на станции Брест-Центральный и в движении на участке Брест-Центральный – Парк Буг – Брест-Центральный».

Проведена доработка программного обеспечения АРМ «Граница» с учетом требований ГПК РБ. Модифицированное программное обеспечение АРМ «Граница» передано ГПК РБ.

Подготовлен проект порядка взаимодействия персонала ОАО «ФПК», УЗ и государственных контрольных органов Российской Федерации и Украины при осуществлении пограничного и таможенного контроля в пути следования пассажирских поездов постоянного формирования производства компании «Patentes Talgo» сообщением Москва – Киев – Москва.

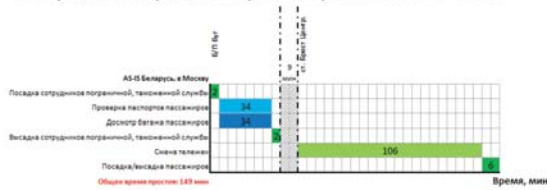
Разработаны и доведены до заинтересованных сторон варианты графиков движения пассажирских поездов «Patentes Talgo» сообщением Москва – Киев, Москва – Берлин с учетом осуществления пограничного и таможенного контроля в пути следования.

Прорабатывается вопрос по предоставлению персональной информации о пассажирах, следующих в сообщении между Россией и Украиной, в связи с действующим законодательством Украины.

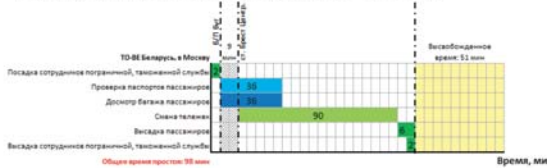
Особенности прохождения границы Республики Беларусь при следовании в Москву

Республика Беларусь на восток

Текущая ситуация. Время простоя: 149 мин.



Предложение. Время простоя: 98 мин.



Федеральная пассажирская компания

РЖД

Проведены рабочие встречи представителей ОАО «ФПК» с сотрудниками ПС ФСБ России по организации связи в интересах подразделений пограничного контроля при осуществлении пропуска через границу поездов компании «Patentes Talgo».

По прибытию пассажирского состава «Patentes Talgo» в Российскую Федерацию запланировано ознакомление с ним представителей БЧ, УЗ, пограничных и таможенных органов России, Украины и Белоруссии.

Принято решение о выделении в поездах «Patentes Talgo» мест для работы сотрудников пограничных и таможенных органов в пути следования, установки в купе многофункционального устройства (принтер, копир, сканер) и электронных весов.

ОАО «РЖД» выступило перед Министерством транспорта Российской Федерации с инициативой об издании распорядительного акта (документа) по проведению пограничного и таможенного контроля поездов «Patentes Talgo» при пересечении российско-украинской границы вне пунктов пропуска в пути следования на участке Брянск – Суземка.

- выработка оптимального варианта технологии государственного контроля пассажирских поездов в сообщении Москва – Рига, Москва – Варшава, Москва – Таллинн, Санкт-Петербург – Таллинн;
- организация пограничного и таможенного контроля поезда № 23/24 Москва – Париж в пути следования на белорусско-польской границе;
- рассмотрение возможности перевозки личных вещей пассажиров в собственных автомобилях, перевозимых в вагоне-автомобилевозе, следующем в составе поезда № 32/31 «Лев Толстой» Москва – Хельсинки через железнодорожный пункт пропуска Выборг;
- рассмотрение возможности перевозки легковых автомобилей пассажиров – не граждан государств – членов Таможенного союза в вагоне-автомобилевозе, следующем в составе поезда № 32/31 «Лев Толстой» Москва – Хельсинки через железнодорожный пункт пропуска Выборг.

Новый подвижной состав ОАО «ФПК» для международных пассажирских перевозок

Основные задачи на 2014 год в вопросах пересечения государственной границы международными пассажирскими составами

- Реализация достигнутых договорённостей по осуществлению пограничного и таможенного контроля в пути следования международных пассажирских поездов производства компании «Patentes Talgo» в сообщении Москва – Киев, Москва – Берлин;
- расширение географии международных железнодорожных пассажирских сообщений между Россией и Финляндией;

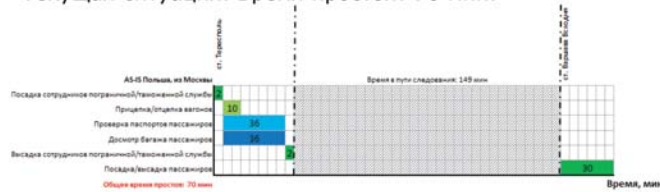
В целях создания комфортных условий проезда пассажиров ОАО «Федеральная пассажирская компания» заключило контракт на разработку и поставку семи пассажирских составов из вагонов локомотивной тяги сочлененного типа с системой наклона кузова (с/без системой (ы) автоматического изменения ширины колеи 1520/1435 мм) производства компании Patentes Talgo, S.L.

Данные поезда планируется использовать на маршрутах Москва – Киев (4 состава) и Москва – Берлин (3 состава). Введение в эксплуатацию поездов компании Patentes Talgo, S.L. позволит сократить время в пути:

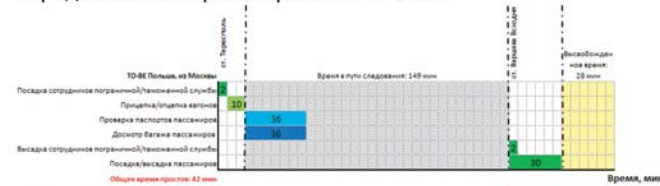
Особенности прохождения границы Республики Польша при следовании из Москвы

Республика Польша на запад

Текущая ситуация. Время простоя: 70 мин.



Предложение. Время простоя: 42 мин.



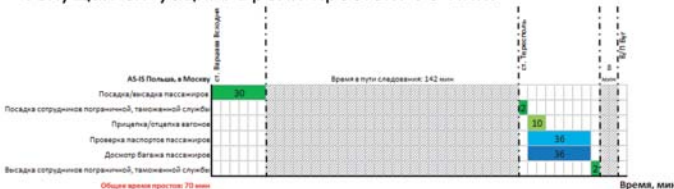
Федеральная пассажирская компания



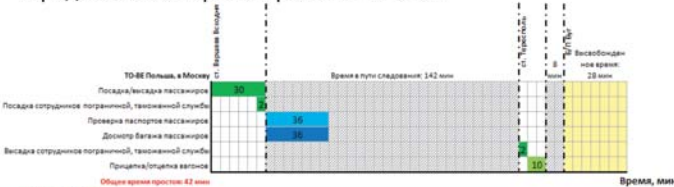
Особенности прохождения границы Республики Польша при следовании в Москву

Республика Польша на восток

Текущая ситуация. Время простоя: 70 мин.



Предложение. Время простоя: 42 мин.



Федеральная пассажирская компания



- на 6 часов (Москва – Киев, с 13 до 7 часов);
- на 9 часов (Москва – Берлин, с 27 до 18 часов).

Секрет экономии времени заключается не только в высокой максимальной скорости новых поездов (до 200 км/ч), но и в применении системы наклона кузова, которая даёт экономию 20-30 % времени только за счёт большей скорости прохождения кривых малого радиуса.

В случае поездки пассажиров в сообщении Москва – Берлин не меньшую выгоду принесёт система автоматического изменения ширины колеи.

С ней составу не требуется остановка на границе Белоруссии и Польши для смены колёсных пар, что пока необходимо для перехода с отечественной колеи 1520 мм на европейский стандарт – 1435 мм.

По станции Брест-Центральный, на границе

двух железнодорожных линий, будет установлено специальное переводящее устройство, при прохождении через которое без остановки со скоростью до 15 км/ч, колея колёс поезда расширяется или сужается в зависимости от направления движения.

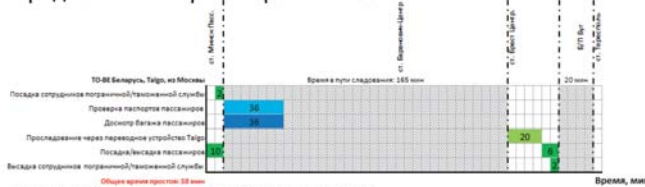
Технические новшества, применяемые в поездах компании Patentes Talgo, S.L., влекут за собой технологические изменения процедуры погранично-таможенного контроля. Пограничный, таможенный и иные виды контроля можно будет проводить прямо в пути следования, что также принесёт свою долю общей экономии времени.

Для реализации данной технологии ОАО «ФПК» были разработаны порядки взаимодействия персонала ОАО «ФПК» и государственных контрольных

Особенности прохождения границы Республики Беларусь – Республики Польша при следовании из Москвы

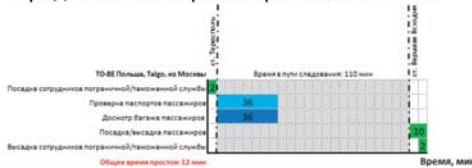
Республика Беларусь на запад

Предложение. Время простоя: 38 мин.



Республика Польша на запад

Предложение. Время простоя: 12 мин.



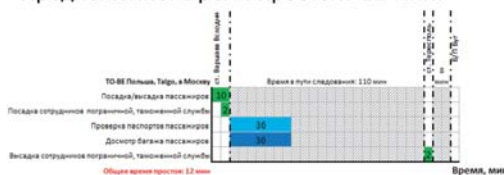
Федеральная пассажирская компания



Особенности прохождения границы Республики Польша – Республики Беларусь при следовании в Москву

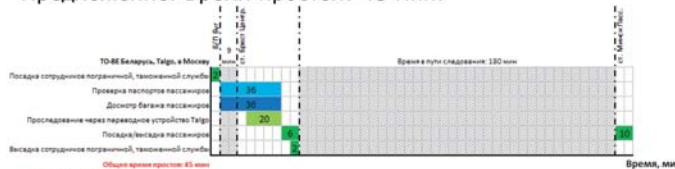
Республика Польша на восток

Предложение. Время простоя: 12 мин.



Республика Беларусь на восток

Предложение. Время простоя: 45 мин.



Федеральная пассажирская компания



органов Российской Федерации, Украины, Республики Беларусь, Республики Польша, осуществляющих пограничный, таможенный и иные виды контроля пассажирских поездов производства компании Patentes Talgo, S.L. сообщением Москва – Киев, Москва – Берлин.

Данные порядки направлены:

- на совершенствование уровня взаимодействия работников поездных бригад ОАО «ФПК» и сотрудников органов пограничной, таможенной и других служб;
- на соблюдение графика движения пассажирских поездов;
- на совершенствование организации пропуска через Государственную границу Российской Федерации и Украины, а также Республики Беларусь и Республики Польша поездов компании Patentes

Talgo, S.L., следующих в них физических лиц и перемещаемых ими товаров, в части сокращения времени простоя пассажирских поездов за счёт:

1. проведения погранично-таможенного контроля в пути следования поездов в сообщении Москва – Киев на участках: Брянск – Орловский – Суземка, Хутор Михайловский – Конотоп; в сообщении Москва – Берлин на участках: Брест-Центральный – Парк Буг, Тересполь – Седльце;
2. использования пограничной и таможенной службами мобильных терминалов контроля;
3. использования мобильных терминалов для оплаты таможенных платежей с помощью банковской карты;
4. установки на борту поезда многофункциональных устройств для печати документов сотрудниками пограничной и таможенной служб.



Вы увидите всю Европу!

Между Россией и странами Европы курсируют поезда ОАО «ФПК» по следующим маршрутам:

Москва – Берлин – Париж

Москва – Будапешт

Москва – Варшава

Москва – Ницца

Москва – Прага

Москва – София

Москва – Хельсинки

Саратов – Варна*

*Летнее направление

Подробнее на сайте pass.rzd.ru и по телефону 8-800-775-0000 (круглосуточно и бесплатно)



Пётр Баскаков

генеральный директор
ОАО «ТрансКонтейнер»

Развитие контейнерных перевозок в международном сообщении

Начиная с момента своего образования, ОАО «ТрансКонтейнер» удалось придать хороший импульс дальнейшему развитию железнодорожных контейнерных перевозок по международным транспортным коридорам.

ОАО «ТрансКонтейнер» активно развивает контейнерные перевозки в сообщении с Европой, располагает клиентской базой и надёжными партнёрскими связями. Однако для усиления позиций на европейском рынке нужна мощная разветвленная сеть продаж.

Европейский контейнерный рынок весьма привлекателен для развития бизнеса. Несмотря на снижение объёмов перевозок под влиянием рецессии, ряд национальных рынков обладает значительной ёмкостью. Например, в Италии за год перевозится более 2 млн. ДФЭ, в Австрии и Чехии почти 1,4 и 1,2 млн. ДФЭ соответственно.

Контейнерные маршруты, как правило, не ограничиваются пределами той или иной страны. Национальные железные дороги являются звеном в логистической цепи. Для увеличения объёма логистических услуг нужна активная работа агентств на всей территории Европы. Локальные усилия не дадут ощутимого результата. При этом невозможно сформировать «корзину» транспортно-логистических продуктов без сети контейнерных маршрутов. Это должно стать важной стратегической задачей.

ОАО «ТрансКонтейнер» совместно с партнерами создало евразийскую интермодальную контейнерную сеть и может осуществить перевозку практически из любой части Западной и Восточной

Европы, обеспечивая доставку грузов, в том числе с использованием морского транспорта. При перевозке грузов по МТК № 2 перегруз контейнеров осуществляется в основном в Бресте, а при перевозках по МТК № 5 в Добре. Объёмы перевозок контейнеров по МТК № 2 в 15 раз больше, чем по МТК № 5.

Основным драйвером увеличения объёмов международных перевозок является переключение контейнерного потока с автомобильного транспорта на железную дорогу. По данным компании, на автомобилях из Европы в Россию ежегодно перевозится не менее 350 тыс. ДФЭ. Вполне реально увеличить объём контейнерных перевозок в 1,5-2 раза (рис. 1).

Ранее считалось, что железнодорожный транзит по маршруту Китай – Европа не может конкурировать с морским. Для этого не хватало единых стандартов и технологии на стыках, единых принципов ценообразования, графика движения.

В результате был разработан железнодорожный контейнерный сервис между Китаем и Европой. Маршрут протяжённостью 10 800 километров пролегает по территории пяти стран (рис. 2). Тестовая перевозка была организована ОАО «ТрансКонтейнер» только в марте 2011 года, а сегодня из Китая, транзитом через Казахстан и Россию, проследовало уже 142 поезда. Перевезено более 12 300 ДФЭ.

Постоянно ведётся работа над созданием и выведением на рынок новых транспортных продуктов в Европе. Клиенты уже хорошо знают регулярный сервис Московит, связывающий Дуйсбург/Гроссберен и Москву.

Новый перспективный проект компании – регулярный контейнерный поезд Moscow Rail Express. Сервис создан совместно с компанией Рэйл Карго

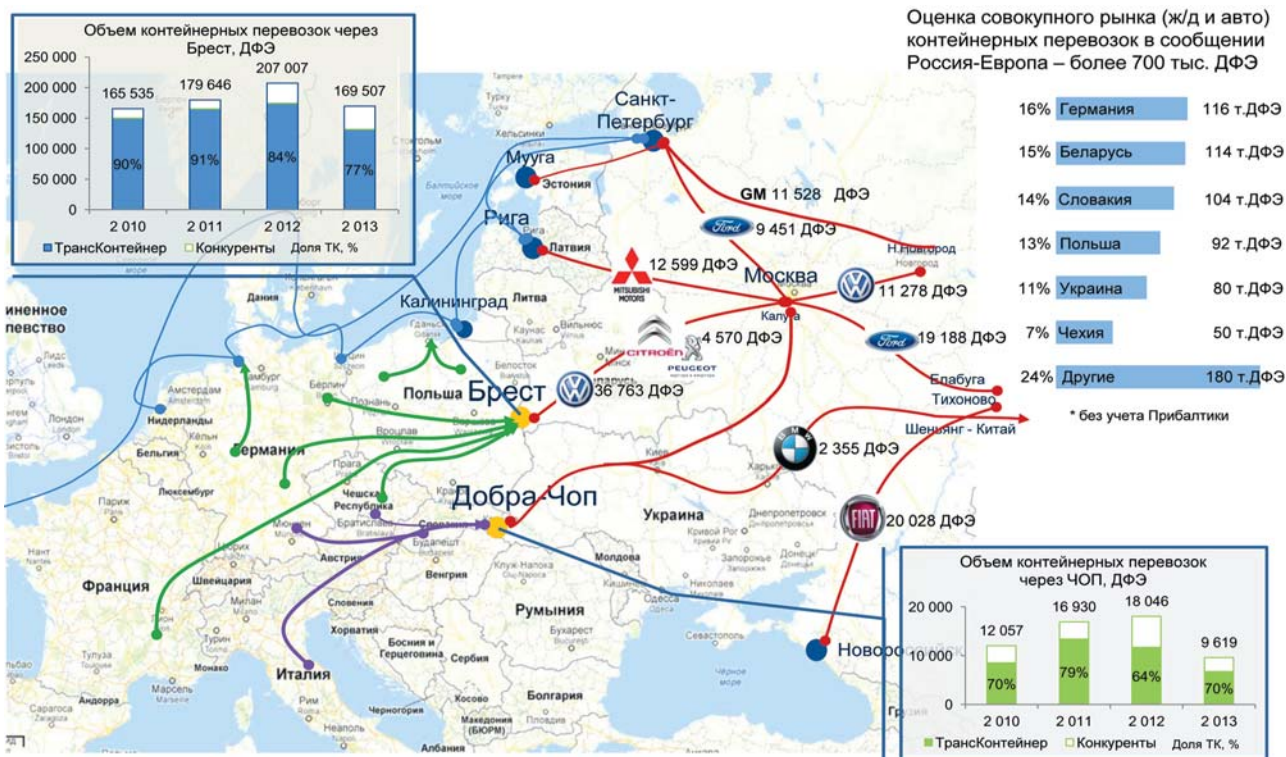


Рис. 1. Контейнерные сервисы Европа – Россия



Рис. 2. Пример обустройства МТК: контейнерный сервис Китай – Европа

Австрия. Контейнерный поезд курсирует между Италией и Россией, имеет промежуточные остановки в Вене и в Добре. Конечный пункт – Москва. Перевозки стартовали в октябре 2013 года. Транзитное время 5–6 суток (в зависимости от станции отправления в Италии). Дополнительный

сервис для клиентов: таможенная очистка грузов, автодоставка, хранение груза на складе, погрузка и выгрузка груза из контейнера (рис. 3).

Успешная конкурентная борьба невозможна без постоянного внедрения новых технологий, улучшающих качество клиентского сервиса. Новые

Компании Рэйл Карго Австрия и ТрансКонтейнер запустили совместный проект регулярных контейнерных поездов **Moscow Rail Express**.

Целевые характеристики:

- отправление 2 раза в неделю между Италией и Доброй с остановкой в Вене;
- еженедельный сервис между Доброй и Москвой;
- старт - октябрь 2013 г.

Имеется возможность оказания дополнительных услуг:

- таможенная очистка грузов;
- автодоставка;
- хранение грузов на складе;
- выгрузка/загрузка груза из/в контейнер.

Ставки ТК и Рэйл Карго Австрия согласованы на одном уровне как в составе КП, так и на одиночные контейнерные отправки, что дает преимущество в виде отсутствия необходимости накопления поездной партии для отправки в рамках графика каждого конкретного контейнера. Выдерживается заявленный график движения на маршруте.

