

OSJD

FIATA

РАСШИРЕННАЯ РАБОЧАЯ ГРУППА
ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

ОДЕССА, УКРАИНА | 01.06 — 02.06 2017 | ODESSA, UKRAINE

ENLARGED WORKING GROUP RAIL

Совместный семинар ОСЖД/ФИАТА по комбинированным перевозкам “Новые возможности мультимодальных перевозок Европа—Азия—Европа”

Значимость евро-азиатской торговли товарами растет, как растет и ее объем. Необходимость укрепления транспортных связей, а также оживления старых и развития новых маршрутов внутреннего транспорта и торговых путей между Европой и Азией основана на том, что в результате предполагается получить прямые выгоды для огромной экономики, которая охватывает 4,4 млрд потребителей в 65 странах двух континентов.

Учитывая происходящие в последние годы процессы реформирования железнодорожной отрасли в странах-членах ОСЖД, контейнеризации международной торговли, развитие сетей логистических центров, в рамках Международной недели по торговле и транспорту 2.06.2017 г. прошел совместный семинар ОСЖД/ФИАТА с целью обмена идеями и опытом для повышения эффективности железнодорожных перевозок, улучшения качества транспортного обслуживания для клиентуры, перспектив взаимодействия железных дорог и транспортно-экспедиторских организаций и в других аспектах транспортной деятельности.

Следует отметить, что подобный совместный семинар проходил впервые — это событие стало логическим продолжением подписанного 6.10.2016 г. в Дублине (Ирландия) в рамках всемирного конгресса Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) Меморандума о сотрудничестве между организациями. Как было отмечено на церемонии подписания Меморандума о взаимопонимании между ФИАТА и ОСЖД, этот документ будет способствовать развитию сотрудничества в области совершенствования международных грузовых перевозок в сообществе между Европой и Азией.

Первый совместный семинар ОСЖД/ФИАТА был посвящен новым возможностям и перспективам развития Азиатских транспортных коридоров.

Открыл заседание председатель расширенной Рабочей группы ОСЖД/ФИАТА Иван Петров (FIATA).



Как отметил в своем приветственном слове к участникам семинара Виктор Довгань, замминистра инфраструктуры по вопросам европейской интеграции, положительный результат встречи будет достигнут благодаря присутствию высокопрофессиональных специалистов в отрасли железнодорожных грузоперевозок.

Президент Ассоциации "УКР-ВНЕШТРАНС" Олег Платонов подчеркнул, что первое совместное заседание этих двух организаций станет новым этапом развития сотрудничества не только между ОСЖД/ФИАТА, но и станет платформой для обмена опытом между железнодорожными организациями и экспедиторами в рамках обсуждения возможностей евразийских железнодорожных сообщений.



От имени ОСЖД Зубайда Аспаева, председа-



тель комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам, поприветствовала всех присутствующих на семинаре и выразила благодарность Секретариату FIATA, принимающей стороне и организаторам данного мероприятия ПАО "Укрзалізниця" и АО "ПЛАСКЕ", присоединенной компании ОСЖД, за организацию данного мероприятия на высокопро-

фессиональном уровне и предоставлении превосходных условий для работы. Отметив актуальность темы семинара, она подчеркнула, что формат мероприятия также актуализируется благодаря такой универсальной платформе, как ОСЖД и FIATA. Зубайда Аспаева также сообщила, что в решении связанных с транспортировкой вопросов ОСЖД сотрудничает с различными международными организациями, например, ООН/ЭСКАТО, КВТ ЕЭК ООН, ОБСЕ, ВТО, ОТИФ, ЕЭК ООН, МЖС, СИТ, GSTP, FIATA.

Иван Петров, старший вице-президент FIATA, отметил, что в последние годы FIATA сконцентрировала свою работу на укреплении сотрудничества с международными организациями для совместного содействия развитию железнодорожных транспортных грузовых перевозок путем проведения бизнес-семинаров и коммерческих коммуникационных мероприятий. Он сообщил, что 14 и 15 сентября в г.

Дуйсбург (Германия) будет проведен 8 по счету семинар Market Place Seminar, организованный при поддержке МЖС и FIATA. "Мы ожидаем участия представителей экспедиторских компаний, железнодорожных организаций, операторов терминалов и независимых поставщиков услуг и др.