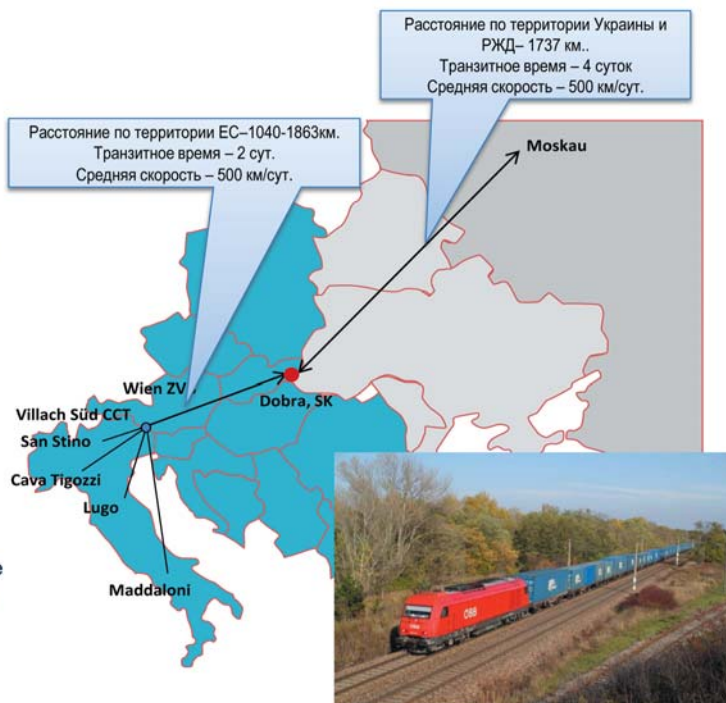


Рис. 3. Перспективный проект регулярного контейнерного поезда Moscow Rail Express



On-Line услуги
по организации перевозок
грузов в контейнерах



Функционал личного кабинета клиента:

1. Создание нового заказа;
2. Отслеживание статуса выполнения заказа и дислокации контейнеров по заказу;
3. Просмотр архива оформленных заказов;
4. Получение актов выполненных работ и счетов-фактур;
5. Оплата заказа банковской картой или через банк по выставленному счёту;
6. Отправка электронного письма менеджеру, отвечающему за работу с клиентами через интернет.

Продажа мест в контейнерных поездах:

- Москва – Новосибирск
- Москва – Иркутск
- Москва – Хабаровск



Рис. 4. Электронный офис продаж. Интернет-магазин

возможности для развития бизнеса тесно связаны с построением коммуникаций через интернет.

ОАО «ТрансКонтейнер» создало электронный офис продаж. Теперь клиенты могут приобретать транспортные услуги в интернет-магазине. В системе он-лайн продаж реализован функционал

личного кабинета, в котором можно создать новый заказ, отслеживать движение груза, получать счета-фактуры и акты о выполненных работах, общаться с менеджером. Клиенты могут оплатить заказ банковской картой или через банк по выставленному счёту (рис. 4).

Информация Федеральной таможенной службы России

Во исполнение пунктов 24 и 25 плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования», утверждённого распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.06.2012 № 1125-р (с изменениями, внесёнными распоряжением Правительства Российской Федерации от 26.09.2013 № 1721-р) (далее – «дорожная карта»), ФТС России при участии ОАО «РЖД» реализует «пилотный» проект по сокращению сроков совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении железнодорожных транспортных средств и товаров (далее – «пилотный» проект).

В целях реализации указанных пунктов «дорожной карты» ФТС России изданы приказы от 11.03.2013 № 444 «Об утверждении Временного порядка обмена электронными документами и сведениями в электронном виде при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных составов и товаров, убывающих с таможенной территории Таможенного союза». Данными приказами определены места, сроки и порядок реализации «пилотного» проекта, а также перечень его участников.

Кроме того, в рамках проводимого эксперимента в отношении отдельных участников используются документы только в электронном виде. (Приказ ФТС России от 21.02.2014 № 303).

Перечень участников и объектов «пилотного» проекта не является исчерпывающим и может быть расширен в случае готовности желающего быть включённым в него участника внешнеэкономической деятельности соблюдать требования, изложенные в типовых технологических процессах взаимодействия ОАО «РЖД» с грузополучателями/грузоотправителями при наличии договора об электронном обмене документами с применением электронной цифровой подписи (ЭЦП) между ОАО «РЖД» и грузополучателем/грузоотправителем, а также его соответствующего обращения в ФТС России с просьбой о включении в перечень объектов «пилотной» зоны.

ФТС России планирует осуществлять реализацию «пилотного» проекта до 31.12.2014 и проводит работу по расширению круга его участников и объектов «пилотной» зоны (Приказ ФТС России от 27.02.2014 № 351).

Заместитель начальника
Главного управления организации
таможенного оформления
и таможенного контроля

С. В. Шкляев



Джандаги Алаеи Аббасали

Оптимизация информации ГИС на железнодорожном транспорте путём внедрения GPS и мультимедийных систем

Департамент статистики и информационных технологий, Железная дорога ИРИ (РАИ)



Сафайе Кафаш Аббас



Хусейн Надери



Мансури Давуд

Внедрение системы ГИС (Географическая информационная система) на железнодорожном транспорте является одной из стратегических задач из-за характерного для этой отрасли наличия огромного числа разнообразных сведений. По той же причине нами была организована оперативная группа, в задачу которой входит сбор информации для создания нескольких уровней графических данных, необходимых для средств программного обеспечения, после чего информация передается в объединённую базу данных.

Создание базы данных координат и описательной информации для железнодорожного транспорта, – долгий процесс. Чтобы ускорить и опти-

мизировать сбор, обработку, контроль и хранение уже обработанных данных, а также снизить затраты в связи с получением точности и правильности, что является необходимым условием при использовании систем GPS и мультимедиа, разработан интеграционный метод.

К числу достижений в нашем «пилотном» проекте следует отнести анализ и оценку потребностей, ситуации с данными на конкретный момент, ресурсов, стоимости, времени, принятия и готовности различных ведомств к сотрудничеству в сфере, обеспечиваемой ГИС.

Несмотря на многочисленные трудности, связанные со сбором и хранением данных, мы добились успехов в разработке программного обеспечения для преобразования киносъёмки в изображение, автоматизации ввода и обработке данных,

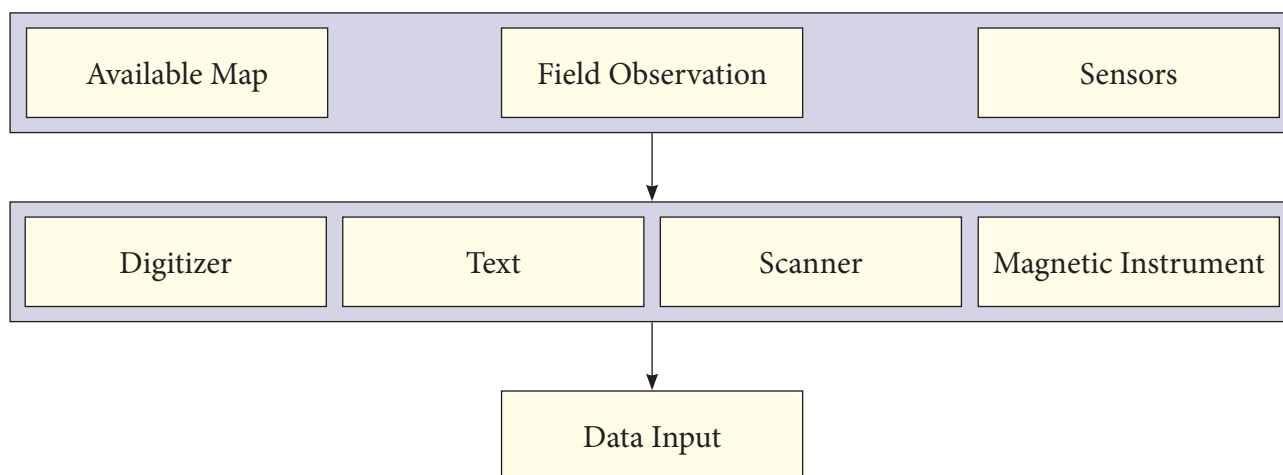


Рис. 1. Методы ввода в ГИС данных по параметрам и пространственным координатам

разработке вспомогательного программного обеспечения и возможности мультимедийной трансляции киносъёмки, взаимодействия и хранения в базе данных информации объёмом около 700 гигабайт.

Упомянутая система соответствует своему назначению, а её вспомогательное программное обеспечение может использоваться в компьютерных сетях. В системе предусмотрена возможность устранения ошибок, возникающих в процессе сбора и анализа данных.

Очевидно, что подобный метод дешевле и динамичнее, обеспечивая, тем не менее, преимущества при анализе данных по сравнению с используемой прежде системой.

Введение

Для любой страны оптимизация эксплуатации железнодорожного комплекса играет важную роль в политическом и экономическом развитии, так как здесь осуществляются перевозки больших объёмов грузов и пассажиров, проходит торговый и экономический обмен.

В каждой системе основные ресурсы (оборудование, машины, фабрики, заводы и т.д.) способны вызвать рост и прогресс, которые необходимы для оптимального управления информацией и получения новой достоверной информации.

Помимо проведения анализа, опознавания и простого дизайна, к важнейшим задачам ГИС относятся сбор и хранение данных.

Сбор и организация данных в цифровом формате необходимы для создания ГИС в каждой системе. При этом сбор пространственных данных, их накопление, хранение и организация занимают важное место в работе системы ГИС и могут выполняться различными методами.

Доступная информация о профиле и плоскости пути, станциях, блокировочных устройствах железнодорожных путей, геометрических характеристиках (возвышение наружного рельса на кривой, кривая, наклон), технических сооружениях (тоннель, мост, дренажная система, стены, здания), о поездах и вагонах включает пространственные особенности, которые могут быть организованы ГИС.

В настоящей статье представлен метод, используемый при интеграции GPS и мультимедийных систем. Он может применяться в качестве опробованного и эффективного метода различными организациями.

Сбор, хранение данных и управление информацией в системе ГИС

Существуют различные методы сбора и хранения данных с использованием обычных или электронных карт, снимков, выполненных со спутника, и GPS. У каждого из этих методов свои преимущества и недостатки. Например, при подготовке электронной карты железной дороги в ходе оцифровки могут закрасться ошибки, кроме того карта устаревает и требует обновления (рис. 1).

Несмотря на то, что снимки Земли, выполненные со спутника, могут покрывать значительное пространство, при их использовании с надлежащим разрешением требуются большие затраты, а также время для соотнесения изображения и земной поверхности.

Следовательно, предпочтительнее использовать GPS и компьютер с мощным процессором, но для быстрого и эффективного снижения расходов потребуются специальный процесс. В ходе исследований была создана программа на языке Visual Basic, связанная с базой данных на сервере SQL Server, которая использует информацию от восьми

GPS с восемью внешними портами. Данный метод позволяет оперативно осуществлять сбор пространственных данных (рис. 2).

Сбор данных для ГИС железнодорожного транспорта в глобальном масштабе

Некоторые страны, например, Англия и Япония, используют на своих железных дорогах для сбора данных интеграцию мультимедиа и GPS.

Система Omnicom в Англии

Данная система предоставляет информацию о пути. Также она может быть использована при оценке неисправности пути с помощью интеграции снимка и информации GPS. Система может подготовить отчёт о неисправности пути (рис. 3.)

Инновационная система контроля пути решает проблему хождения по путям без риска на высокоскоростных линиях, в соответствии с новыми правилами безопасности, и предоставляет обслуживающему персоналу чёткую и точную конфигурацию информационных данных и снимков.

Видеосистема ГИС на железной дороге Японии

Интегрированную систему GPS и мультимедиа можно использовать для сбора данных и обслуживания железной дороги. Данная система способна получать информацию о местонахождении поезда и другие данные, связанные с железной дорогой, подготовить снимки пути и отчёт по ближайшему объекту, то есть получить информацию в виде карты и снимков.

Разработка и реализация системы сбора данных по параметрам и пространственным координатам DGSRAIL (Система сбора данных для Иранской железной дороги)

Благодаря успешному опыту по интеграции GPS и мультимедиа для сбора данных по параметрам и пространственным координатам, что является жизненно необходимым для железнодорожной сети Ирана, и в результате предварительных исследований, признания, анализа и разработки «пилотного» проекта, была впервые создана система сбора данных для Иранской железной дороги, которая позволяет создавать таблицы, карты, снимки и тексты с высокой чёткостью. Система работает в интранете железнодорожной

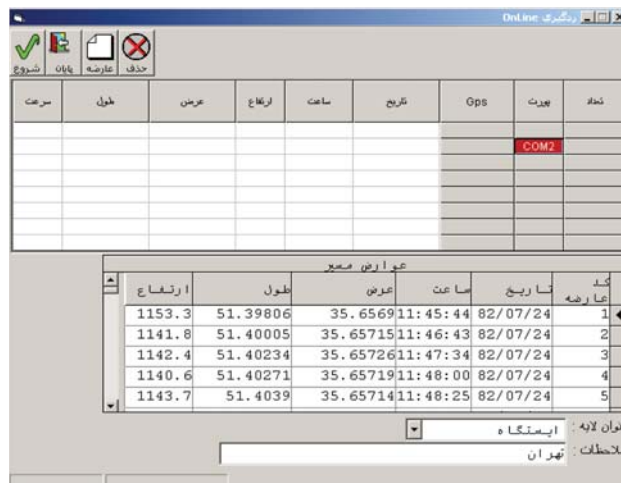


Рис. 2. Созданная программа для сбора данных GPS



Рис. 3. Сбор данных на железной дороге Англии

компаний и может интегрировать данные GPS и мультимедийную информацию о железнодорожном пути.

Несмотря на ограничения при подготовке технических средств, система имеет удобное программное обеспечение, к другим возможностям данной системы относятся проведение видеонализа и редактирование параметров и пространственных координат.

О системе

В данной системе используются четыре цифровых камеры и GPS для интеграции данных GPS и снимков. Разработанная программа получает пространственные координаты и соотносит их со снимком. Система сопоставляет время GPS и снимка. Подготовив снимки железнодорожного пути, с помощью созданной программы мы получаем информацию о железнодорожных объектах



Рис. 4. Расположение цифровых камер на дрезине

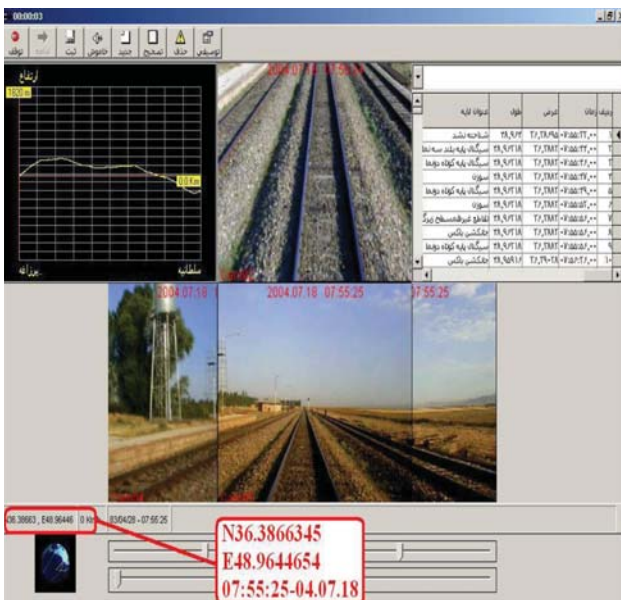


Рис. 5. Нахождение координат системы по времени

(т. е. параметры и пространственные координаты) из снимков.

Признание и проведение анализа системы, получающей информацию по железной дороге из мультимедиа, осуществлялось в три этапа. Первый и второй этапы были полностью выполнены, третий этап пока не завершён.

На первом этапе рабочая группа провела оценку «пилотного» проекта для получения лучшего признания основного проекта.

Целью «пилотного» проекта стала оценка необходимого времени, затрат, точности и готовности ГИС в компании.

На втором этапе разрабатывались технические средства и программное обеспечение. Система позволяет следить за профилем пути и нормой пройденных километров. В системе одновременно представлены снимок и таблица параметров и пространственных координат железнодорожных объектов.

Сбор информации о пути осуществляют четыре цифровые камеры (в «пилотном» проекте были три аналоговые камеры) (рис. 4).

На третьем этапе разработан пользовательский интерфейс и завершено создание информационной формы свойств, при этом параметры и пространственные координаты свойств железной дороги хранились в базе данных Geodatabase. Задача на ближайшее будущее – сбор геометрической информации о пути на снимках.

Возможность системы DGSRAIL

Наиболее существенными возможностями данной системы являются:

I. Сбор пространственных координат системой GPS

Для сбора пространственных координат железнодорожной сети была разработана и реализована программа, которая обеспечивает постоянное получение сведений от GPS. Эти сведения особым образом форматируются и передаются в базу данных. Для навигации и воспроизведения данных использовалась электронная карта (1:25000, 1:1000000), содержащая информацию о дорогах, городах и провинциях Ирана.

II. Интеграция данных GPS и мультимедиа

Для интеграции пространственных координат GPS и мультимедиа была разработана программа, в которой путём совмещения времени по GPS и снимков определяется местоположение железнодорожного компонента на снимке (рис. 5).

III. Ввод параметров компонентов

В эту систему данные вносятся автоматически. Изображение компонента делается на основе снимка и хранится в базе данных.

IV. Место воспроизведения карт и таблицы параметров (пользовательский интерфейс)

Многообразие применения ГИС вынуждает разрабатывать пользовательские интерфейсы. Нами также разработан интерфейс для приложения ГИС железной дороги. Система быстро готовит отчёт о состоянии железнодорожного компонента и показывает параметры и пространственную ситуацию, а также получает информацию из базы данных.

Layer Number	Layer Name	Number (Tehran-razi-Golfa)	Number (Tehran-Gorgan)	Sum
91	Kilometer Table	415	317	732
94	Junction Box	383	95	478
13	Arc Table	310	138	448
9	Switch	279	132	411
89	Industrial Place	207	73	280
96	Road	185	151	336
90	Gas Table	135	94	229
8	Arc	1026	190	1216
2	Culvert	860	194	1054
27	Transhe	469	52	521

Рис. 6. В систему было внедрено несколько уровней

V. Возможность соединения с системой через систему AVI (Автоматическая система определения транспортного средства)

Для навигации автоматического мобильного аппарата необходимо демонстрировать карту, поэтому данная система нуждается в графических картах, на которых можно определить поезд, а для выводов и заключений на основании какого-либо анализа можно подсоединиться к системе AVI/TAG.

Был собран перечень железнодорожных компонентов на участке протяжённостью 1596 километров (рис. 6).

В базе данных хранится информация объёмом около 700 гигабайт, которая содержит снимки, изображения и таблицы.

Заключение и предложения

Для поиска лучшего решения проблемы всегда требуется информация, и, очевидно, наши знания не полны. Сегодня, благодаря появлению новых компьютерных технологий, разработана система ГИС, при помощи которой можно хранить, интегрировать и моделировать информацию.

При создании системы ГИС для железной дороги был разработан «пилотный» проект: нам были известны цели и задачи железной дороги, нужные инструменты и необходимое время.

В основном проекте мы собрали и храним в базе данных параметры и пространственные координаты на участке протяжённостью 1596 километров.

Эта система успешно прошла испытания, после чего информация системы может использоваться железнодорожной компанией.

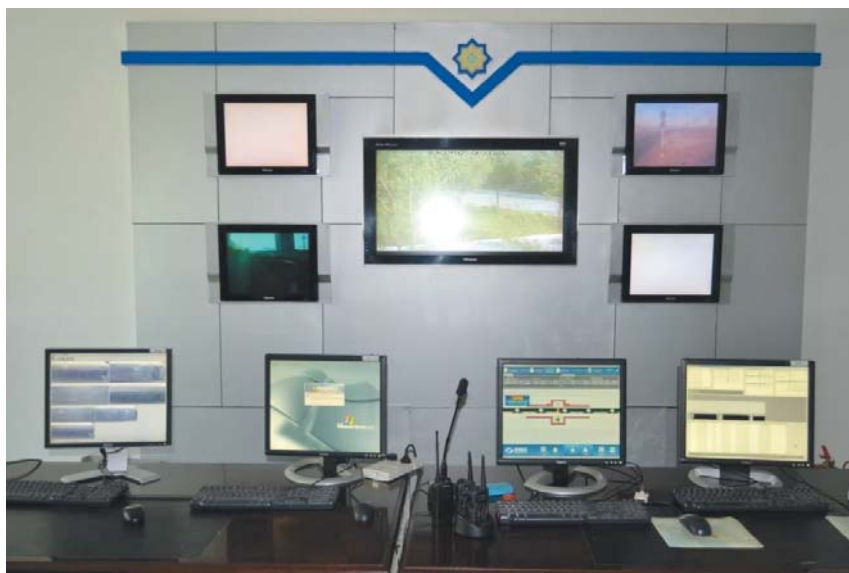
Некоторые преимущества системы:

- Оперативный сбор данных.
- Возможность использования информации изображения и мультимедиа.
- Возможность распознавания и обнаружения видимых компонентов.
- Определяется состояние компонентов вдоль пути.
- Возможность создания снимков для получения информации о длине, ширине и высоте компонентов.
- Изменение и сбор информации могут быть автоматизированы.
- Возможность контроля и обзора информации.
- Возможность сбора информации в Интранете несколькими операторами одновременно (LAN).
- Возможность отслеживания точности и проверки информации.

Для разработки данной системы предлагается использовать тахометр, барометр и термометр, которые могут получать информацию о пути. За счёт интеграции этой информации и информации системы ГИС мы надеемся наилучшим образом анализировать развитие нашей железной дороги в будущем.



Информация Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан по вопросам облегчения пересечения границ при международных железнодорожных перевозках



Согласно представленной Комитетом таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан информации, в настоящее время таможенными органами Республики Казахстан для инспектирования железнодорожного состава на железнодорожных пунктах пропуска применяются инспекционно-досмотровые комплексы (далее – ИДК), представляющие собой комплексы специальной электронной аппаратуры, предназначенные для таможенного контроля крупногабаритных объектов.

ИДК применяется для дистанционного неинтрузивного инспектирования железнодорожных

составов при движении с целью определения соответствия перевозимых товаров с товарами, указанными в товаросопроводительных документах, и выявления незаконных вложений.

Система ИДК проводит инспектирование железнодорожного состава при скорости движения от 7 до 30 км/ч, что позволяет сократить время прохождения состава через сканирующее оборудование.

Применяемая система ИДК оснащена высокоактивным электронным линейным ускорителем в качестве источника рентгеновских лучей, позволяющим оператору управления системой ИДК



обнаружить запрещённые предметы, спрятанные в полностью загруженных вагонах и контейнерах и грузах без их открытия. С технологией быстрого контроля и скоростной самоадаптации система ИДК может «просвечивать» вагоны и контейнеры при прохождении грузового поезда и создавать сканограмму без искажения. Система ИДК позволяет при прохождении грузового поезда измерять его скорость и контролировать рентгеновские лучи таким образом, чтобы, автоматически не выполняя сканирование локомотива, распознавать каждый отдельный вагон.

Сканограммы сохраняются отдельно на каждый вагон и сопровождаются соответствующей информацией о вагоне с фотографией и информацией о грузе.

Таможенный контроль с применением ИДК для железнодорожного состава производится в специально отведённом месте (техническом тоннеле), находящемся на железнодорожном полотне в зоне таможенного контроля.

В ходе инспекции система ИДК для железнодорожного состава запускается автоматически при приближении грузового поезда. Работник пограничной станции предварительно информирует оператора управления системой ИДК о составе грузового поезда, полученного за 30 минут до отправления поезда с пограничной станции сопредельного государства.

Для исключения попадания людей в зону сканирования работник пограничной станции сдающей железной дороги после формирования

состава грузового поезда посредством автоматизированной системы передаёт на пограничную станцию принимающей железной дороги информацию о количестве вагонов в грузовом поезде с указанием номеров вагонов, которые не подлежат сканированию, по порядку их расположения после локомотива.

По окончании инспектирования состава грузового поезда оператор управления системой ИДК осуществляет:

- анализ сканограммы с целью выявления незаконных вложений;
- сопоставляет информацию сканограммы с данными сопроводительных документов.

При выявлении незаконных вложений и несоответствия результатов сканограммы с данными сопроводительных документов, в отношении вагона или контейнера производится таможенный досмотр.

В отношении вагонов с лицами, сопровождающими груз или товары, не подлежащих воздействию рентгеновского излучения, по прибытию на пограничную станцию также производится таможенный досмотр.

Применение системы ИДК существенно влияет на снижение количества вагонов и контейнеров, задерживаемых таможенными органами для проведения таможенного досмотра.

Управляющий директор
по эксплуатационной работе
О. Кулаков

ЛАТВИЙСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Информация Государственной таможенной службы Латвийской Республики о борьбе с контрабандой, используемых при этом технических средствах и достигнутых результатах



В борьбе с контрабандой на железных дорогах Латвийской Республики используются следующие технические средства:

1. Железнодорожный сканер THSCAN RF6010

Производитель NUCTECH.

Технические характеристики:

6 МЭВ, рабочие места для двух операторов, работает при железнодорожной скорости от 7 до 25 км/ч, в температурном режиме от -30 до 40° С.

2. Железнодорожные весы MS 3000

Производитель RAILWEIGHT.

Технические характеристики: максимальный вес 180 т, рабочая температура от -40 до 70° С, железнодорожная скорость 15 км/ч.

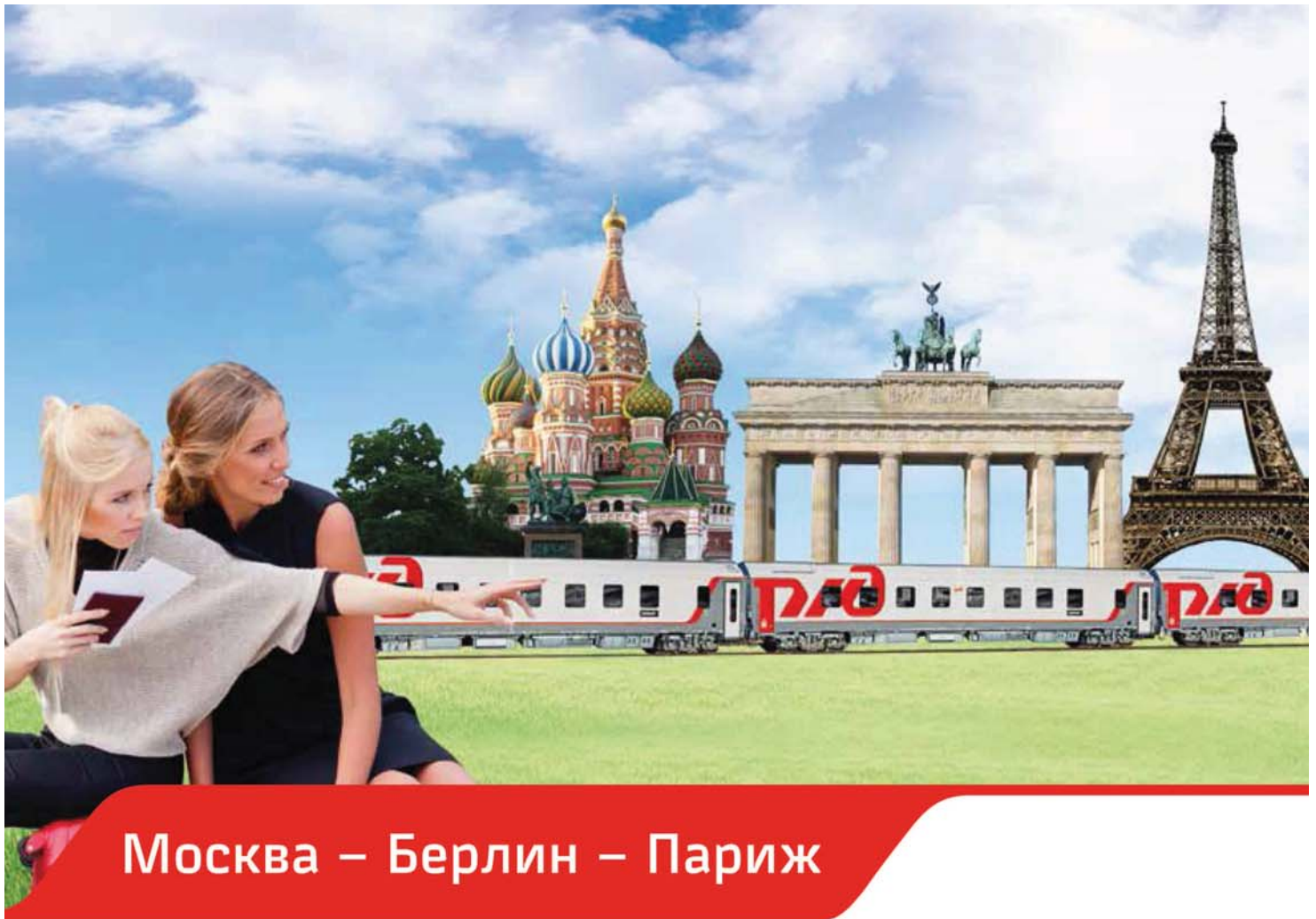
3. Металлоискатель

4. Телескопическое зеркало

5. Контрольный стержень



Примеры найденной контрабанды



Москва – Берлин – Париж

Поезд №23/24 «Москва – Берлин – Париж»

**от 112 Евро! 3 рейса в неделю
до 100 кг багажа – бесплатно!**



Комфортабельные вагоны VIP, 1 и 2 класса с кондиционерами и биотуалетами.
Wi-Fi – бесплатно!

Скидки от 5 до 70%! Специальные тарифы: «Семейный», «Праздничный», «Свадьба», «Junior» (12+), «Senior» (60+), новый тариф для мини-групп «Voyage» -20%.

Скидки на верхние полки. Скидки при покупке билетов от 60 до 45 дней до отправления поезда.

Вагон-ресторан с меню от шеф-повара «LA TERRAZZA».

Электронные билеты Вы можете приобрести на сайте ОАО «РЖД».

На поезд действует услуга электронной регистрации.

Подробнее на pass.rzd.ru

Счастливого пути!

Часть VI.

Материалы XLII сессии
Совещания Министров ОСЖД
и совещания экспертов по теме
«Разработка мер, направленных
на облегчение пересечения границ
при международных железнодорожных
перевозках в евроазиатском
пространстве»





XLII сессия Совещания Министров ОСЖД: дальнейшие планы по облегчению пересечения границ и развитию трансграничного железнодорожного сообщения

С 3 по 6 июня 2014 года в столице Литовской Республики гор. Вильнюсе прошла XLII сессия Совещания Министров ОСЖД, на повестке дня которой стояли такие важные вопросы, как:

- О членстве в ОСЖД Исламской Республики Афганистан;
- О присоединении Министерства транспорта, строительства и регионального развития Словацкой Республики к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС);
- Отчёт о деятельности ОСЖД за 2013 год;
- Отчёт Ревизионной комиссии ОСЖД за 2013 год;
- О результатах работы Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития за 2013 год;
- О результатах работы Комиссии ОСЖД по транспортному праву за 2013 год;
- О комплексных изменениях и дополнениях (ревизии) Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС) и Служебной инструкции к СМГС (СИ к СМГС);
- О ходе работ Временной рабочей группы по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД;
- О принципах голосования организаций экономической интеграции в проекте Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении;
- Информация Председателя Комитета ОСЖД о ходе проводимой ЕЭК ООН работе «К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евроазиатских транспортных коридорах»;
- О Программе работ ОСЖД на 2015 и последующие годы;
- Финансовые вопросы (членские взносы, Бюджет Комитета ОСЖД: окончательный – на 2014 год, предварительный – на 2015 год);
- О местопребывании Комитета ОСЖД;

- О распределении должностей в руководстве Комитета ОСЖД, председателей и специалистов в рабочих органах ОСЖД, начиная с 1 июля 2014 года;
- О назначении руководства Комитета ОСЖД;
- Об установлении очередности проведения сессий Совещания Министров ОСЖД;
- О проекте предварительной повестки дня, месте и дате проведения XLIII сессии Совещания Министров ОСЖД.

Как видно из повестки дня, большинство вопросов касалось проблематики облегчения пересечения границ и развития трансграничного железнодорожного сообщения на евразийском пространстве.

Это прозвучало и в выступлении Премьер-министра Литовской Республики Альгирдаса Буткявичюса, который, приветствуя участников пленарного заседания сессии СМ, отметил большую роль ОСЖД в обеспечении транспортных связей на континенте и Литовских железных дорог – в транспортной системе страны.

Правительство Литовской Республики, подчеркнул он, уделяет большое внимание развитию Литовских железных дорог с целью их интеграции в европейскую и международную железнодорожные системы. Всё большие объёмы грузов отправляются в направлении России и Беларуси. Уже 10 лет успешно продолжается перевозка грузов интермодальным поездом «Викинг», маршрут которого соединяет цепь морских контейнерных и контрейлерных линий Балтийского региона с аналогичной системой Чёрного и Средиземного морей. Также удачно разработан проект контейнерного поезда «Балтийский ветер» по доставке автомобильных деталей в Казахстан.

Приоритетное внимание уделяется реализации проекта «Rail Baltica», благодаря которому через год станет возможным прямое железнодорожное



сообщение с европейской железнодорожной сетью шириной колеи 1435 мм.

Всё это, отметил далее Премьер-министр, создаёт дополнительные вызовы для крупнейшего предприятия Литвы – АО «Литовские железные дороги», которое является одной из самых современных компаний Восточной и Центральной Европы. Его услугами пользуются около 1300 клиентов из разных стран мира. Ведётся активное сотрудничество с партнёрами из Литвы, России, Беларуси, Украины, Польши, Китая, Казахстана, Узбекистана, Таджикистана, Латвии, Эстонии и других стран.

Открывая пленарное заседание, Министр транспорта и коммуникаций Литовской Республики Римантас Синкявичюс отметил, что сотрудничество в транспортной сфере всегда было и продолжает оставаться основой эффективности экономических процессов государств. В целях достижения совершенствования слаженного взаимодействия железных дорог стран – членов ОСЖД, прежде всего, подчеркнул Римантас Синкявичюс, необходима законодательная база, обеспечивающая равные условия для всех участников перевозок и для скорейшего прохождения ими границ при осуществлении международных железнодорожных перевозок.

В настоящее время, продолжил он, для стран – членов ОСЖД очень важны текущие процессы реформы и общий вклад всех государств, чтобы провести ревизию соглашений СМПС и СМГС.

Многие решения, принимаемые ОСЖД, касаются компетенции Европейского союза в целом. Поэтому позиции стран, одновременно являющихся членами ЕС и ОСЖД, должны быть взаимно скоординированы и соответствовать общим интересам. Это означает, что для успешной работы также необходимо обеспечить тесное взаимодействие ОСЖД с Еврокомиссией.

Удобное географическое положение, развитая железнодорожная сеть Литвы, незамерзающий морской порт Клайпеда, а также высокий уровень технического потенциала – вот самые главные факторы, влияющие на транспортную систему всей Европы, отметил Римантас Синкявичюс. Важное место в транспортном секторе Литовской Республики занимает АО «Литовские железные дороги», которое является национальной компанией, одновременно управляющей железнодорожной инфраструктурой и предоставляющей транспортные услуги по перевозкам пассажиров и грузов. Общая протяжённость железнодорожной сети Литвы составляет 1767,6 км, из которых 122 км – электрифицированы, 391 км – двухпутные железнодорожные линии. На сети имеется 107 железнодорожных станций, 538 железнодорожных переездов, виадуков и 417 мостов.

За последние 15 лет, продолжил Министр транспорта и коммуникаций, в железнодорожную инфраструктуру Литвы было инвестировано около 2,5 млрд. долларов. Техническое развитие и инвестиционная политика АО «ЛПГ» направлена на повышение конкурентоспособности железнодорожной системы. Акционерное общество стремится к увеличению и развитию транспортных услуг, как на внутреннем, так и на международном рынках. Для достижения этих целей большое внимание уделяется модернизации железнодорожной инфраструктуры, созданию общественных центров логистики, обновлению фондового флота, внедрению передовых информационных технологий. Всё это направлено на значительное увеличение доли железнодорожного транспорта при международных грузовых и пассажирских перевозках в направлении Север – Юг, а также развитие железнодорожного транспорта в коридоре Восток – Запад и реализации концепции «Зелёный коридор».



Председатель Комитета ОСЖД Тадеуш Шозда проинформировал об итогах деятельности ОСЖД за 2013 год. Он отметил, что в 2013 году продолжалось выполнение целевых задач по дальнейшему развитию международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, в том числе большой объём работ выполнен в области облегчения процедур при пересечении границ железнодорожным транспортом.

В соответствии с мероприятиями и рекомендациями, разработанными ОСЖД совместно с министерствами и железными дорогами, были выполнены большие работы по реконструкции железнодорожных линий и модернизации инфраструктуры в транспортных коридорах ОСЖД, что позволило довести уровень перевозок грузов на железных дорогах стран – членов ОСЖД до 6 млрд. тонн, а перевозок пассажиров – свыше 4 млрд. человек.

В 2013 году продолжались работы по решению вопросов железнодорожной транспортной политики, реализации комплексных мер, направленных на совершенствование перевозок и развитие транспортных коридоров ОСЖД, на облегчение пересечения границ при международных железнодорожных пассажирских и грузовых перевозках, а также на повышение конкурентоспособности железных дорог для привлечения дополнительных объёмов транзитных международных перевозок, увеличения доли железнодорожного транспорта на транспортном рынке.

В 2013 году интенсивно выполнялись работы по совершенствованию правовой базы ОСЖД, определяющей условия и правила международных железнодорожных перевозок:

- завершены работы по ревизии Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС); параллельно проводилась работа по доработке положений проекта «Конвенции о прямом междуна-

родном железнодорожном сообщении»; в конечной стадии находится разработка проекта «Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС»;

- продолжались работы по совершенствованию СМПС и СИ к СМПС, а также доработки приложений к Конвенции:

- «Правил перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении»;

- «Правил взаимоотношений между перевозчиками в международном пассажирском сообщении»;

- завершены работы над проектом «Общих положений о договоре перевозки пассажиров в международном сообщении».

Объёмные и важные работы выполнялись в рамках Комиссий и постоянных рабочих групп, которые входят в компетенцию Генеральных директоров. Решения и рекомендации, принятые на ХХІХ заседании Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД, которое проходило с 24 по 28 апреля 2014 года в гор. Пхеньяне, нацелены на дальнейшее развитие железных дорог стран – членов ОСЖД и Организации в целом.

Плодотворно осуществлялось сотрудничество ОСЖД по разным направлениям деятельности с международными организациями, прежде всего с ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОТИФ, ЕЖДА, ЦИТ, КСТП, МСЖД и другими.

Весомый вклад внесли и положительно влияли на деятельность ОСЖД наблюдатели и присоединённые предприятия ОСЖД, количество которых в отчётном году повысилось до 7 и 40 соответственно.

Учитывая заявление Правительства Исламской Республики Афганистан о принятии в члены ОСЖД и о присоединении к СМПС и СМГС, Совещание Министров постановило принять в члены



ОСЖД Правительственный орган, ведающий железнодорожным транспортом Исламской Республики Афганистан – Национальное управление железными дорогами Исламской Республики Афганистан, а члены Совещания Министров, являющиеся одновременно Сторонами СМПТС и СМГС, согласились с присоединением к данным соглашениям СМГС Национального управления железными дорогами Исламской Республики Афганистан.

Общая протяжённость железнодорожных путей ИРА в настоящее время составляет 102 км, а длина магистральных линий – 75 км. Протяжённость строящихся железных дорог составляет 120 км. В настоящее время перевозится около 4 млн. тонн грузов в год. Проводится анализ осуществимости строительства ещё 500 км линий, а в будущем планируется создать сеть общей протяжённостью 5000 км.

Учитывая заявление Словацкой Республики о присоединении к СМГС, члены Совещания Министров ОСЖД, являющиеся одновременно Сторонами СМГС, постановили согласиться с присоединением к СМГС Министерства транспорта, строительства и регионального развития Словацкой Республики с 1 октября 2014 года.

Комиссия ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития

Совещание Министров одобрило результаты работы Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития за 2013 год и разработанные Комплексные планы по совершенствованию перевозок и развитию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД № 1, 2, 3, 5, 7, 8 и 10 до 2020 года.