СЕССИЯ 1. СОДЕЙСТВИЕ И ПОДДЕРЖКА В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ В СООБЩЕНИИ АЗИЯ—ЕВРОПА

В ходе сессии были рассмотрены: программы/проекты международных организаций по развитию международных и региональных транспортных коридоров; вопросы взаимодействия между различными программами/проектами регионального сотрудничества; совместные действия международных организаций по повышению эффективности евро-азиатских транспортных маршрутов; стратегия Украины по развитию транспортных коридоров через территорию Украины и транзитные и транспортные возможности Украины в привлечении грузопотоков.

Открывая сессию, модератор — Франческо С. Паризи, предыдущий президент FIATA, заявил, что развитие торговли между Европой и Китаем является одной из причин того, почему Рабочая группа FIATA по вопросам железнодорожного транспорта работает над расширением сотрудничества с ОСЖД, МЖС, CLECAT, МСККП и многими другими организациями для повышения конкурентоспособности международных железнодорожных грузоперевозок между Европой и Азией.

Зураб Козмава, специалист, Комиссия ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития, в ходе своего выступления отметил, что для улучшения конкурентоспособности железнодорожного транспорта необходима реализация таких направлений, как, в частности, оптимизация законодательной базы и дальнейшее развитие международных транспортных коридоров. Назрела необходимость в повышении конкурентоспособности железной дороги относительно других видов транспорта, чему будут способствовать устойчивое развитие контейнерных и комбинированных перевозок, использование товаротранспортной накладной ЦИМ/СМГС и т.д.

Продолжая тему развития железнодорожных транспортных коридоров, Иштван Пакозди, замдиректора, советник по вопросам инфраструктуры, в своей презентации "Соединение коридора RFC 6 с коридорами ОСЖД из Китая" отметил, что Средиземноморский железнодорожный грузовой коридор № 6 (RFC6) был внедрен для улучшения коор-



динации объемов перевозок и гармонизации, а также для плавного и гибкого процесса планирования маршрута.

Средиземноморский железнодорожный грузовой коридор № 6 (RFC6) протяженностью более 7 тыс. км проходит по территории 6 стран: Испании, Франции, Италии, Словении, Хорватии и Венгрии, от города Алмерия в Испании до Захони в Венгрии и до украинской границы, где он соединяется с коридором ОСЖД.

Ожидалось, что данный коридор обеспечит высокое качество услуг не только по железнодорожной грузовой перевозке, но также и автомобильной. Важной целью этого проекта была интеграция терминалов (сухие порты, речные порты, морские порты) с целью управления объемами и грузопотоками, а также планирования инфраструктуры. С 2013 г. удалось увеличить трансконтинентальный железнодорожный грузопоток через коридор RFC6 в направлении Будапешта. Была внедрена услуга железнодорожной контейнерной перевозки из Китая в Европу (отправка — г. Чжэнчжоу/Сучжоу по Транссибирскому маршруту в Варшаву, а затем к конечному пункту назначения в Милане, время транзита: всего 18 дней). Следующим шагом была организация железнодорожной перевозки в/из Захони, при этом грузовые поезда пересекали минимум одну границу вдоль транспортного коридора.

С информацией о проекте ЕЭК ООН по евроазиатским транспортным связям (ЕАТС) выступил Валерий Луговец, гендиректор ООО "КК "АЛЛЕГО". Он сообщил, что сейчас проходит III этап реализации проекта ЕАТС (2013—2017 гг.), основная цель которого заключается в практическом осуществлении отобранных проектов создания 9 автодорожных и 9 железнодорожных маршрутов ЕАТС, т.о. он направлен на обеспечение работоспособности сухопутных связей ЕАТС. Проект ориентирован как на координацию, так и на содействие финансированию инфраструктурных проектов, а также на облегчение и устранение физических и административных узких мест при пересечении границ при наземном сообщении между Европой и Азией. Основная задача III этапа проекта

— определить меры, которые сделают маршруты ЕАТС более опережающими и эффективными. На настоящее время эти соединения уже функционируют, аккумулируя повседневный опыт в сфере торговли и транспорта. В данном контексте задача была скорее обобщить этот опыт и определить координированные меры, которые могли бы содействовать дальнейшему росту транспортных потоков по маршрутам ЕАТС.