Принято решение:

- поручить Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития проводить мониторинг Комплексных планов по совершенство-

ванию перевозок и развитию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД до 2020 года;

- странам – членам ОСЖД:

- продолжить работы с соответствующими ведомствами своих стран по реализации положений и норм Приложения 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 года) на национальной территории;

- начать работы по реализации положений Меморандумов о сотрудничестве в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития железнодорожных коридоров ОСЖД, в том числе с перспективой взаимодействия по грузовым коридорам Европейского союза;

- Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития продолжить:

- работу, направленную на реализацию стратегических задач, связанных с повышением эффективности и обеспечением конкурентоспособности железных дорог стран – членов ОСЖД на рынке транспортных услуг на Евроазиатском пространстве;

- работу по обмену опытом в сфере реформирования железнодорожного транспорта;

- работу в рамках Контактной группы ОСЖД/ЕЖДА;

- на основе предложений стран – членов ОСЖД подготовить согласованные подходы по вопросам облегчения процедур пересечения границ пассажирскими поездами в рамках подготовки международного договора.

Комиссия ОСЖД по транспортному праву

Совещание Министров одобрило результаты работы Комиссии ОСЖД по транспортному праву за 2013 год и постановило:

- продолжить работы, направленные на совершенствование СМГС и СМПС;
- ВРГ по вопросу ревизии СМПС завершить доработку проектов, связанных с подготовкой проекта Конвенции:
 - «Правил перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении»;
 - «Договора о Правилах взаимоотношений между перевозчиками в международном пассажирском железнодорожном сообщении»;
- ВРГ по вопросу ревизии СМПС продолжить подготовку изменений и дополнений в СМПС на основе согласованных положений проекта «Общих положений о договоре перевозки пассажиров в международном сообщении» с целью их принятия в соответствии с процедурой, предусмотренной СМПС;
- ВРГ по вопросу ревизии СМГС в ходе подготовки проекта Конвенции завершить доработку проектов:
 - «Правил перевозки грузов в международном сообщении»;
 - «Договора о Правилах взаимоотношений между перевозчиками груза в международном железнодорожном сообщении»;
- ВРГ в области правил перевозок опасных грузов в связи с внесёнными изменениями и дополнениями в международные и национальные регламенты в части перевозок опасных грузов поручено продолжить работы по актуализации Приложения 2 к СМГС;
- ВРГ по разработке Приложения 14 к СМГС:
 - продолжить работы над проектом «Правил размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах»;
 - завершить разработку проекта «Правил размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах», предусмотренных отдельными статьями разрабатываемого проекта «Общих положений о договоре перевозки грузов в международном сообщении», как приложение к проекту Конвенции;
- принять к сведению информацию о введении в действие с 1 июля 2014 года изменений и дополнений в СМГС, СМПС и СИ к СМПС;
- принять к сведению информацию о состоянии дел по вопросу изменений и дополнений (ревизии) СМГС.

Был одобрен Отчёт о ходе работ Временной рабочей группы по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД за отчётный период (январь 2013 года – март 2014 года), а также следующие приложения к проекту Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении:

- Общие положения о договоре перевозки грузов в международном сообщении;
- Общие положения о договоре перевозки пассажиров в международном сообщении;

- Общие положения по пользованию грузовыми вагонами при осуществлении международных перевозок;

- Общие положения по пользованию пассажирскими вагонами при осуществлении международных перевозок.

Также одобрены:

- введение в структуру рабочих органов ОСЖД, предусмотренную статьёй 28 проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении, Комиссии по кодированию и информатике и Комиссии по финансовым и расчётным вопросам;

- принцип, в соответствии с которым документы, регламентирующие взаимоотношения между перевозчиками грузов в международном сообщении и между перевозчиками пассажиров в международном сообщении, должны иметь форму многосторонних договоров между хозяйствующими субъектами и утверждаться на уровне Ассамблеи железнодорожных компаний;

- параграф 3 статьи 54 Конвенции «Присоединение к Конвенции региональных организаций экономической интеграции».

Поручено:

- ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД представить Комитету ОСЖД и всем членам ОСЖД проект Конвенции с приложениями в виде единого комплекта документов на XLIII сессию Совещания Министров с целью дальнейшего представления на международную конференцию по принятию текста проекта Конвенции;

- Председателю Комитета ОСЖД после завершения работы над проектом Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении подготовить организацию и проведение международной конференции по принятию её текста.

При рассмотрении вопроса «К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евроазиатских транспортных коридорах» была принята к сведению информация о ходе проводимой ЕЭК ООН работы и принято решение о включении в Общий раздел Плана работы рабочих органов ОСЖД рассмотрения экспертами материалов по единому железнодорожному праву с последующим рассмотрением результатов на консультативном совещании с целью выработки позиции заинтересованных стран – членов ОСЖД.

Будет продолжено сотрудничество с ОТИФ по вопросу выработки предложений по единому железнодорожному праву в рамках «Совместной декларации о развитии евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права».

Совещание экспертов Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития по теме «Разработка мер, направленных на облегчение пересечения границ при международных железнодорожных перевозках в евроазиатском пространстве»

Совещание по данной теме состоялось **8–10 апреля 2014 года в Комитете ОСЖД** (гор. Варшава) в соответствии с Планом работы Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития на 2014 год.

В ходе совещания были проанализированы:

- причины задержек пассажирских поездов и простоя грузовых вагонов на пограничных (передаточных) станциях за 2013 год;

- ход практической реализации Программы совместных действий и Обращения, принятых на VII Межведомственном совещании (27 июня 2012 года, гор. Санкт-Петербург) по вопросам облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом;

- информация стран – членов ОСЖД о проведённых мероприятиях, направленных на облегчение пересечения границ;

- информация стран – членов ОСЖД о проведении работ по практической реализации Приложения 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982 года.

Были рассмотрены вопросы подготовки к проведению VIII Межведомственного совещания «Практика пересечения границ железнодорожным транспортом», а также проект Плана работы на 2015 год и проект Программы работ на 2016 и последующие годы в данной области.

В рамках проведения работы Комиссией ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития по данному направлению в Комитет ОСЖД поступила информация от ряда стран – членов ОСЖД касательно выполнения установленных нормативов технологического процесса обработки грузовых и пассажирских поездов на пограничных переходах. В докладах и презентациях представителей делегаций на данном совещании от Республики Болгарии, Литовской Республики, Республики Молдова, Республики Польша, Российской Федерации, Румынии и Украины был показан анализ причин простоя пассажирских и грузовых поездов, а также ход выполнения мероприятий, направленных на облегчение пересечения границ (Приложение 1).

В ходе обсуждения участники пришли к выводу, что **основными причинами, влияющими на задержки пассажирских поездов, являются:**

- неудовлетворительное выполнение графической дисциплины;

- несоответствие количества сотрудников контролирующих органов объёму перевозок пассажиров и багажа, а также выполняемых ими контрольных операций.

Основными причинами, влияющими на задержку грузовых вагонов (отцепка) являются:

- техническая неисправность вагонов;

- коммерческие неисправности:

 - по вине грузоотправителя,

 - по вине перевозчика,

- неприём в связи с превышением суточной нормы приёма вагонов сопредельной стороной;

- некачественное оформление перевозочных и товаросопроводительных документов или их отсутствие;

- таможенные и пограничные формальности, ветеринарный, карантинный и санитарный контроль;

- недостатки, связанные с организацией движения поездов, и развитием инфраструктуры;

- несогласование перевозок.

Участники совещания обратили внимание железных дорог на неравномерный подвод согласованных объёмов грузов к пунктам пропуска. Во избежание накопления вагонов странам было предложено рассмотреть возможность увеличения суточной нормы приёма вагонов.

Для проведения более детального анализа было предложено рассмотреть возможность разработки единой методологии учёта простоя и задержек поездов и вагонов на пограничных передаточных станциях с учётом представленного Укрзализныцей «Классификатора причин задержек вагонов на пограничных переходах». Собственникам подвижного состава было обращено внимание на целесообразность принятия мер, гарантирующих надёжную и безопасную эксплуатацию подвижного состава в международном сообщении.

Участники совещания ознакомились и приняли к сведению представленную в Комитет ОСЖД информацию стран – членов ОСЖД о проведённых мероприятиях, направленных на облегчение пересечения границ (информация представлена далее), а также по практической реализации Приложения 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982 года.

По итогам обсуждения совещание экспертов констатировало, что странами – членами ОСЖД:

- проводятся мероприятия, направленные на усиление технической оснащённости железнодорожных пограничных станций (наличие оборудования, устройств, информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной информацией и др.) и совершенствование их инфраструктуры, чтобы провозная и пропускная способность станций (и прилегающих к ним участков) удовлетворяли объёмам перевозок;

- проводится таможенный контроль, исходя из принципа выборочности, на основе системы анализа и управления рисками; если грузы, находящиеся в/на единице подвижного состава, закрыты и опломбированы надлежащим образом и по ним представлена необходимая информация, то таможенный досмотр для транзитных грузов может осуществляться в упрощённом виде;

- контроль транзитных грузов проводится только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками.

Было предложено включить в План работы Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития на 2015 год вопрос разработки предложений по порядку пропуска через границу транспортных средств при осуществлении контейнерных перевозок.

Участники совещания были проинформированы о том, что в рамках 76 сессии КВТ ЕЭК ООН (Женева, 25–27 февраля 2014 года) был рассмотрен вопрос подготовки новой Конвенции об облегчении условий железнодорожных перевозок пассажиров и багажа через границу, в связи с чем сессия приветствовала создание под эгидой ООН неофициальной группы экспертов для облегчения дальнейшей работы в этой области. С учётом этого участникам совещания было предложено войти в состав данной группы и провести первое заседание группы в Комитете ОСЖД (предварительно – 8–9 сентября 2014 года).





ЛАТВИЙСКАЯ РЕСПУБЛИКА

О проведённых мероприятиях ГАО «Latvijas dzelzceļš», направленных на облегчение пересечения границ с Россией и Белоруссией при международных железнодорожных перевозках

1. В целях обеспечения практической реализации Программы совместных действий и Обращения, принятых на VII Межведомственном совещании (27 июля 2012 года, Санкт-

Петербург) по вопросам облегчения пересечения границ, ГАО «Latvijas dzelzceļš» (в дальнейшем – ЛДЗ) проведены следующие мероприятия (см. таблицу).

Решаемые задачи	Выполненные мероприятия в 2013 году	Комментарии
1. Грузовое сообщение		
Внедрение электронного документооборота	Проведены совещания ЛДЗ и РЖД по вопросам организации электронного обмена данными между железнодорожными администрациями.	
Применение обмена данными для предварительного информирования о грузе, перемещаемом через границу	В стадии согласования находится перечень данных и технологическая схема информационного взаимодействия между ОАО «РЖД» и ЛДЗ для предварительного информирования таможенных органов Таможенного союза Российской Федерации, Белоруссии и Казахстана о грузах, перемещаемых железнодорожным транспортом через российско-латвийскую границу. Для включения в Соглашение об ЭОД подготовлены спецификации электронных сообщений INVOICE 97A и IFTMIN 97A (упаковочный лист). Описания сообщений представлены в стандарте UN/EDIFACT.	Для признания юридической значимости передача электронных документов должна осуществляться по защищённому каналу «Инфосеть-21» с указанием признака электронности документа и фамилии уполномоченного представителя.

Решаемые задачи	Выполненные мероприятия в 2013 году	Комментарии
Наличие автоматизированной системы оформления перевозочных документов	Внедрён первый этап применения электронной накладной СМГС при перевозках частных порожних вагонов, принадлежащих юридическим лицам РФ.	<p>Клиентский портал планируется сдать в опытную эксплуатацию в 2014 году. В перспективе до 2016 года планируется внедрение электронной накладной и для гружёных вагонов в обоих направлениях.</p> <p>Для достижения полноты и качества передаваемой информации в рамках Соглашения об ЭОД (накладная и состав поезда) планируются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Обновление программного обеспечения ЭОД до 2015 года – Разработка программного обеспечения и внедрение клиентского портала для оформления электронных документов.
Наличие системы автоматической идентификации подвижного состава и большегрузных контейнеров на железнодорожной пограничной (передаточной) станции	На ст. Резекне установлены электронные габаритные ворота для введения автоматизированной системы коммерческого осмотра грузовых вагонов поездов, системы распознавания и списывания номеров вагонов.	По результатам опытной эксплуатации автоматизированной системы коммерческого осмотра грузовых вагонов поездов и системы распознавания и списывания номеров вагонов в 2014 году будут внесены изменения в технологический процесс обработки поездов и вагонов на станции.

2. О проведённой работе в ЛДЗ по практической реализации Приложения 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 1982 года»

Приложение 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля гру-

зов на границах от 1982 года» было направлено структурам ЛДЗ для руководства и применения в работе. Основные мероприятия, разработанные для облегчения пересечения границ и упомянутые в таблице, можно считать вкладом для внедрения в ежедневную практику установок Приложения 9.

Главный инженер
ГАО «Latvijas dzelzceļš»
К. Симмерманн



РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

Информация Железной дороги Молдовы о проведенных мероприятиях с целью повышения скорости продвижения на пограничных станциях ЧФМ

В Республике Молдова процедура пересечения границ железнодорожным транспортом в международном грузовом и пассажирском сообщении регламентируется Законом «О присоединении Республики Молдова к Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах» № 215 от 23 октября 2008 года, опубликованным 11 ноября 2008 года в Официальном Мониторе № 201-203 (статья № 732) и вступившим в силу 3 марта 2009 года.

С целью сокращения времени по приёму-передаче грузов Железной дорогой Молдовы выполнены следующие мероприятия:

- В сообщении с третьими странами для упрощения таможенной процедуры по контролю железнодорожных отправок заблаговременно (за два часа до отправления поезда) в таможенные органы соседних стран предоставляется предварительная информация о прибытии грузов на пограничные (передаточные) станции в объёме сведений, содержащихся в железнодорожной накладной и таможенной декларации, что позволяет значительно сократить время на проведение таможенных операций;

- Применение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС по всем транзитным направлениям, а также по экспортным и импортным направлениям позволило сократить процедуру, необходимую для переоформления накладных с СМГС на ЦИМ и с ЦИМ на СМГС на пограничных передаточных станциях, тем самым устранено время, используемое ранее на переоформление документов с одного

права на другое и связанные с этим затраты финансовых средств.

С целью повышения скорости продвижения и сокращения времени на передачу пассажирских поездов на пограничных станциях ЧФМ выполнены следующие мероприятия:

- С 5 февраля 2013 года проведение таможенного и пограничного контроля пассажирских поездов № 61/62 сообщением Кишинев – Санкт-Петербург – Кишинев на участке Окница (ЧФМ) – Могилев-Подольский (УЗ) (расстояние 40 км) осуществляется во время его движения. В связи с этим сорокаминутная стоянка (туда и обратно) на пограничной станции Вэлчинец (ЧФМ), где ранее проводились таможенный и пограничный контроль, аннулирована;

- По расписанию движения пассажирских поездов на 2013/2014 годы проведение таможенного и пограничного контроля пассажирского поезда № 319 сообщением Кишинев – Ростов-на-Дону проводится на станции Окница (ЧФМ) во время его стоянки, связанной с техническим осмотром и сменой локомотива, далее на участке Окница (ЧФМ) – Могилев-Подольский (УЗ) поезд следует без остановок, в связи с этим аннулируется его сорокаминутная стоянка на молдавской пограничной передаточной станции Вэлчинец.

На ближайшую перспективу планируется внедрение современных устройств перехода с колеи 1520 мм на колею 1435 мм на погранпереходе Унгень (ЧФМ) – Кристешть Жижица (ЧФР), что позволит сократить время на проведение технологических операций, связанных со сменой колесных пар вагонов.

Информация о количестве отказанных в приёме вагонов
по видам нарушений по межгосударственным переходам
между ЧФМ и УЗ за 4-е кварталы 2013/2012 г.

1. По техническим причинам:

а) Причины отказа в приёме вагонов от УЗ

	за 4-й квартал, вагонов		за год, вагонов	
	2013 г.	2012 г.	2013 г.	2012 г.
по неисправным колёсным парам	7	7	43	9
по неисправности тормозов	60	62	223	192
по неисправности сцепных приборов	8	13	36	26
по неисправности тележек	50	39	175	114
по неисправности кузова	172	61	516	238
<i>Итого</i>	297	182	993	579

б) Причины отказа в приёме вагонов от ЧФМ

	за 4-й квартал, вагонов		за год, вагонов	
	2013 г.	2012 г.	2013 г.	2012 г.
по неисправным колёсным парам	1	0	3	0
по неисправности тормозов	0	0	2	0
по неисправности сцепных приборов	2	0	5	0
по неисправности тележек	2	1	4	1
по неисправности кузова	2	0	6	0
<i>Итого</i>	7	1	20	1

2. По коммерческим нарушениям:

а) Причины отказа в приёме вагонов от УЗ

	за 4-й квартал, вагонов		за год, вагонов	
	2013 г.	2012 г.	2013 г.	2012 г.
необходимость проверки массы груза	9	0	29	7
превышение допустимой нагрузки на ось	0	0	0	2
отсутствие сопроводительных документов	0	1	0	1
погрузка сверх грузоподъёмности	0	0	0	3
конвенционный запрет	0	0	0	1
течь груза	0	6	1	9
несогласованная перевозка	0	1	0	1
отсутствие актов, указанных в гр. 93 перевозочных документов	2	0	3	2
отсутствие оригинала счёт-фактуры	0	0	1	7
отсутствие перевозочных документов	0	2	3	2
нарушение плана формирования	0	0	5	0
нечёткие оттиски на пломбах	0	0	1	0
неравномерная погрузка	0	0	2	0
другие причины	0	1	4	20
<i>Итого</i>	12	10	49	55

Дороги погрузки:

Казахская, Юго-Западная, Сахалинская, Приднепровская, Белорусская, Донецкая, Южная, Азербайджанская, Южно-Уральская, Куйбышевская, Юго-Восточная, Горьковская, Московская, Львовская, Узбекская.

б) Причины отказа в приёме вагонов от ЧФМ

	за 4-й квартал, вагонов		за год, вагонов	
	2013 г.	2012 г.	2013 г.	2012 г.
отсутствие полного документа	0	0	0	4
несоответствие ЗПУ на вагоне с перевозочным документом	3	0	3	0
нарушение ТУ погрузки	0	0	0	2
течь груза	0	0	0	3
неверно указан номер вагона в документе	2	0	3	5
конвенционный запрет	4	0	17	0
нечёткие оттиски на пломбах	0	0	1	1
треснуто пломбировочное ушко на 100 %	0	0	0	2
неверно указана станция назначения	3	0	3	0
разница нагрузки на тележку	0	0	0	1
другие причины	4	0	9	6
<i>Итого</i>	16	0	36	24

Дороги погрузки:

Молдавская.

3. По нарушениям таможенных правил:

а) Причины отказа в приёме вагонов от УЗ

за 4-й квартал, вагонов		за год, вагонов	
2013 г.	2012 г.	2013 г.	2012 г.
0	0	0	0

б) Причины отказа в приёме вагонов от ЧФМ

за 4-й квартал, вагонов		за год, вагонов	
2013 г.	2012 г.	2013 г.	2012 г.
0	0	0	0

Каждое допущенное нарушение по неудовлетворительной подготовке вагонов работниками ЧФМ для сдачи рассматривались на оперативных совещаниях, нарушители привлекались к ответственности.

Начальник грузовой службы *Плешаков И. В.*

Начальник службы вагонного хозяйства *Дарий Д. С.*

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

Информация ОАО «РЖД» по вопросам облегчения пересечения границ при международных железнодорожных перевозках

Для решения вопросов облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом ОАО «РЖД» осуществляет комплекс мер, направленных на обеспечение свободного движения товаров, формирование единых правил внешней торговли, защиту экономических интересов, стимулирование инновационных направлений экономики.

В целях продвижения к созданию гармонизированной системы железнодорожных перевозок на всём евразийском пространстве специалисты ОАО «РЖД» принимают участие в работе по совершенствованию нормативной базы Таможенного союза.

Одно из самых сложных мест в логистике во всём мире – это пересечение границы в пунктах пропуска. Поэтому для железнодорожного транспорта очень важно как они функционируют и как в них выстраиваются отношения всех участников перевозочного процесса и контролирующих органов. За последнее время страны Европы и Азии предприняли значительные усилия, чтобы упростить международные перевозки через границу.

В этой связи следует отметить, что 30 ноября 2011 года вступило в силу Приложение 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982), что является важным шагом на пути преодоления барьеров, существующих в международном сообществе, и действенным инструментом осуществления контрольных операций при транзите грузов.

Приложение 9 устанавливает минимальные обязательные требования по обеспечению проведения контроля грузов, не ограничивая при этом контрольные органы в самостоятельных инициативах, и предлагает практические меры по ускорению прохождения контрольных процедур при пересечении границ сопредельных государств.

Таковыми эффективными мерами, например, являются:

- проведение одновременно нескольких видов контроля;
- наличие информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной информацией;
- применение системы анализа и управления рисками;
- по мере возможности, перенос отдельных видов контроля на станции отправления и назначения;
- использование универсальной накладной ЦИМ/СМГС.

Существенным достижением в реализации таких мер можно считать то, что уже сейчас в ЖДПП контрольные операции осуществляются по принципу «единого окна», исходя из того, что таможенным органам переданы полномочия по осуществлению в пунктах пропуска транспортного, документального санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного и ветеринарного контроля.

В настоящее время осуществляется переход федеральных органов исполнительной власти на использование системы межведомственного электронного взаимодействия при выполнении ими

функций в сфере контроля перемещения товаров и транспортных средств через российский участок таможенной границы Таможенного союза. Ведомств, которые задействованы при пропуске товаров через границу, более 25. Речь идёт о налаживании полномасштабного электронного взаимодействия между федеральными ведомствами, и здесь встает масса вопросов. Дело в том, что не все органы исполнительной власти в равной степени готовы к осуществлению этой деятельности. Вопросы должны быть решены путём создания Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Таможенного союза (ИИСВВТ). За разработку российского сегмента этой системы отвечает Федеральная таможенная служба России.

В свою очередь, в ОАО «РЖД» создана автоматизированная информационная система электронного взаимодействия (АИС ЭВ), призванная обмениваться электронными данными и документами с единой автоматизированной информационной системой (ЕАИС) ФТС России.

Работа строится по двум направлениям:

- при совершении таможенных и иных операций с товарами, помещаемыми под таможенные процедуры, предполагающие их убытие с таможенной территории Таможенного союза железнодорожным транспортом;

- при совершении таможенных и иных операций с товарами, помещаемыми под таможенные процедуры, предполагающие их ввоз на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

Разработка программных средств для электронного взаимодействия выполняется как на стороне ОАО «РЖД», так и ФТС России.

В экспортном направлении по результатам проведения эксперимента по реализации информационного взаимодействия и обмену документами в электронном виде между ФТС России и ОАО «РЖД» можно сделать следующие выводы:

1. Создана, испытана и является достаточной инфраструктура, обеспечивающая электронное взаимодействие ОАО «РЖД» с ФТС России.

2. Программное обеспечение разработано и протестировано по полной «цепочке» из 12 типов электронных документов на полигоне 5 ЖДПП.

8 августа 2013 года на заседании рабочей группы ФТС – РЖД результаты проведения эксперимента признаны положительными.

С декабря 2013 года любое заинтересованное лицо может принять участие в реализации «пилотного» проекта. Информация об условиях и порядке присоединения к проекту размещена на официальных сайтах ОАО «РЖД» и ФТС России.

Более сложная ситуация с товарами и транспортными средствами, перемещаемыми в импортном направлении.

Предусмотрено семь основных технологических этапов электронного взаимодействия:

- при регистрации прибытия товаров и транспортных средств;
- при осуществлении операций, связанных с помещением товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, при импортных и транзитных перевозках;
- при завершении таможенной процедуры таможенного транзита,
- при помещении на временное хранение и выдаче товаров и транспортных средств после их выпуска;
- при предоставлении отчётности в таможенные органы по всем видам деятельности перевозчика;
- при временном ввозе транспортных средств международной перевозки;
- при разгрузке, перегрузке, иных грузовых операциях, замене транспортного средства железнодорожного состава, продлении срока таможенного транзита.

На данный момент выполнено предварительное тестирование всех технологических этапов. В качестве главного объекта для тестирования выбрана станция Себеж Октябрьской дороги (ЖДПП Пособинь) с последующим распространением на другие ЖДПП. Подведение итогов «пилотного» проекта запланировано на январь-февраль 2015 года.

В настоящее время как результат электронного взаимодействия с ФТС России реализуются технологии безбумажного электронного документооборота при перемещении через границу порожних вагонов с железными дорогами государств Балтии и Украины.

На основании двусторонних соглашений осуществляются перевозки частных порожних вагонов только по электронным юридически значимым накладным, без оформления бумажных копий документов с Финляндией, Эстонией, Латвией, Литвой, Украиной. Сокращено количество документов, предъявляемых при таможенном оформлении.

Следующий шаг в развитии электронного документооборота – переход на применение электронных перевозочных документов при перевозке грузов. По инициативе ОАО «РЖД» в феврале 2014 года выпущен приказ ФТС России об опытной перевозке на экспорт железорудного сырья ОАО «Карельский окатыш» со ст. Костомукша Октябрьской железной дороги в Финляндию с использованием только электронных документов через ЖДПП Люття (ст. Кивиярви). В настоящее время идут подготовительные мероприятия по реализации эксперимента. Реализация данного проекта позволит существенно сократить время нахождения вагонов на пограничных станциях и упростить процедуру оформления документов при пересечении границы.

Однако для масштабного применения такой технологии необходимо решение вопроса о внесении изменений в Налоговый кодекс РФ, которые позволяли бы подтверждать ставку НДС 0 %

только при помощи электронных юридически значимых документов при вывозе груза с территории Таможенного союза.

ОАО «РЖД» продолжает активную работу по реализации решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 сентября 2013 года № 196 о введении с 1 октября 2014 года обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

Данное решение предусматривает два уровня предоставления предварительной информации в электронном виде:

1. Для уведомления о прибытии на таможенную территорию в объёме накладной и состава поезда (в объёме требований п. 5 Решения Коллегии ЕЭК от 17 сентября 2013 года № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» и ст. 159 ТК ТС).

2. Для транзитного декларирования (в объёме требований п. 3 Решения Коллегии ЕЭК от 17 сентября 2013 года № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» и ст. 182 ТК ТС).

ОАО «РЖД» осуществляет электронный обмен данными, имеются хорошие результаты по передаче электронных накладных и полноты сведений в них с рядом железных дорог сопредельных государств (Белоруссия, Украина, Литва, Латвия, Эстония, Финляндия). С другой частью сопредельных государств электронный обмен данными по накладным отсутствует. По сопредельным железнодорожным дорогам, с которыми не налажен процесс электронного обмена данными, либо данные не передаются в полном объёме (Китай, Монголия) готовятся к заключению агентские договоры с организациями, являющимися информационными операторами, которые будут предоставлять ОАО «РЖД» предварительную информацию в объёме уведомления о прибытии на таможенную территорию. Таким образом, на первом этапе ОАО «РЖД» планирует реализовать передачу предварительной информации таможенным органам о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом, к 1 октября 2014 года на уровне уведомления о прибытии в объёме накладной и состава поезда.

В дальнейшем по мере реализации передачи в электронном виде товаросопроводительных документов (инвойс, упаковочный лист) от сопредельных железнодорожных администраций или через портал ФТС России ОАО «РЖД» будет осуществлён переход к предварительному информированию в объёме транзитной декларации.

С 1 марта 2013 года ОАО «ТрансКонтейнер» приступил к самостоятельному оказанию услуг по таможенному декларированию товаров (грузов), помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита на станции Забайкальск-экспортный Забайкальской железной дороги. Работники ОАО «ТрансКонтейнер», используя поступающую от грузоотправителей предварительную информацию о грузах, оказывают услуги по декларированию принятых от КЖД на погранпереходе Забайкальск отправкам, плательщиком по которым выступает ОАО «ТрансКонтейнер». Опыт работы признан успешным, и объём перевозок по данной схеме постоянно увеличивается.

Серьёзной поддержкой со стороны государства станет оснащение железнодорожных пунктов пропуска современными техническими средствами для осуществления контроля пассажиров, грузов и транспортных средств государственными органами. В целях надлежащего обустройства пунктов пропуска принята федеральная целевая программа «Государственная граница Российской Федерации (2012–2020 гг.)». В ходе её реализации должны быть закуплены и установлены инспекционно-досмотровые комплексы, применение которых должно сократить количество отцепок вагонов для проведения таможенного досмотра. На период до 2017 года намечено техническое перевооружение железнодорожных пунктов пропуска на монгольском и китайском участках государственной границы (ЖДПП «Забайкальск»), «Пограничный» (ст. Гродеково), «Нижнеленинское» (ст. Ленинск), «Наушки».

Учитывая необходимость укрепления и расширения внешнеторговых связей в регионе северо-восточной Азии, между Россией, Китаем, Кореей и Японией, в рамках реализации проекта Расширенной Туманганской инициативы (РТИ) в транспортной сфере, в декабре 2013 года возобновлено регулярное железнодорожное сообщение через российско-китайский железнодорожный пункт пропуска Махалино (станция Камышовая) – Хуньчунь для организации экспортных, импортных и транзитных перевозок грузов как в прямом, так и смешанном (железнодорожно-водном) международном сообщении. К настоящему времени ОАО «РЖД» выполнены работы в рамках I этапа восстановления железнодорожной инфраструктуры пункта пропуска Махалино (ст. Камышовая) – Хуньчунь для обеспечения перевозок 2 млн. тонн угля из Российской Федерации в КНР. Приближаются к завершению работы по обустройству пункта пропуска в соответствии с требованиями пограничной и таможенной служб. В северокорейском порту Раджин окончено строительство терминала для перевалки перевозимых навалом и насыпью грузов, а также завершены работы на участке железной дороги Хасан (РФ) – Туманган – Раджин

(КНДР). Завершение этих инфраструктурных проектов позволяет снизить эксплуатационную нагрузку и соответственно увеличить скорость передачи грузов на других участках границы с Китаем.

ОАО «РЖД» является активным участником проекта ЦИМ/СМГС и применяет накладную ЦРМ/СМГС на всех российских железных дорогах. В настоящее время по второму и третьему коридорам ОСЖД на регулярной основе осуществляются перевозки с применением накладной ЦИМ/СМГС, в основном из Германии, Франции, Чехии и Словакии в Россию. С применением данной накладной осуществляется перевозка автомобильных запасных частей для компании «Фольксваген» в Калугу (Россия). В коридоре ОСЖД № 9 производится перевозка поездов с использованием накладной ЦИМ/СМГС между Румынией и Россией транзитом через Украину, предусматривающих доставку запасных частей для автомобилей «Рено» со станции Клумести до станции Москва-Павелецкая. С 5 марта 2010 года начата контейнерная перевозка автомобильных запчастей из Франции на станцию Воротыньск Мск на завод «Пежо». Планируется применять накладную ЦИМ/СМГС в железнодорожно-паромном сообщении Усть-Луга/Балтийск – Засниц, для чего станции Лужская и Балтийск объявлены местом смены транспортного права. Проведена работа по присоединению Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ). Результатом работы явилось присоединение с 1 февраля 2010 года Российской Федерации к КОТИФ, что, в свою очередь, даёт возможность оформления перевозок грузов в российско-германском железнодорожно-паромном сообщении унифицированной накладной ЦИМ/СМГС.

Запланированные мероприятия по облегчению процедур прохождения пограничного и таможенного контроля:

- сокращение времени в пути следования пассажирских поездов в сообщениях с Калининградской областью, в том числе за счёт сокращения времени проведения всех видов контрольных операций на станциях Нестеров (Россия), Кибартай и Кяна (Литовская Республика), Гудогай (Республика Беларусь);

- организация движения на полигоне Москва – Минск – Варшава – Берлин с использованием поездов TALGO производства компании «Patentes Talgo S.L.»;

- сокращение времени стоянки по ст. Забайкальск с 20/203 до 130 минут поезда № 20/19 Москва – Пекин, в том числе и за проведения контрольных операций.

Организация движения на маршруте Москва – Минск – Варшава – Берлин с использованием поездов TALGO:

- общее время в пути 18 часов;
- исключаются операции по смене колесных пар с широкой на узкую колею (сокращается время в пути);

- возможность проведения контрольных операций на территории Беларуси и Польши в пути следования от ближайших станций к Бресту и Тересполью (по примеру организации российскими и финскими контролирующими органами пограничного и таможенного контроля в пути следования поезда от Санкт-Петербурга до Выборга, от Коуволы до Вайниккалы и обратно);

- проведение совместного контроля белорусскими и польскими контролирующими органами.

Следует также отметить, что предпринимаемые ОАО «РЖД» в рамках внутрисубъектного межведомственного взаимодействия меры способствуют созданию эффективной системы управления границей в целях упрощения процедур перевозок и создания условий для развития трансграничной торговли.





УКРАИНА

Информация Укрзализныци о проведённых мероприятиях, направленных на облегчение пересечения границ

Для перемещения грузов через государственную границу Украины функционирует 28 пунктов пропуска.

На железных дорогах Украины проведены мероприятия по внедрению в практику работы пунктов пропуска по принципу «единого офиса»: т. е. размещение всех государственных контрольных служб, осуществляющих свою деятельность в пунктах пропуска через государственную границу Украины, в одном помещении. Это позволило сократить стоянку грузовых поездов на границе, увеличить пропускную способность пограничных передаточных станций.

Все пограничные передаточные станции оборудованы всеми необходимыми системами и устройствами для проведения контроля грузов на границе, – динамическими весами, системами видеонаблюдения, досмотровыми рампами и др. Несмотря на это, железные дороги Украины постоянно за собственные деньги проводят необходимые работы, направленные на усовершенствование устройств и систем, используемых для контроля грузов.

Одним из главных факторов формирования и развития транзитного потенциала является создание лояльного для грузовладельца и перевозчика таможенного законодательства.

При этом Укрзализныця активно сотрудничает с Государственной таможенной службой по следующим направлениям:

- гармонизация документального оформления грузов;
- ликвидации дублирования информации в транспортных и таможенных документах.

Укрзализныця получает от смежных железных дорог электронные копии накладных. Использование в качестве документа контроля доставки электронной копии железнодорожной накладной, идентичной по форме и содержанию её бумажному оригиналу, значительно сократит время обработки поездов на пограничных переходах и создаст предпосылки к увеличению объёмов перевозок транзитных грузов по территории Украины железнодорожным транспортом.

С марта текущего года на Украине вступил в силу совместный приказ Министерства инфраструктуры и Министерства доходов и сборов, которым утверждён порядок использования электронных накладных СМГС, ЦИМ, ЦИМ/СМГМ для декларирования неподакцизных товаров. Теперь при транзитных перевозках таких грузов используется электронная копия накладной, которая заверяется ЭЦП декларанта. Отпала необходимость оформления таможенного документа. При этом декларант на границе в определённые, не используемые таможенной графы электронных накладных (графа 6 для СМГС, графа 15 для ЦИМ и ЦИМ/СМГМ) набирает данные, которых не хватает таможенному органу для оформления грузов на границе:

- код страны, из которой отправлен груз;
- код страны, в которую направляются товары;
- код таможенного органа назначения;
- код груза в соответствии с украинской классификацией товаров.

Надо проводить работу, направленную на то, чтобы эти данные вносились в накладную грузовладельцем, что даст ещё более положительный эффект.

Укрзализныця разработала и достаточно успешно использует Классификатор причин задержек вагонов на пограничных передаточных станциях. В этом классификаторе детализированы все причины, по которым могут задерживаться вагоны с грузами и в порожнем состоянии всеми службами: контролирующими органами, вагонниками, коммерсантами, движенцами и т. д. При задержке вагона ответственный работник станции смотрит в акте общей формы причину, выбирает из классификатора код причины и заносит его в электронную систему, которая автоматически ведёт учёт задержек. Так же идет корректировка, если непринятый вагон находится на пограничной передаточной станции принимающей дороги. Мы неоднократно предлагали другим железнодорожным администрациям использовать наш опыт. Сегодня необходимо осуществлять единый подход к учёту задержанных вагонов. Мы предлагаем странам – участникам ОСЖД взять за основу нашу разработку.

Хочется обратить внимание участников совещания на проблему, которая сдерживает увеличение объёмов перевозок грузов в контейнерах – размещение контейнеров на платформах дверями внутрь или дверями наружу. Укрзализныця оказывается как бы между двумя сторонами – в РЖД приём/передача контейнеров производится дверями внутрь, а на западные украинские переходы на границах с Венгрией, Польшей, Румынией, Словакией – дверями наружу. Таким образом, при транзитных перевозках вынуждены разворачивать контейнеры, что приводит к увеличению срока доставки и увеличению стоимости перевозки.

Здесь тоже необходим единый подход, и железнодорожным администрациям совместно с контролирующими органами необходимо решить эту проблему.

Укрзализныцей проведена непростая работа по внедрению электронного документооборота на железных дорогах Украины.

Внедрение электронного документооборота на железнодорожном транспорте позволит упростить процедуру оформления перевозочных документов, обеспечить точность данных перевозочных документов в автоматизированных системах и ускорить время обработки вагонов и грузов на границе.

Наличие электронных данных о грузах и вагонах позволяет осуществлять обмен данными с сопредельными странами. На сегодня, в рамках подписанных Соглашений об информационном обмене данными в объёме перевозочного документа при перевозке грузов в международном грузовом железнодорожном сообщении, организован информационный обмен с сопредельными железнодорожными администрациями: ПКП Карго (Польша), ЗССК Карго (Словакия), МАВ Карго (Венгрия), ОАО «Российские железные дороги» (Россия) и БЧ (Республика Беларусь). Постоянно проводится работа, направленная на повышение качества передаваемой информации.

С ОАО «РЖД» проводится работа по использованию электронного перевозочного документа при перевозке частных порожних вагонов. Отработана технология осуществления перевозок собственных порожних вагонов по безбумажной технологии. Сторонами принято решение о реализации перевозок сразу по схеме «все станции УЗ и РЖД». Согласовано и подписано Соглашение о взаимодействии и признании электронных цифровых ключей. Для непосредственной организации перевозок по электронной накладной в международном сообщении руководством железнодорожных администраций УЗ и ОАО «РЖД» подписано «Соглашение об осуществлении перевозок частных порожних вагонов по безбумажной технологии с использованием электронного документооборота между Украиной и Российской Федерацией». В 2013 году началось оформление электронных накладных СМГС при

перевозке порожних частных вагонов между УЗ и РЖД.

В марте 2013 года состоялась встреча представителей УЗ и БЧ, на которой стороны обсудили организацию электронного документооборота при перевозке грузов и порожнего подвижного состава в международном сообщении. Стороны обсудили и согласовали проект Соглашения об осуществлении перевозок грузов в вагонах и порожних частных и арендованных вагонов по безбумажной технологии с использованием электронного документооборота между Республикой Беларусь и Украиной.

Кроме того, стороны рассмотрели необходимость организации взаимодействия при трансграничном технологическом обмене между удостоверяющими центрами УЗ и БЧ. Также обсуждена необходимость обеспечения взаимных гарантий и доверия к электронному документу, обеспечения правомерности применения ЭЦП в соответствии с правилами и требованиями национально-го законодательства каждой из сторон.

В пассажирском движении на сегодняшний день порядок прохождения погранично-таможенных процедур в пунктах пропуска железнодорожного сообщения в направлении Восток – Запад остался без изменений в связи с отказом контролирующих органов Украины и Республики Польша в проведении мероприятий по упрощению установленной процедуры.

Вместе с тем в железнодорожном сообщении между Украиной и Россией достигнут ряд договорённостей.

Так, введена упрощённая процедура пограничного и таможенного контроля поезда № 2/1 Киев – Москва – Киев, контрольные процедуры проводятся во время стоянки поездов на станции отправления Киев, Москва, в обратном направлении – в пути следования поезда. Это позволило обеспечить безостановочный пропуск на всём пути следования поезда и сократить время пребывания в пути на 20 минут.

Кроме того, введена процедура упрощения пограничных и таможенных формальностей поезда № 19/20 сообщением Харьков – Москва – Харьков. При отправлении поезда со станции Харьков контрольные процедуры проводятся непосредственно на станции Харьков-Пассажирский, во время следования из Москвы – в пути следования поезда на участке Казачья-Лопань – Харьков. По территории РЖД контрольные операции осуществляются по существующей схеме на станции Белгород – 50 минут по расписанию. Указанное нововведение позволило сократить время пребывания в пути на 30 минут.