Говоря о значимости проекта ЕАТС, эксперт отметил, что сегодня существует значительный потенциал для диверсификации грузовых транспортных маршрутов между Европой и Азией и расширенного использования существующих и прогнозируемых возможностей внутреннего транспорта.

СЕССИЯ 2. МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В СООБЩЕНИИ АЗИЯ— ЕВРОПА: ПРОБЛЕМАТИКА И ПЕРЕДОВЫЕ ПРАКТИКИ

Модератором сессии выступила Зубайда Аспаева, председатель комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам.

Тематика сессии была определена следующими направлениями: транспортный потенциал маршрута из стран Азии в страны Европы через Каспийское, Черное и Балтийское моря; заинтересованность бизнеса и перспективы привлечения грузопотоков в сообщении Европа—Азия—Европа по маршруту Черное—Каспийское—Балтийское моря; взаимодействие железнодорожных предприятий с операторами контейнерных поездов, транспортно-экспедиторскими компаниями и национальными ассоциациями экспедиторов; перспективы увеличения объемов перевозок грузов в сообщении Европа—Азия—Европа; опыт железных дорог по организации ускоренных контейнерных поездов и комбинированных перевозок.

Сессию открыл с презентацией на тему: "Введение в железнодорожный бизнес" Чжао Нин, руководитель отдела по управлению наземными перевозками Sinotrans CSC. В своем выступлении он, в частности, отметил, что на сегодня компания Sinotrans CSC (крупнейшая в Китае логистическая компания, получившая одобрение стандарта ААААА от Комитета по логистическому стандарту КНР, который считается высочайшим уровнем в КНР в комплексном логистическом бизнесе. Sinotrans & CSC имеет более 100 зарубежных филиалов — ред.) может предложить услуги по доставке грузов в более чем 170 городов в Китае. Sinotrans владеет 77 собственными железнодорожными линиями протяженностью 69 км и имеет 7 отделений на погранстанциях, включая Маньчжурию, Алашанькоу, Эрээн, Суйфеньхе, Пинсян, Даньдун и



Шэньчжэнь. В 2016 г. компания транспортировала 44,334 тыс. TEU в евразийском соединении и 360 тыс. т навалом в вагонах.

Чжао Нин подчеркнул, что реализация Стратегии "Один пояс — один путь" (OBOR) усиливает быстрые темпы роста международных железнодорожных грузоперевозок, особенно услуг по перевозкам маршрутными поездами в направлениях Китай—Центральная Азия и Китай—Европа. Объемы перевозок маршрутными поездами в этом направлении растут с каждым днем. К 2020 г. планируется увеличить объем перевозок до 5 тыс. поездов в год.

Представитель Sinotrans CSC выступил с предложениями по улучшению функционирования Евразийского транспортного коридора. В частности, он предложил под руководством ОСЖД и FIATA создать координационный механизм по реализации тарифной политики стран, работающих в рамках Евразийского транспортного коридора; создать информационную платформу для координации и использования транспортного ресурса Евразийского межконтинентального транспортного коридора (включить информацию по ж/д, портам, судоходству), чтобы перевозчики и их клиенты могли использовать этот ресурс для повышения эффективности своей работы; развивать сотрудничество между странами-участницами транспортного коридора для реализации взаимной выгоды и повышения стабильности коридора и его конкурентоспособности.

Относительно перспектив увеличения грузоперевозок по маршруту Европа—Азия—Европа Саулюс Стасюнас, замгендиректора АО "Литовские железные дороги", отметил, что сегодня грузопоток между Европой и Азией существенно увеличился. Логистическая отрасль непрерывно развивается и ищет новые способы транспортировки. Литва заинтересована в развитии транспортных соединений между Европой и Азией и активно поддерживает инициативу "Один пояс — один путь". В т.г. Литовские железные дороги ожидают до 20 поездов из Китая, а в будущем эти грузы должны составлять большую часть грузопотока, т.о. в будущем Литва может стать транзитной страной для китайских компаний.