С момента введения нового графика движения пассажирских поездов на 2013-2014 год организован пропуск поезда № 6/5 Киев – Москва – Киев по аналогии с поездом №1/2 Киев – Москва – Киев с изменением технологии проведения контрольных погранично-таможенных операций.

Часть VII.

Документы, подготовленные
в рамках работы ОСЖД
по облегчению пересечения границ
при международных железнодорожных
перевозках в евроазиатском
пространстве





Обращение к Правительствам стран Европы и Азии и международным организациям

(12-15 марта 2013 года, гор. Прага)

Участники 4-й Международной конференции по грузовым железнодорожным перевозкам из Азии в Европу и Евразийского железнодорожного форума, собравшиеся в г. Праге с 12 по 15 марта 2013 года, рассмотрев вопросы состояния железнодорожных перевозок грузов и пассажиров на Евразийском пространстве, отметили положительные результаты усилий, направленных на повышение конкурентоспособности и эффективности железнодорожного транспорта, развитие железнодорожных транспортных коридоров, и наметили дальнейшие шаги в этом направлении.

Участники подчёркивают большое значение работы по гармонизации железнодорожного права, связанной с реализацией проекта по разработке и внедрению унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Отмечают эффективность создания контейнерных маршрутных поездов. С большим одобрением встречено подписание министрами транспорта 26 февраля 2013 года в штаб-квартире ЕЭК ООН в Женеве «Декларации о развитии евразийских перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права». Поддержана инициатива ЕС по переключению перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт. В то же время обращено внимание на необходимость более эффективного использования железнодорожного транспорта и государственной поддержки его работы.

Участники Форума, с учётом состоявшейся дискуссии, обращают внимание на выводы независимых исследований, проведённых, в том чис-

ле, под эгидой CER (Сообщество европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний), подтверждающие необходимость для каждой из стран самостоятельно определять форму управления железнодорожной инфраструктурой и перевозочной деятельностью, основываясь на экономической целесообразности, балансе интересов государства и бизнеса и других критериях.

С учётом этого участники Форума:

- выражают свою поддержку движению, начатому ЕЭК ООН, в направлении создания единого железнодорожного права;
- одобряют инициативы Евросоюза по переключению перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт;
- поддерживают инициативы в направлении развития евроазиатских железнодорожных коридоров;
- поддерживают выравнивание условий по обеспечению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к альтернативным видам транспорта;
- обращают внимание на необходимость облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом;
- просят ускорить введение в действие нового Приложения 9 к Конвенции о согласовании 1982 года;
- призывают всемерно содействовать развитию железных дорог и инвестированию проектов, связанных с этим.

Обращение принято единогласно участниками от 31 страны:

Австрия, Азербайджан, Армения, Беларусь, Бельгия, Великобритания, Венгрия, Германии, Греция, Грузия, Испания, Италия, Казахстан, Китай, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Марокко, Норвегия, Польша, Россия, Румыния, Словакия, Турция, Узбекистан, Украина, Франция, Чехия, Швейцария, Швеция, а также представителями Комитета ОСЖД, ЦИТ, МСЖД, КСТП, CER, UNIFE.

Обращение направляется:

Австрийская Республика, Азербайджанская Республика, Республика Албания, Республика Армения, Исламское Государство Афганистан, Республика Беларусь, Королевство Бельгия, Республика Болгария, Босния и Герцеговина, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Венгрия, Социалистическая Республика Вьетнам, Федеративная Республика Германия, Королевство Дания, Республика Индия, Исламская Республика Иран, Ирландия, Королевство Испания, Итальянская Республика, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Китайская Народная Республика, Корейская Народно-Демократическая Республика, Республика Корея, Латвийская Республика, Литовская Республика, Республика Македония (бывшая Югославская), Республика Молдова, Монголия, Королевство Нидерландов, Королевство Норвегия, Исламская Республика Пакистан, Республика Польша, Португальская Республика, Российская Федерация, Румыния, Республика Сербия, Словацкая Республика, Республика Словения, Республика Таджикистан, Туркменистан, Турецкая Республика, Республика Узбекистан, Украина, Финляндская Республика, Французская Республика, Республика Хорватия, Республика Черногория, Чешская Республика, Швейцарская Конфедерация, Королевство Швеция, Эстонская Республика, Япония;

а также: ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕС, ОСЖД, ЕврАзЭС, ОТИФ, ЦИТ, МСЖД, КСТП, ЕЖДА, CER, UNIFE, ВТО.



Программа действий по облегчению пересечения границ железнодорожным транспортом

Принята на VII Межведомственном совещании по вопросам облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом в международном грузовом и пассажирском сообщениях (26–27 июня 2012 года, гор. Санкт-Петербург, Россия)

I. Двустороннее сотрудничество

а. Пассажирское сообщение

- Обеспечение контролирующего персонала помещениями на станциях и служебными купе в поездах для выполнения ими своих должностных обязанностей;

- осуществление совместного контроля представителями контролирующих органов сопредельных государств, в том числе и во время перестановки вагонов на тележки другой ширины колеи;

- осуществление пограничного и таможенного контроля во время движения поездов с посадкой представителей контрольных органов на промежуточных станциях на подходах к границе;

- маркировка/пломбирование возможных пространств вагонов, которые могут быть использованы для нелегального провоза пассажиров и предметов;

- строгое соблюдение персоналом пассажирских поездов должностных инструкций, заблаговременное информирование пассажиров о предстоящем пограничном и таможенном контроле.

б. Грузовое сообщение

- Минимизация времени, требуемого для проведения на пограничных станциях технологических операций, одновременное проведение процедур, предусмотренных государственными контролирующими органами;

- проведение мониторинга с периодичностью в 2 года для отслеживания сокращения времени пересечения границ;

- создание условий проведения совместного таможенного и пограничного контроля с целью избежания двойного контроля;

- перенос, по возможности, части контрольных операций на внутренние станции;

- внедрение и распространение инновационных таможенных технологий, в том числе технологии «удаленного выпуска» электронных таможенных деклараций на грузы, перевозимые железнодорожным транспортом, в рамках Евразийского экономического пространства;

- внедрение электронного документооборота;

- применение обмена данными для предварительного информирования о перемещаемом грузе через границу;

- в целях повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок в евроазиатском сообщении за счёт совершенствования информационных технологий, а также в целях прогнозирования объёмов и структуры международных перевозок целесообразно рассмотреть возможность создания интеграционной информационной системы на базе IT-систем причастных железных дорог;

- в целях обеспечения электронного юридически значимого документооборота за счёт взаимного признания электронных документов, созданных в различных правовых зонах, при организации международных перевозок целесообразно рассмотреть возможность заключения Соглашения об обмене электронными документами между участниками перевозочного процесса (проект прилагается).

II. Многостороннее сотрудничество

- Способствовать реализации положений Приложения 9 к Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года;

- рассмотреть вопрос о создании новой Конвенции об облегчении процедур пересечения границ в международном железнодорожном пассажирском сообщении на основе проекта, подготовленного ОСЖД, ОТИФ, ЦИТ, МСЖД, ЕС;
- способствовать подписанию Конвенции ЕЭК ООН «О процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС»;
- внедрение современных технологий перехода между железной дорогой колеи 1435 мм и железной дорогой колеи 1520 мм;
- перенос части контрольных операций с пограничных на внутренние станции с учётом национальных условий;
- способствование созданию единой информационной и телекоммуникационной системы с целью внедрения электронного документооборота, облегчения проведения информационного обмена между транспортными системами, таможенными и пограничными органами;
- совершенствование системы учёта и анализа всех задержек грузовых вагонов и пассажирских поездов на пограничных станциях, позво-

ляющих выявлять «узкие места» и вырабатывать соответствующие меры по их устранению;

- минимизация перечня документов, необходимых для контрольных операций с грузами, перемещаемыми через границу.

III. Правовые вопросы

- Способствовать расширению зоны применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС;
- продолжить сотрудничество ОТИФ и ОСЖД по вопросу сближения двух правовых систем ЦИМ и СМГС.

IV. Техничко-технологические вопросы

- использование научно-технического потенциала для исследований и выработки мер по оптимизации прохождения контроля на границах;
- разработка рекомендаций по обустройству железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу, усовершенствование процедур государственных видов контроля.



Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС

Преамбула

Договаривающиеся стороны, сознавая важность международных грузовых перевозок железнодорожным транспортом, *желая* развивать международное сотрудничество в целях обеспечения гармоничного развития этого вида транспорта, *высказываясь* за упрощение административных формальностей в ходе международных железнодорожных перевозок в целях, в частности, снижения объёма пограничного контроля, *учитывая* возможность использования с этой целью железнодорожных документов в качестве таможенных документов, *согласились* о нижеследующем:

Глава I Общие положения

Статья I Определения

Для целей настоящей Конвенции:

- а) термин «международный таможенный транзит» означает таможенную процедуру, в соответствии с которой грузы перевозятся через границы одного или более государств под таможенным контролем от таможни пункта отправления до таможни пункта назначения;
- б) термин «Соглашение СМГС» означает Соглашение о международном грузовом сообщении от 1 ноября 1951 года;
- с) термин «железнодорожная накладная» означает железнодорожную накладную СМГС, пред-

усмотренную Соглашением СМГС; железнодорожная накладная может представлять собой систему электронного обмена данными;

д) термин «железнодорожная компания» означает предприятие, осуществляющее перевозки в прямом железнодорожном или железнодорожно-паромном сообщении;

е) термин «Договаривающаяся сторона» означает государство, которое является стороной настоящей Конвенции;

ф) термин «третья страна» означает любое государство, не являющееся Договаривающейся стороной настоящей Конвенции;

г) термин «компетентные органы» означает таможенный орган или любой другой уполномоченный Договаривающейся стороной орган, осуществляющий контроль за применением настоящей Конвенции;

h) термин «таможня пункта отправления» означает любую таможню страны, где начинается операция международного таможенного транзита в отношении всего груза или его части;

j) термин «таможня пункта назначения» означает таможню страны, где завершается операция международного таможенного транзита в отношении всего груза или его части;

к) термин «таможня транзита» означает любую таможню, через которую груз ввозится на территорию той или иной Договаривающейся стороны или вывозится с её территории в ходе операции международного таможенного транзита. Таможня транзита может совпадать с таможней пункта назначения или таможней пункта отправления;

l) термин «платежи» означает таможенные пошлины и все другие пошлины, налоги, сборы и про-

чие суммы, взимаемые при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов, за исключением сборов, представляющих собой плату за конкретные виды услуг;

м) термин «принципал» означает физическое или юридическое лицо, которое, в случае необходимости через посредство уполномоченного представителя, берёт на себя ответственность за осуществление операции международного таможенного транзита;

п) термин «ратификация» означает ратификацию, принятие или одобрение.

Статья 2

Цель

Цель настоящей Конвенции заключается в установлении процедуры международного таможенного транзита для перевозки грузов, осуществляемой железнодорожными компаниями с использованием железнодорожной накладной.

Статья 3

Сфера применения

Настоящая Конвенция применяется при перевозке грузов с использованием железнодорожной накладной, признанной каждой Договаривающейся стороной и используемой в соответствии с положениями настоящей Конвенции в качестве таможенного транзитного документа.

Статья 4

Изменение железнодорожной накладной

Форма или содержание железнодорожной накладной в части применения настоящей Конвенции не могут быть изменены без предварительного согласия Административного комитета, предусмотренного в статье 25 настоящей Конвенции.

Статья 5

Юридическое значение

Железнодорожная накладная, используемая в соответствии с настоящей Конвенцией, и меры идентификации, принимаемые компетентными органами одной Договаривающейся стороны, имеют такое же юридическое значение для других Договаривающихся сторон, как и железнодорожная накладная, используемая в соответствии с правилами и мерами идентификации, принятыми компетентными органами каждой Договаривающейся стороны.

Статья 6

Взаимопомощь

1. Компетентные органы соответствующих Договаривающихся сторон направляют друг другу, в соответствии с их законодательством, всю имеющуюся у них информацию, которая может способствовать надлежащему применению настоящей Конвенции.

2. При необходимости, компетентные органы Договаривающихся сторон направляют друг другу

все заключения, документы, материалы, протоколы и информацию, касающиеся транзитных операций, осуществлённых с использованием железнодорожной накладной, а также нарушений и неправомерных действий, имевших место в ходе таких операций или в связи с ними.

Статья 7

Проверка учётной документации

1. Перевозочные документы (железнодорожные накладные) должны содержать по меньшей мере сведения о грузах, необходимые для целей контроля компетентными органами. Железнодорожные компании (железные дороги) каждой Договаривающейся стороны предоставляют компетентным органам Договаривающихся сторон, на территории которых они учреждены, для целей контроля копии перевозочных документов, которые находятся в распоряжении железнодорожных компаний (железных дорог), а также необходимое количество копий дополнительных экземпляров дорожных ведомостей в качестве документации, позволяющей компетентным органам проверить надлежащее осуществление операций международного таможенного транзита.

2. Железнодорожные компании (железные дороги) должны обеспечить хранение перевозочных документов, находящихся в их распоряжении, в течение не менее пяти лет и в любом случае в соответствии с национальным законодательством.

Статья 8

Ответственность

1. Железнодорожная компания (железная дорога), принимающая в пункте отправления к перевозке грузы по процедуре международного таможенного транзита, является принципалом и в этом качестве несёт ответственность перед компетентными органами Договаривающейся стороны, по территории которой осуществляется такая перевозка, за надлежащее осуществление операции международного таможенного транзита.

2. Если груз принимается к перевозке от железнодорожной компании (железной дороги) третьей страны, то первая железнодорожная компания (железная дорога), принимающая груз к дальнейшей перевозке по процедуре международного таможенного транзита, при ввозе этого груза на территорию Договаривающихся сторон становится принципалом и несёт ответственность перед компетентными органами Договаривающихся сторон, по территории которых осуществляется такая перевозка, за надлежащее осуществление операции международного таможенного транзита.

3. Железнодорожные компании (железные дороги) Договаривающихся сторон несут совместную и индивидуальную ответственность наряду с железнодорожными компаниями (железными дорогами), указанными в пунктах 1 и 2, перед ком-

патентными органами этих Договаривающихся сторон за надлежащее осуществление операций международного таможенного транзита на территории указанных Договаривающихся сторон.

4. Железнодорожные компании (железные дороги) несут ответственность перед компетентными органами своих стран в соответствии с национальным законодательством за уплату таможенных платежей, которые могут быть взысканы в результате неправомерного действия или нарушения, совершённого в ходе соответствующей транзитной операции или в связи с ней.

Статья 9

Освобождение от уплаты пошлин и сборов

Железнодорожная компания (железная дорога), несущая ответственность за надлежащее осуществление операции международного таможенного транзита в соответствии с положениями настоящей Конвенции, освобождается от уплаты таможенных платежей в случае утраты либо уничтожения перевозимых грузов вследствие форс-мажорных обстоятельств или аварии, которые были надлежащим образом установлены, а также их естественного износа или убыли при нормальных условиях транспортировки и хранения.

Статья 10

Освобождение от предоставленных гарантий

В рамках применения настоящей Конвенции железнодорожные компании (железные дороги) Договаривающихся сторон освобождаются от обязательства предоставить компетентным органам финансовую гарантию в отношении уплаты таможенных платежей, если иное не предусмотрено национальным законодательством Договаривающейся стороны.

Статья 11

Маркировка

Железнодорожные компании обеспечивают, чтобы при перевозках грузов по железной дороге в соответствии с процедурой международного таможенного транзита на основании положения настоящей Конвенции в железнодорожную накладную вносилась специальная отметка (штамп), образец которой приводится в приложении 1.

Статья 12

Изменение договора перевозки

1. Железнодорожным компаниям (железным дорогам) не разрешается производить изменение договора перевозки без предварительного согласия таможенника пункта изменения договора перевозки.

2. Таможней пунктом изменения договора перевозки считается таможенник, в регионе деятельности которой расположена железнодорожная станция, на которой было приостановлено перемещение груза с целью изменения договора перевозки.

Статья 13

Оформление в таможене пункта отправления

В начале транспортной операции таможенника пункта отправления предъявляются грузы, транспортные средства, железнодорожная накладная, а также документы, необходимые для оформления и контроля в соответствии с национальным законодательством.

Статья 14

Меры идентификации

Как правило, с учётом применяемых железнодорожной компанией мер идентификации таможенника пункта отправления не производит пломбирование (опечатывание) вагона или грузовых мест.

Статья 15

Оформление в таможене транзита

В соответствии с настоящей Конвенцией при оформлении груза в таможене транзита в качестве таможенного транзитного документа используется железнодорожная накладная.

Статья 16

Оформление в таможене пункта назначения

1. При завершении процедуры международного таможенного транзита грузы и транспортные средства предъявляются железнодорожной компанией (железнодорожной) таможеннику пункта назначения вместе с железнодорожной накладной и перевозочными документами.

2. Таможенник пункта назначения после надлежащего оформления завершения процедуры международного таможенного транзита незамедлительно возвращает железнодорожной компании (железнодорожной) железнодорожную накладную.

Статья 17

Неправомерные действия и нарушения

1. В случае совершения неправомерного действия или нарушения в ходе процедуры международного таможенного транзита, осуществляемой в соответствии с настоящей Конвенцией, или в связи с такой процедурой любые причитающиеся таможенные платежи должны быть уплачены в соответствии с законами и правилами Договаривающейся стороны, на территории которой было совершено это неправомерное действие или нарушение.

2. Если невозможно определить, на территории какой страны было совершено неправомерное действие или нарушение, считается, что оно было совершено на территории той Договаривающейся стороны, где оно было обнаружено.

Статья 18

Дополнительные льготы

Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению дополнительных льгот, которые Договаривающиеся стороны предоставляют

или могут пожелать предоставить либо на основании односторонних положений, либо на основании двусторонних или многосторонних соглашений, при условии, что такие льготы не препятствуют надлежащему применению положений настоящей Конвенции.

Статья 19 Электронный обмен данными

Договаривающиеся стороны на основании двусторонних и многосторонних соглашений, призванных ускорить проведение таможенного контроля в таможенных транзитах, могут организовать электронный обмен данными, содержащимися в железнодорожной накладной и перевозочных документах.

Глава II Пояснительные примечания

Статья 20

В Пояснительных примечаниях, изложенных в приложении 2 к настоящей Конвенции, содержится описание некоторых видов рекомендуемой практики и толкование некоторых положений настоящей Конвенции. Пояснительные примечания являются неотъемлемой частью Конвенции. Они не изменяют положения настоящей Конвенции, а только уточняют их содержание, смысл и область их применения.

Глава III Заключительные положения

Статья 21

Подписание, ратификация и присоединение

1. Государства – члены Организации Объединённых Наций, являющиеся Договаривающимися сторонами Соглашения СМГС, могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции путём:

- а) подписания без оговорок о ратификации;
- б) сдачи на хранение ратификационной грамоты после подписания при условии ратификации;
- в) сдачи на хранение документа о присоединении.

2. Любое государство, помимо упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, которому Административный комитет направил соответствующее приглашение, может стать Договаривающейся стороной настоящей Конвенции путём присоединения к ней после её вступления в силу.

3. Конвенция открыта для подписания с 23 апреля 2007 года по 27 апреля 2007 года включительно в Отделении Организации Объединённых Наций в Женеве, после чего остаётся открытой для подписания в Центральном учреждении Ор-

ганизации Объединённых Наций в Нью-Йорке до 31 декабря 2007 года.

Статья 22 Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с того дня, когда пять Договаривающихся сторон Соглашения СМГС подпишут настоящую Конвенцию без оговорок о ратификации или сдадут на хранение свои ратификационные грамоты или документы о присоединении.

2. Настоящая Конвенция вступает в силу для других государств, упомянутых в пунктах 1 и 2 статьи 21, по истечении шести месяцев со дня подписания без оговорки о ратификации или сдачи на хранение ратификационных грамот или документов о присоединении.

3. Любая ратификационная грамота или документ о присоединении, сданные на хранение после вступления в силу какой-либо поправки к настоящей Конвенции в соответствии со статьей 27, считаются относящимися к тексту настоящей Конвенции с внесённой поправкой.

4. Любая такая грамота или документ, сданные на хранение после принятия поправки, но до вступления её в силу, считаются относящимися к настоящей Конвенции с внесённой поправкой со дня вступления в силу этой поправки.

Статья 23 Денонсация

Любая Договаривающаяся сторона может выйти из настоящей Конвенции посредством уведомления об этом депозитария. Денонсация вступает в силу по истечении 15 месяцев со дня получения депозитарием уведомления о денонсации.

Статья 24 Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число Договаривающихся сторон составит менее трёх в течение какого-либо периода продолжительностью 12 месяцев подряд, то настоящая Конвенция теряет силу по истечении этого 12-месячного периода.

Статья 25 Административный комитет

1. Для рассмотрения действия настоящей Конвенции, а также любых предложенных к ней поправок и мер по обеспечению единообразия в её толковании и применении учреждается Административный комитет (далее именуемый «Комитет»).

2. Членами Комитета являются Договаривающиеся стороны. Комитет может решать вопрос об участии в работе сессий Комитета в качестве наблюдателей компетентных органов любой Договаривающейся стороны Соглашения СМГС, которая не является Договаривающейся стороной настоя-

щей Конвенции, или представителей международных организаций при рассмотрении касающихся их вопросов.

3. Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии (далее именуемый «Исполнительный секретарь») обеспечивает секретариатское обслуживание Комитета.

4. На каждой сессии Комитет избирает Председателя и заместителя Председателя.

5. Компетентные органы Договаривающихся сторон сообщают Исполнительному секретарю о предложениях по поправкам к настоящей Конвенции и причинах их представления, а также о любых просьбах относительно включения пунктов в повестку дня сессий Комитета. Исполнительный секретарь доводит эти сообщения до сведения компетентных органов Договаривающихся сторон и депозитария.

6. Исполнительный секретарь созывает сессии Комитета:

а) через два года после вступления Конвенции в силу;

б) в последующий период – в сроки, установленные Комитетом, но не реже одного раза в пять лет;

с) по просьбе компетентных органов не менее двух Договаривающихся сторон;

д) в том случае, если Комитету должно быть представлено в соответствии со статьей 4 настоящей Конвенции предложение о внесении поправки в железнодорожную накладную.

Он направляет проект повестки дня компетентным органам Договаривающихся сторон и наблюдателям, упомянутым в пункте 2 настоящей статьи, не позже чем за шесть недель до начала сессии Комитета.

7. По решению Комитета, принятому в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи, Исполнительный секретарь предлагает компетентным органам государств и организациям, упомянутым в указанном пункте 2, направлять своих наблюдателей на сессии Комитета.

8. Для целей принятия решения необходим кворум, составляющий не менее одной трети Договаривающихся сторон.

9. Предложения ставятся на голосование. Каждая Договаривающаяся сторона, представленная на заседании, имеет один голос. Предложения, за исключением предложений по поправкам, принимаются Комитетом большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании. Предложения по поправкам принимаются большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании.

10. До закрытия своей сессии Комитет утверждает доклад.

11. При отсутствии соответствующих положений в настоящей статье применяются правила процедуры Европейской экономической комиссии, если Комитет не примет иного решения.

Статья 26

Разрешение споров

1. Любой спор между двумя и более Договаривающимися сторонам в отношении толкования или применения настоящей Конвенции разрешается путем прямых переговоров между ними.

2. Любой спор, который не разрешается путём прямых переговоров, передаётся Договаривающимся сторонами, являющимися сторонами в споре, в Комитет, который рассматривает данный спор и выносит рекомендации относительно его разрешения.

3. Договаривающиеся стороны, являющиеся сторонами в споре, могут заранее согласиться принимать рекомендации Комитета как обязательные.

Статья 27

Процедура внесения поправок

1. В соответствии со статьёй 25 настоящей Конвенции Комитет может выносить рекомендации относительно внесения поправок в настоящую Конвенцию.

2. Текст любой поправки, рекомендованный таким образом, препровождается депозитарием всем Договаривающимся сторонам настоящей Конвенции, а также другим подписавшим её сторонам.

3. За исключением случаев, предусмотренных в статье 28, любая рекомендованная поправка, препровождённая в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через 3 месяца после истечения срока в 19 месяцев, исчисляемого со дня препровождения рекомендованной поправки, если в течение этого срока какая-либо Договаривающаяся сторона не уведомит депозитария, о возражении против рекомендованной поправки.

4. Если до истечения срока в 18 месяцев, указанного в пункте 3 настоящей статьи, какая-либо Договаривающаяся сторона уведомит депозитария о возражении против рекомендованной поправки, данная поправка считается не принятой и не имеет силы.

Статья 28

Специальная процедура внесения поправок в приложение 2

1. Любая рекомендованная поправка к приложению 2, рассматриваемая в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 27, вступает в силу в день, устанавливаемый Административным комитетом в момент её принятия, если только до дня, который предшествует вышеупомянутому и который устанавливается Административным комитетом в то же время, пятая часть или пять Договаривающихся сторон – в зависимости от того, какое число меньше, – не уведомят Генерального секретаря Организации Объединённых Наций о своём возражении против этой поправки. Дни, указанные в настоящем пункте, устанавливаются большинством в две трети

присутствующих и участвующих в голосовании членов Административного комитета.

2. При вступлении в силу любая поправка, принятая в соответствии с процедурой, изложенной выше в пункте 1, заменяет и отменяет для всех Договаривающихся сторон любые предшествующие положения, к которым относится данная поправка.

Статья 29 Депозитарий

1. Депозитарием настоящей Конвенции является Генеральный секретарь Организации Объединённых Наций.

2. Генеральный секретарь Организации Объединённых Наций как депозитарий выполняет функ-

ции, изложенные в части VII Венской конвенции о праве международных договоров, заключённой в Вене 23 мая 1969 года.

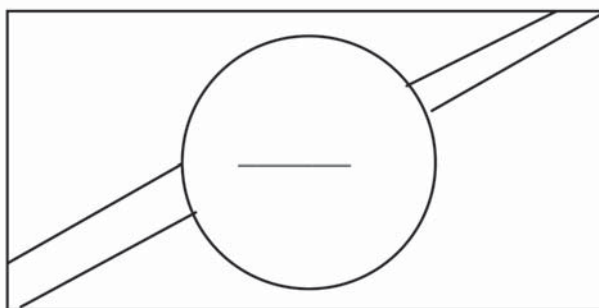
Статья 30 Регистрация и аутентичные тексты

В соответствии со статьёй 102 Устава Организации Объединённых Наций настоящая Конвенция регистрируется в Секретариате Организации Объединённых Наций.

СОВЕРШЕНО в Женеве 9 февраля 2006 года в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причём все тексты являются равно аутентичными.

Приложение 1

Образец отметки (штампа) (в соответствии со статьёй 11)



(зелёный рисунок на белом фоне)

Приложение 2

Пояснительные примечания (в соответствии со статьёй 20)

0. Основной текст конвенции

0.3 Статья 3

Если грузы, транспортируемые в рамках международной процедуры временного ввоза или допуска, транзитного режима, предусмотренного в Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), или любой другой международной процедуры транзита, перевозятся на протяжении всего или части маршрута по железной дороге в соответствии с режимом международного таможенного транзита, предусмотренным в настоящей Конвенции, действие международной процедуры временного ввоза или допуска, процедуры МДП или [любой] другой международной процедуры

транзита должно приостанавливаться на протяжении той части маршрута, в отношении которой используется транзитный режим, предусмотренный в настоящей Конвенции, если только грузоотправитель, который указан в железнодорожной накладной, не предложит иное решение.

0.13 Статья 13

1. Таможня пункта отправления проставляет печать на листах 1, 2 и на дополнительном экземпляре дорожной ведомости СМГС в соответствующих графах, предназначенных для таможенного использования.

2. Эта «печать» (виза) должна включать название и печать таможни пункта отправления, подпись компетентного сотрудника и дату проставления печати.

Приложение 9 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982)

Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок

Статья 1. Принципы

1. Настоящее Приложение, дополняющее положения Конвенции, имеет целью определение мер, которые следует реализовать для облегчения и ускорения пересечения границ в ходе международных грузовых железнодорожных перевозок.

2. Договаривающиеся стороны обязуются сотрудничать для обеспечения наиболее полного единообразия формальностей, требований в отношении документов и процедур во всех областях, связанных с перевозками грузов железнодорожным транспортом.

Статья 2. Определение

Под «пограничной (передаточной) станцией» подразумевается железнодорожная станция, на которой производятся эксплуатационные и административные процедуры, необходимые для пересечения границы грузом по железной дороге, находящаяся на линии государственной границы или вблизи от неё.

Статья 3. Пересечение границ сотрудниками контрольных органов и другими лицами, участвующими в международных железнодорожных перевозках

1. Договаривающимся сторонам следует стремиться к облегчению процедур выдачи виз локомотивным бригадам, бригадам рефрижераторных секций, лицам, сопровождающим груз, и работникам пограничных (передаточных) станций, участвующим в международных железнодорожных перевозках, в соответствии с положительным опытом в данной области в отношении всех заявителей.

2. Порядок пересечения границ лицами, упомянутыми в пункте 1, включая служебные документы, подтверждающие их статус, определяется на основе двусторонних соглашений.

3. При проведении совместного контроля сотрудники пограничных, таможенных и других органов, осуществляющих контрольные функции на пограничных (передаточных) станциях, при выполнении своих служебных обязанностей пересекают государственную границу по документам, которые определяются Договаривающимися сторонами для их граждан.

Статья 4. Требования к пограничным (передаточным) станциям

Для упорядочения и ускоренного выполнения требуемых формальностей на пограничных (передаточных) станциях Договаривающиеся стороны соблюдают нижеследующие минимальные требования, предъявляемые к пограничным (передаточным) станциям, открытым для международных железнодорожных грузовых перевозок:

1. Наличие зданий (помещений), сооружений, обустройств и технических средств, позволяющих на пограничных (передаточных) станциях производить соответствующий ежедневный и круглосуточный контроль, если это оправдано и соответствует объёмам грузовых перевозок;

2. Пограничные (передаточные) станции, на которых производится фитосанитарный, ветеринарный и другие виды контроля, оборудуются техническими средствами;

3. Провозная и пропускная способность пограничных (передаточных) станций и прилегающих к ним участков должна удовлетворять объёмам перевозок;

4. Наличие зон контроля и складской инфраструктуры для временного хранения грузов, находящихся под таможенным и другими видами контроля;

5. Наличие оборудования, устройств, информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной информацией, в том числе о подходе грузов к пограничным (передаточным) станциям в объёмах сведений железнодорожной накладной и таможенной декларации;

6. Наличие на пограничных (передаточных) станциях необходимого квалифицированного персонала железных дорог, таможенных, пограничных и других органов в соответствии с объёмами перевозимых грузов;

7. Пограничные (передаточные) станции должны быть оборудованы техническими средствами, системами информационной технологии и связи, с тем чтобы была возможность получать и применять данные по технической аттестации и проверке подвижного состава, которые проводятся официальными органами и железными дорогами в пределах своих компетенций, до прибытия подвижного состава на эти станции, если Договаривающиеся стороны не вводят в действие альтернативные меры, выполняющие эти функции.

Статья 5. Сотрудничество между соседними странами на пограничных (передаточных) станциях

В соответствии с положениями статьи 7 Конвенции, на пограничных (передаточных) станциях Договаривающиеся стороны осуществляют согласованные действия по контролю подвижного состава, контейнеров, контрейлеров, перевозимых грузов, а также перевозочных и сопроводительных документов и прилагают усилия для организации всех видов совместного контроля на основе двухсторонних соглашений.

Статья 6. Контроль

Договаривающиеся стороны:

1. Создают механизм для достижения взаимного признания всех видов контроля подвижного состава, контейнеров, контрейлеров, перевозимых грузов, если цели совпадают;

2. Проводят таможенный контроль, исходя из принципа выборочности, на основе системы анализа и управления рисками. Если грузы, находящиеся в (на) единице подвижного состава, контейнере, контрейлере или грузовом вагоне, закрыты и опломбированы надлежащим образом и по ним представлена необходимая информация, то таможенный досмотр, как правило, не проводится;

3. Осуществляют упрощённый контроль на пограничных (передаточных) станциях и, по мере возможности, переносят отдельные виды контроля на станции отправления и назначения;

4. Без ущерба для применения статьи 10 Конвенции, статьи 4 приложения 2, статьи 5 приложения 3 и статьи 5 приложения 4 проводят контроль транзитных грузов только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками.

Статья 7. Нормативы времени

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают выполнение установленных двухсторонними соглашениями нормативов времени на выполнение технологических операций по приёму и передаче поездов на пограничных (передаточных) станциях, в том числе на все виды контроля, и стремятся к сокращению нормативов времени путём совершенствования технологий и технических средств. Договаривающиеся стороны обязуются достичь максимальное сокращение временных нормативов в течение последующих лет.

2. Договаривающиеся стороны осуществляют регистрацию задержанных поездов или вагонов на пограничных (передаточных) станциях и передают указанную информацию причастным сторонам, которые проводят последующий анализ и предлагают меры по сокращению простоя.

Статья 8. Документы

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают надлежащее оформление перевозочных, сопроводительных документов в соответствии с правовыми актами стран-импортёров и транзитных государств.

2. Договаривающиеся стороны в отношениях друг с другом стремятся сократить бумажные документы и упростить процедуры по документам, используя при этом системы электронного обмена накладных и таможенн информацией в объёме сведений железнодорожных деклараций, сопровождающих груз и составленных в соответствии с законодательством Договаривающихся сторон.

3. Договаривающиеся стороны стремятся обеспечить представление в таможенные органы предварительной информации о прибытии грузов на пограничные (передаточные) станции в объёме сведений, содержащихся в железнодорожной накладной и таможенной декларации. Состав, порядок и сроки представления предварительной информации определяются Договаривающимися сторонами.

Статья 9. Применение железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС

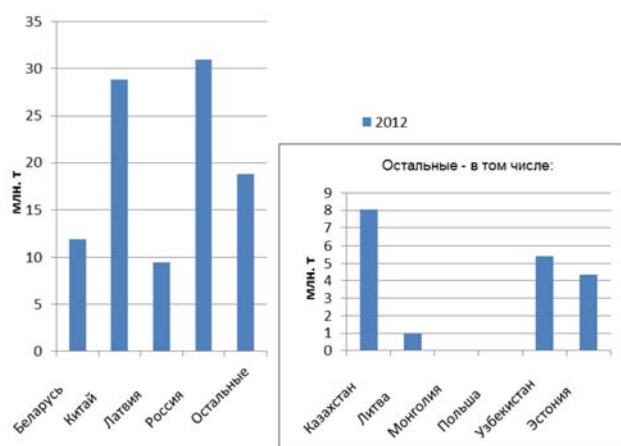
Договаривающиеся стороны могут использовать вместо других перевозочных документов, которые существуют в настоящее время в соответствии с международными договорами, железнодорожную накладную ЦИМ/СМГС, которая одновременно могла бы служить таможенным документом.

Международные транспортные коридоры ОСЖД

Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 1 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Беларусь	856	20 347 200	11 885
Казахстан	1 754	28 189 140	8 036
Китай	3 717	214 319 190	28 830
Латвия	1 017	19 275 386	9 477
Литва	316	616 664	976
Монголия	1 111	9 020	4
Польша	682		
Россия	15 181	941 084 199	30 995
Узбекистан	23	249 419	5 422
Эстония	133	1 161 712	4 367
Всего по коридору	24 790	1 225 251 930	24 713

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям

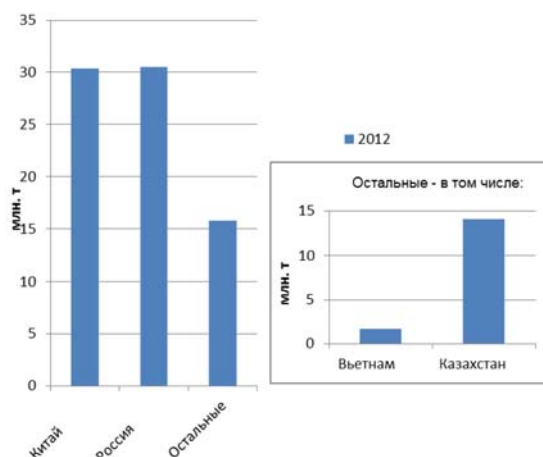


Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 1 проходит по территории 11 стран. Общая протяжённость коридора со всеми ответвлениями составляет 24790 км.

Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 2 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Вьетнам	156	516 318	1 655
Казахстан	2 566	72 465 351	14 120
Китай	7 438	451 393 835	30 344
Россия	2 786	169 921 465	30 496
Всего по коридору	12 946	694 296 969	26 815

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям



Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 2 проходит по территории четырёх стран. Общая протяжённость коридора со всеми ответвлениями составляет 12946 км.

СХЕМА ЖЕЛЕЗ

SCHEMA DER MAP OF



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ • 图例

Коридоры ОСЖД / 铁组走廊

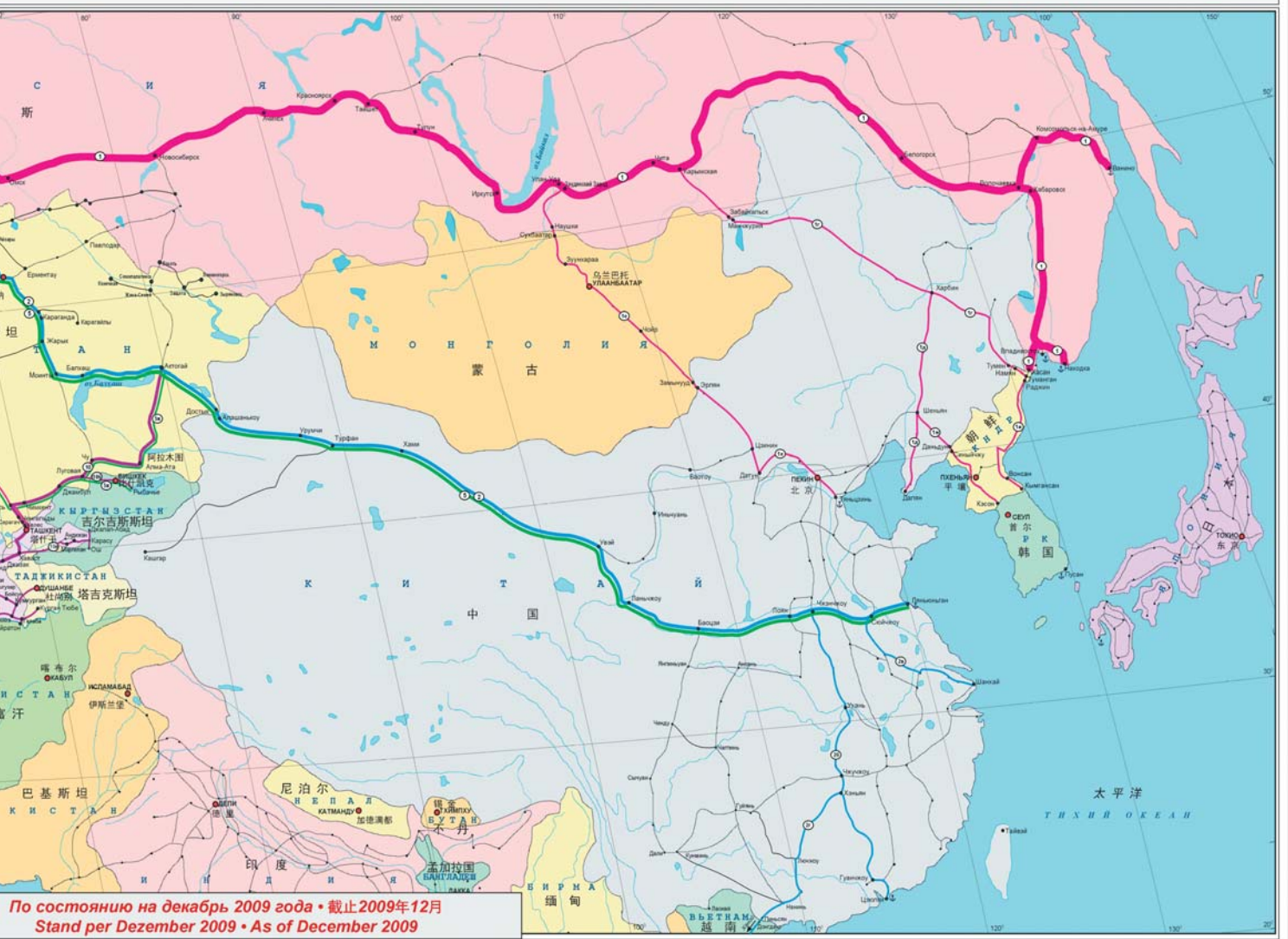
- 1. Римини - Милан - Москва - Опс - Валледа / 库诺博策-莫斯科-鄂木斯克-纳霍德卡
- 2. Москва - Курган - Астана - Дыста - Ливинган / 莫斯科-库尔干-阿斯塔纳-多斯特克-连云港
- 3. Эмменек - Мистика - Киев - Москва / 兹戈列列茨-莫斯科-基辅-莫斯科
- 4. Дечин - Прага - Врцка - Жална - Чин / 迪钦-布拉格-普尔塔洛夫-日利纳-普雷
- 5. Хельсинки - Тампе - Жагрина - Пена - Коччи - Дыста - Ливинган / 赫尔辛基-塔林-扎洪-日梅林-科萨-科克切夫-多斯特克-连云港
- 6. Дечин - Прага - Братислава - Будапешт - София - Лажда - Тегран - Силангур / 迪钦-布拉格-布达佩斯-索非亚-安卡拉-德黑兰-伊斯坦布尔-土库曼巴
- 7. Ереван - Либена - Жагрина - Дыста / 埃里温-卢布林-日梅林-波德萨
- 8. Остие - Зинзика - Ляна - Маат - Нана / 法斯特夫-兹纳姆卡-利哈亚-马卡特-纳沃伊
- 9. Клайпеда - Шаруй - Вильнюс - Минск / 克莱佩达-希奥利艾-维尔纽斯-明斯克
- 10. ПРАСЕКА - Варна/Оресса - Тилана - Баку - Туркменбаше - Ташкент - Алматы / 欧亚运输走廊-瓦尔纳/敖德萨
- 11. Буэнос-Айрес - Москва - Мунуржик - Венеград - Малаканд - Баку - Османли - Астана - Риги - Тегран - Бендер-Абба / 布斯塔曼卡-莫斯科-米丘林斯克-瓦尔加加勒-马哈奇卡拉-巴库-奥斯曼-阿斯塔纳-拉什特-德里-巴菲克-阿巴斯港
- 12. Омск - Тюмень - Буарст - Варна/Девизирград / 奥克斯尼-拉格内-布加勒斯特-瓦尔纳/季米特洛夫格勒
- 13. Санкт-Петербург/Таллинн - Гапа - Рига - Курис - Варшава - 圣彼得堡/塔林-塔帕-里加-维尔瓦-华沙