На развитии "Южного шелкового пути" остановился в своем выступлении Радим Прочазка, директор CD Logistics, отметив, что если раньше это направление рассматривалось как далекая перспектива, то сегодня эта идея уже реализуется на практике, в частности, несколько лет назад был запущен пробный поезд из Китая в Тегеран. Грузоперевозки в направлении из Китая в Европу растут, что связано с развитием регулярных поездов в этом направлении. Остановившись на исторических вехах развития "Великого шелкового пути" Р. Прочазка отметил, что транспортная политика

Китая прошла значительное количество этапов развития. Первой вехой в развитии "Нового Шелкового пути" стало создание специальных экономических зон в прибрежных городах для привлечения инвестиций. Следующая веха развития — ориентация на Запад. Цель — развитие инфраструктуры в середине Китая. После этого началось возобновление юго-западного "Шелкового пути" из провинции Юнань, сообщение с Бирмой. Последняя инициатива "Один пояс — один путь" — "Южный Шелковый путь" объединяет континентальный и морские маршруты.

Зубайда Аспаева, председатель Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам, в своей презентации осветила вопросы, посвященные деятельности ОСЖД в области грузоперевозок. З. Аспаева начала свой доклад с того, что международные перевозки базируются, прежде всего, на хорошо налаженных железнодорожных коридорах. Поэтому на Евро-азиатском пространстве организацией ОСЖД уделяется особое внимание дальнейшему развитию и совершенствованию железнодорожных транспортных коридоров в целях беспрепятственной организации грузового движения. Обсуждаемые на площадке ОСЖД вопросы являются очень актуальными и необходимыми для развития и совершенствования железнодорожных грузовых перевозок, включая комбинированные, на Евро-азиатском пространстве. Вся деятельность ОСЖД неразрывно связана с этим.

З. Аспаева отметила, что глобализация и развитие рыночных отношений между евразийскими странами требуют создания благоприятных условий для движения товаров через границы, что, в свою очередь, будет способствовать дальнейшему развитию торговых отношений между странами Европы и Азии, росту железнодорожных перевозок, включая мультимодальные перевозки, и в результате укрепит их экономический потенциал. Основная задача сейчас — гармонизировать две законодательные системы в Европе. Для обеспечения слаженной работы железнодорожной отрасли следует выполнить огромную работу по оптимизации железнодорожной инфраструктуры.

**СЕССИЯ 3. НОВЫЕ МАСШТАБЫ
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
В СООБЩЕНИИ АЗИЯ—ЕВРОПА.
УНИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, УПРОЩЕНИЕ
ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ.**

Модератором сессии выступил Иван Петров, старший вице-президент FIATA.

Открыл работу сессии Леван Сулаберидзе, директор GR Logistics and Terminals, который рассказал о работе своей компании и остановился на вопросах развития Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). Основной темой выступления Л. Сулаберидзе были стратегические проекты Грузинской железной дороги и ее партнеров. В частности, докладчик рассказал о проекте Баку—Тбилиси—Карс и отметил, что завершение работ по новому коридору от Каспийского моря до Европы через Турцию ожидается к концу 2017 г. и это является важным шагом для увеличения грузопотока по данному маршруту. Есть намерения заниматься перевозками как грузов, так и пассажиров между Центральной Азией и Европой. Объемы грузоперевозок увеличатся на 5 млн т. Программа модернизации Грузинской железной дороги (GR) разработана с целью повышения потенциала транспортной инфраструктуры. Он предположил, что Грузинская железная дорога может сократить рабочие расходы и улучшить операционную безопасность. Побочным эффектом является возможность увеличения скорости поездов.

В 2013 г. в г. Астана Грузия стала одним из учредителей Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), стороны которого согласились осуществлять определенные меры для организации контейнерной перевозки из Китая в Европу. Маршрут ТМТМ, который был разработан для обеспечения транспортных соединений между Западом и Востоком Евразии, позволит странам сократить расходы на международные перевозки грузов. Члены коми-

тета разработали технику транспортировки, которая позволяет осуществлять своевременную доставку груза по принципу "от двери до двери" маршрутным поездом.

Тургут Эркескин, президент UTICAD, вице-президент FIATA, выступил с презентацией "Альтернативы Северного коридора и роль Турции в OBOR". Т. Эркескин сообщил, что Турция играет важную роль в китайской инициативе "Один пояс — один путь" (OBOR). Турция является стратегически важным государством для Центральных и Южных коридоров, у которых существует огромное количество соединений за пределами Турции. В рамках реализации инициативы OBOR у Турции существует множество задач, включающих следующие: завершить железнодорожный проект Баку—Тбилиси—Карс, ускорить переправу через озеро Ван; развивать переправу через Мраморное море для грузовых поездов; развивать железнодорожное пересечение на новом мосту Босфора; способствовать перераспределению перевозок от автомобильных к интермодальным и др.

Президент UTICAD заявил, что у Турции есть огромное количество преимуществ в OBOR. Правительство страны учредило генеральный директорат по вопросам комбинированных перевозок и выдало закон о железнодорожных перевозках. Рынок операторов железнодорожных перевозок будет либерализован, в то время как по некоторым соглашениям в регионе можно будет провести переговоры. Турция заключила соглашения о комбинированных перевозках с Азербайджаном, Туркменистаном, Грузией и Украиной, а также ведет работу по заключению аналогичных соглашений с Казахстаном, Ираном и Пакистаном. Более того, Турция подписала соглашения с Китаем о гармонизации инициативы по Центральному коридору. Также велись переговоры о заключении соглашения по сотрудничеству в секторе железнодорожных перевозок и автомобильной транспортировке. Существует еще много вопросов, которые требуют решения, например, оптимизация транзитного времени при пересечении Каспийского моря, измене-

ние ширины колеи в соответствии с потребностями клиента, привлечение клиентов к использованию товаротранспортной накладной ЦИМ/СМГС и в целом к улучшению сотрудничества.

На системе идентификации контейнеров остановился Дмитрий Федоров, руководитель Департамента информационного обслуживания ООО "SIGIS". Работая над этой проблемой, он отметил, что компания SIGIS столкнулась с проблемой недостаточного количества данных, отсутствия комфортных условий для работы с подвижным





составом и редким обновлением данных. Компания разработала собственную систему, которая может прослеживать груз по 28 странам, включает механизм отслеживания, разные типы подходов, 2612 сертификатов, благодаря чему она смогла заключать прямые договоры, конвертировать данные в единый формат.

Система позволяет отслеживать груз по номеру вагона/контейнера в некоторых странах или только по номеру вагона в другой стране. Дмитрий Федоров отметил, что он бы не хотел, чтобы этот проект был только частной инициативой, и призвал экспедиторов и железные дороги принять участие в процессе создания общего уникального совместного продукта.

Участники Совместного семинара ОСЖД/FIATA подписали итоговый документ — Рекомендации, в которых были предложены следующие меры по развитию интегрированной евро-азиатской транспортно-логистической системы:

- внедрить систему информационного обмена данными для упрощения процедур международной торговли и логистики, которая должна базироваться на принципе совместимости информационных систем разных государственных органов и хозяйствующих субъектов, гармонизации параметров данных (создании единых классификаторов), моделировании процессов обмена информацией с применением кодов Гармонизированной номенклатуры грузов ОСЖД (ГНГ);

- разработать инновационные технологии для организации транспортных процессов по принципу "единого окна";

- облегчить таможенные процедуры и гармонизировать их с технологическими процессами перевозки при пересечении границ путем принятия на национальном уровне новых требований электронного

таможенного контроля, продвигаемых Всемирной таможенной организацией (ВТамО), а также использовать в качестве таможенной декларации железнодорожные накладные СМГС и ЦИМ/СМГС и их электронные версии;

- укреплять взаимодействие между железнодорожными компаниями, международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта, с государственными контролирующими органами (таможенные, пограничные, карантинные), транспортно-логистическими и экспедиторскими компаниями по упрощению процедуры пересечения границ;

- продолжать работу по внедрению накладной ЦИМ/СМГС и ее электронной версии для повышения эффективности железнодорожных перевозок на евро-азиатском железнодорожном пространстве;

- поддержать мероприятия по облегчению процедуры пересечения грузами границ и сокращению времени обработки грузовых поездов на пограничных переходах, выработанные в рамках ОСЖД;

- завершить внедрение региональных инфраструктурных проектов в целях упрощения перевозок и повышения их эффективности;

- создать Совместную рабочую группу ОСЖД/FIATA;

- информировать органы государственной власти о целях и результатах Совместной рабочей группы ОСЖД/FIATA; предложить поддержать практическое осуществление решений и рекомендаций, принятых участниками семинара.

Следующее совместное заседание совместной Рабочей группы ОСЖД/FIATA пройдет в 2018 г.

ХРУСТАЛЕВА Виктория