Панъевропейские (критские) коридоры / 泛欧走廊

- I - Хельсинки - Балтика - Рига - Курис - Варшава / 赫尔辛基-塔林-里加-维尔瓦-华沙
- II - Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород / 柏林-华沙-莫斯科-下诺夫哥罗德
- III - Берлин/Дрезден - Врцка - Ляна - Киев / 柏林/德累斯登-弗罗茨瓦夫-利沃夫-基辅
- IV - Берлин/Вюрцбург - Прага - Братислава - Будапешт - Констанца/Салоника/Стамбул / 柏林/纽伦堡-布拉格-布达佩斯-布达佩斯-布达佩斯-伊斯坦布尔
- V - Венеция - Триест/Копер - Либена - Будапешт - Ужгород - Львов / 威尼斯-的里雅斯特/科佩尔-卢布林-布达佩斯-乌日哥罗德-利沃夫
- VI - Грено - Варшава - Катанце - Жална / 格丁尼亚-华沙-卡托维茨-日利纳
- VII - По р. Дунай / 沿多瑙河
- VIII - Дуррес - Тегран - Сопте - София - Бургас / 都拉斯-地拉那-斯科普里
- IX - Кельсика - Санкт-Петербург/Москва - Киев - Катанце - Буарст - Девизирград - Александруполис / 赫尔辛基-圣彼得堡/莫斯科-基辅-卡托维茨-布加勒斯特-季米特洛夫格勒-亚历山德鲁波利斯
- X - Загребур - Либена - Загреб - Белград - Инг - Сопте - Венес - Салоника / 伊尔茨曼-卢布尔雅那-萨格勒布-贝尔格莱德-尼什-斯科普里-韦莱斯-萨洛尼基

- ПАРИОК Столицы / 首都
- Города / 城市
- Главные железные дороги / 主要铁路

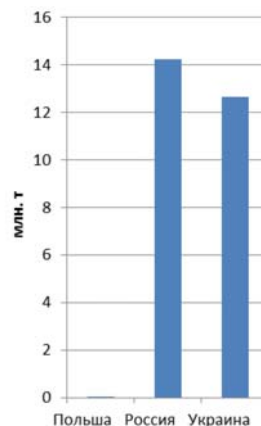
ВНОДОРЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ОСЖД
 铁组铁路运输走廊示意图
 EISENBAHNTRANSPORTKORRIDORE DER OSShD
 OSJD RAILWAY TRANSPORT CORRIDORS



Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 3 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Польша	679		
Россия	482	13 713 946	14 226
Украина	1 066	26 954 017	12 643
Всего по коридору	2 227	40 667 963	9 131

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям

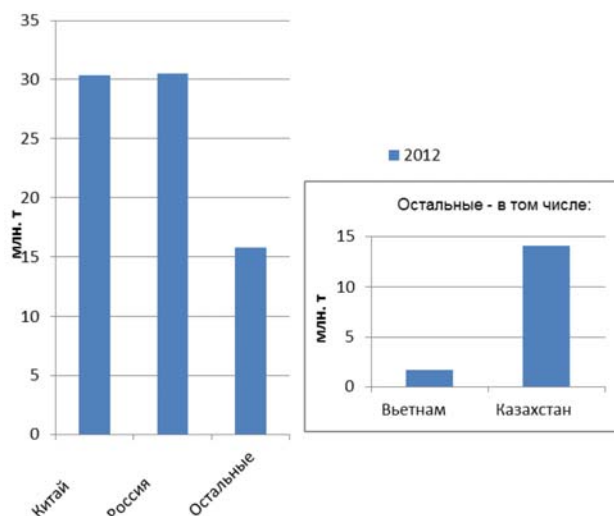


Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 3 проходит по территории трёх стран. Общая протяжённость коридора составляет 2227 км.

Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 4 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Венгрия	65	124 701	959
Польша	490		
Словакия	840	5 213 411	3 103
Украина	6	44 341	3 695
Чехия	1 285	17 539 935	6 825
Всего по коридору	2 686	22 922 388	4 267

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям

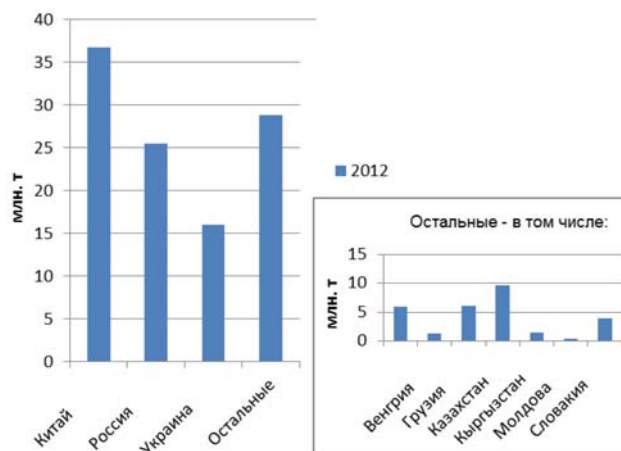


Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 4 проходит по территории пяти стран. Общая протяжённость коридора со всеми ответвлениями составляет 2686 км.

Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 5 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Азербайджан	680	8 069 135	5 933
Венгрия	1 695	4 364 780	1 288
Грузия	447	5 483 465	6 134
Казахстан	5 441	105 421 655	9 688
Китай	4 156	305 062 598	36 701
Кыргызстан	324	917 402	1 416
Молдова	209	178 902	428
Россия	5 299	269 597 811	25 439
Словакия	547	4 325 953	3 954
Украина	3 124	100 182 316	16 034
Всего по коридору	21 922	803 604 017	18 329

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям

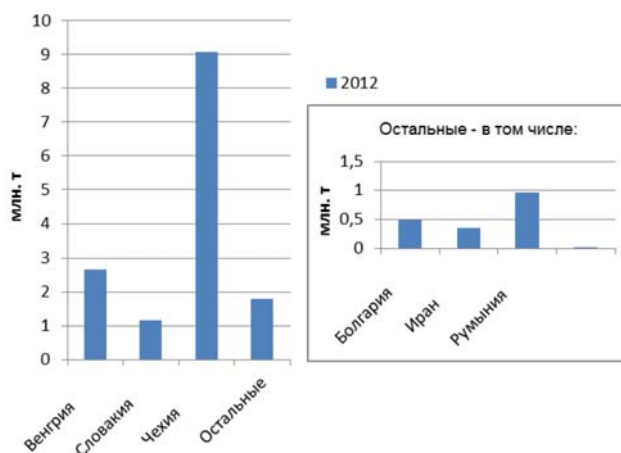


Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 5 проходит по территории 10 стран. Общая протяжённость коридора со всеми ответвлениями составляет 21922 км.

Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 6 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Болгария	1 402	1 354 096	483
Венгрия	722	3 857 240	2 671
Иран	5 781	4 010 726	347
Румыния	1 349	2 613 180	969
Словакия	220	512 103	1 164
Туркменистан	128		
Чехия	452	8 206 142	9 078
Всего по коридору	10 054	20 553 487	1 022

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям

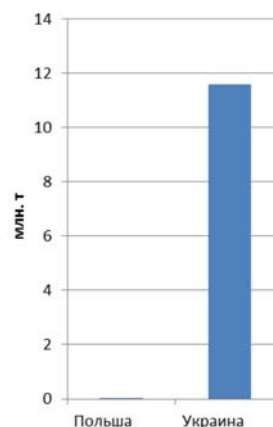


Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 6 проходит по территории семи стран. Общая протяжённость коридора со всеми ответвлениями составляет 10054 км.

Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 7 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Польша	612		
Украина	939	21 770 137	11 592
Всего по коридору	1 551	21 770 137	7 018

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям

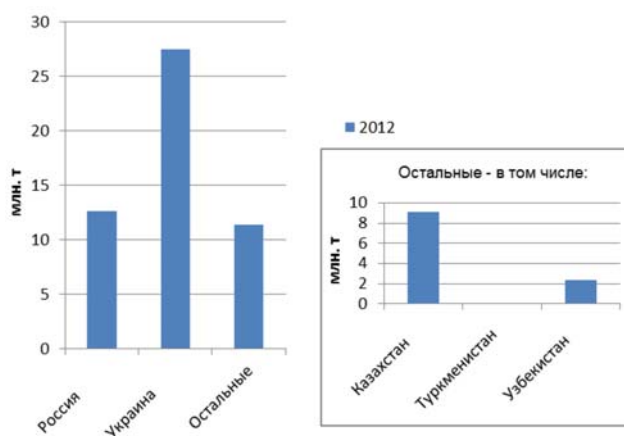


Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 7 проходит по территории двух стран. Общая протяжённость коридора составляет 1551 км.

Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 8 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Казахстан	1 353	24 665 066	9 115
Россия	1 199	30 216 707	12 601
Туркменистан	596		
Узбекистан	1 290	5 921 540	2 295
Украина	964	52 983 292	27 481
Всего по коридору	5 402	113 786 605	10 532

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям

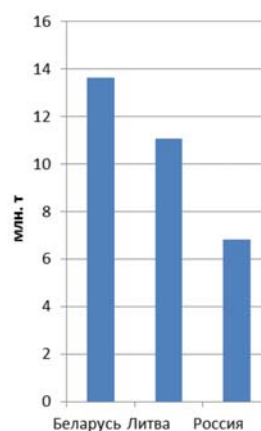


Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 8 проходит по территории пяти стран. Общая протяжённость коридора составляет 5402 км.

Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 9 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Беларусь	164	4 473 092	13 637
Литва	548	12 129 397	11 067
Россия	151	2 060 457	6 823
Всего по коридору	863	18 662 946	10 813

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям

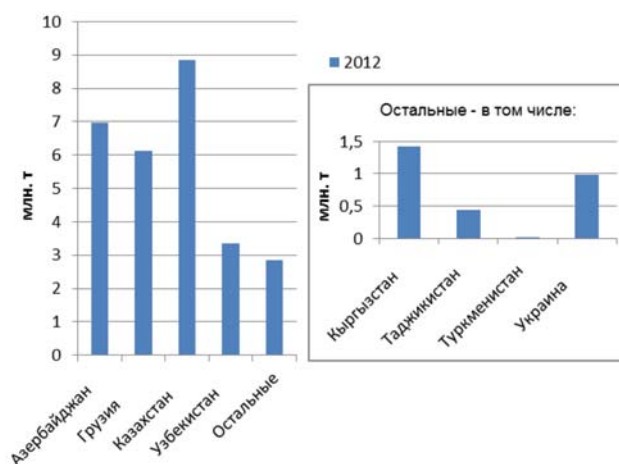


Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 9 проходит по территории трёх стран. Общая протяжённость коридора составляет 863 км.

Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 10 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Азербайджан	501	6 980 484	6 967
Грузия	447	5 483 465	6 134
Казахстан	5 945	105 341 880	8 860
Кыргызстан	324	917 402	1 416
Таджикистан	630	552 995	439
Туркменистан	1 715		
Узбекистан	1 911	12 842 102	3 360
Украина	9	17 900	994
Всего по коридору	11 482	132 136 228	5 754

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям



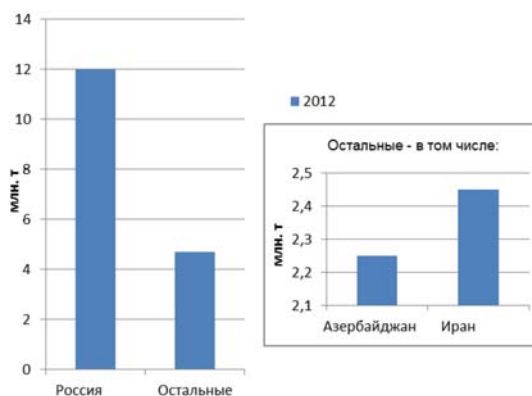
Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 10 (ТРАСЕКА) проходит по территории восьми стран. Общая протяжённость коридора составляет 11482 км.

Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 11 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Азербайджан	504	2 264 681	2 247
Иран	1 464	7 172 395	2 450
Россия	5 722	137 083 824	11 979
Всего по коридору	7 690	146 520 900	9 527

Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 11 проходит по территории трёх стран. Общая протяжённость коридора составляет 7690 км.

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям

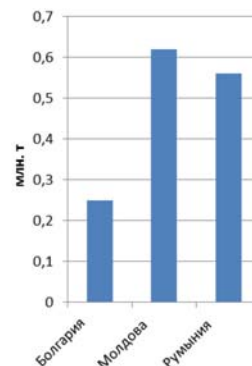


Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 12 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Болгария	548	275 985	252
Молдова	216	266 969	618
Румыния	537	601 784	560
Всего по коридору	1 301	1 144 738	440

Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 12 проходит по территории трёх стран. Общая протяжённость коридора составляет 1301 км.

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям

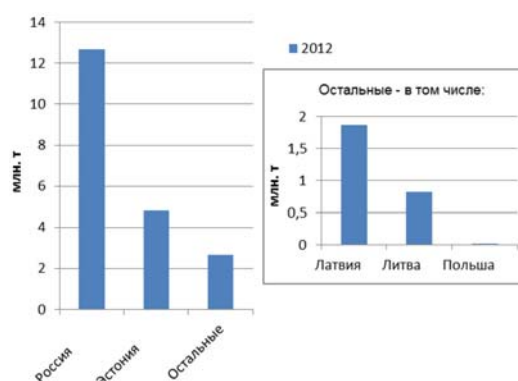


Показатели работы по участкам железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 13 за 2012 год

Страна	Длина участка, км	Грузооборот (эксплуатационные тонно-километры нетто в тыс.)	Густота перевозок тонно-километры (тыс.) на 1 км
Латвия	242	901 591	1 863
Литва	165	269 841	818
Польша	355		
Россия	174	4 415 908	12 689
Эстония	424	4 079 969	4 811
Всего по коридору	1 360	9 667 309	3 554

Железнодорожный транспортный коридор ОСЖД № 13 проходит по территории пяти стран. Общая протяжённость коридора составляет 1360 км.

Густота перевозок на 1 км, тыс. тонн (тонно-километры/км) по национальным территориям





WWW.TRCONT.RU



RUSSIA'S LEADING INTERMODAL CONTAINER OPERATOR



Easy delivery for
every cargo

HEADQUARTERS:

19, Oruzheiniy pereulok, Moscow, 125047, Russia
Phone: +7 495 788 17 17 (multi-channel), Fax: +7 499 262 75 78,
www.trcont.ru



Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ) является общероссийским лидером в области подготовки и переподготовки специалистов и научных кадров для транспорта и транспортного строительства.

МИИТ ведёт подготовку специалистов:

- с высшим профессиональным образованием более чем по **60** специализациям и направлениям;
- со средним профессиональным образованием по **32** специальностям (**9** укрупнённым группам направлений подготовки);
- рабочих массовых профессий по **134** специальностям;
- по **62** научным специальностям.

Университет является базовым центром транспортной отрасли в области дополнительного профессионального образования (ДПО). МИИТ реализует **480** программ ДПО для почти **50 тыс.** руководителей, специалистов и рабочих кадров транспорта, транспортного строительства и других областей экономики.

Общий контингент обучаемых по программам высшего профессионального образования (ВПО) и среднего профессионального образования (СПО) – более **63 тыс.** человек.

В составе университета **4** академии, **9** институтов, **4** факультета; **24** филиала в **22** субъектах Российской Федерации.

Численность профессорско-преподавательского состава университетского комплекса МИИТ – **2248 чел.**, в том числе **373** доктора наук и **1208** кандидатов наук. В университете обучается **508** аспирантов.

МИИТ является обладателем **140** действующих патентов РФ (**8** зарубежных патентов, в том числе **4** евразийских).

МИИТ – базовый вуз Учебно-методического объединения по образованию в области транспорта и транспортного строительства, Российской академии транспорта, Ассоциации вузов транспорта, Совета по образованию и науке в транспортном комплексе при Координационном Транспортном Советании государств – участников СНГ, Ассоциации колледжей и техникумов транспорта.

Университет является одним из лидеров в реализации государственной доктрины в области подготовки национальных кадров, осуществляет многоплановое научно-техническое сотрудничество со **103** вузами и фирмами-партнёрами из **40** стран мира. В настоящее время в МИИТ обучаются более **1600** иностранных граждан – представителей **30** зарубежных государств.

Ректор МГУПС (МИИТ) – д.т.н., профессор **Борис Алексеевич Лёвин**.

Контактная информация МГУПС (МИИТ): Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения».

Адрес: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

Тел.: (495) 681-13-40; e-mail: tu@miit.ru.





ГРУППА КОМПАНИЙ «СНАГА»

119019, г. Москва,
Большой Знаменский переулок,
дом 2, строение 7.

Тел: +7 (495) 966-06-16

Тел/факс: +7(495) 966-06-16

Email: info@snaga.ru

<http://www.snagagroup.ru>

**Соединяя
рельсы, мы
объединяем
страны
и народы**



Процесс подбивки шпал под стрелками стал легче

Бесперебойная и универсальная для всех классов железнодорожных линий. Шпалоподбивочная машина «Unimat 09-4x4/4S» продолжает успешную серию инновационных, надёжных и экономичных универсальных шпалоподбивочных машин. Компактная конструкция позволяет использовать её на дополнительных классах железнодорожных линий, а новая система управления «Plasser Intelligent Control P-IC 2.0» обеспечивает эргономичное обслуживание. Электронный регистратор данных «DRP» обеспечивает точную документационную регистрацию результатов работы.

