



Докладчик: Зубайда АСПАЕВА
Председатель Комиссии ОСЖД
по грузовым перевозкам

14-ая сессия Группы экспертов по ЕАТЛ
26-27 октября 2016 г., Ереван, Армения

О деятельности ОСЖД в области грузовых перевозок

Приветствие. СЛАЙД 1

Уважаемые дамы и господа!

Уважаемые участники совещания!

Разрешите от имени Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и от себя лично приветствовать всех участников совещания и выразить признательность Секретариату Европейской Экономической Комиссии ООН, Секретариату ОБСЕ за приглашение принять участие в рассмотрении очень важной для нас темы – совершенствование грузовых перевозок на евроазиатском пространстве и коротко ознакомить с деятельностью Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

СЛАЙД 2

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.

ОСЖД с 1956 года проводит на протяжении 60-ти лет 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 281 тысяч километров железнодорожных линий.

28 стран-членов ОСЖД представлены министрами транспорта, железнодорожные компании, предприятия и управляющие инфраструктурой представлены генеральными директорами стран-членов ОСЖД.

СЛАЙД 3

Железными дорогами стран-членов ОСЖД перевозится в год около 5,5 млрд. тонн грузов и около 4 млрд. пассажиров. Количественный персонал составляет около 4,4 млн. человек. Вагонный парк составляет 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 обеспечение благоприятных тарифных условий. Поэтому в своей работе ОСЖД стремиться учитывать все эти факторы.

СЛАЙД 4

В состав ОСЖД наряду с Министерствами и национальными железнодорожными компаниями,

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

- в статусе присоединенного предприятия ОСЖД входят 41 предприятий, строительных компаний, фирм, научно-исследовательских институтов, заводов, деятельность которых связанная с железнодорожной отраслью.

СЛАЙД 5

Структура ОСЖД представляет собой:

Высшим руководящим органом ОСЖД является Совецание Министров, которое рассматривает и принимает решения на правительственном уровне по всем вопросам, относящимся к направлению деятельности ОСЖД, с учетом предложений Конференции Генеральных директоров железных дорог ОСЖД. Сессия Совецания 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 ОСЖД (штаб-квартира в городе Варшава, Республика Польша), который выполняет функции депозитария "Положения об ОСЖД", а также многих соглашений и договоров, заключенных в рамках ОСЖД. Он обеспечивает деятельность ОСЖД в период между сессиями Совецания 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 расчетным 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.

СЛАЙД 6

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;
- введение дел и усовершенствование документов, формирующих международное железнодорожное транспортное право;
- введение 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.

СЛАЙД 7

Международные перевозки базируются, прежде всего, на хорошо налаженные железнодорожные коридоры, поэтому на Евразийском пространстве следует уделять особое внимание дальнейшему развитию железнодорожных транспортных коридоров.

И естественно, что на этом пространстве для успешного обеспечения железнодорожных грузовых перевозок немаловажную роль играет время. Чтобы выиграть в конкурентной борьбе ставится задача – доставлять груз быстрее, в то же время, обеспечив высокий уровень сервиса (это надежность и точность, оптимальная безопасность груза, внедрение информационных технологий для отслеживания передвижения грузов), а также обеспечение благоприятных тарифных условий. Поэтому в своей работе ОСЖД стремиться учитывать все эти факторы.

На этом слайде представлена схема железнодорожных коридоров ОСЖД в сообщении Европа – Азия.

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

Международные транспортные маршруты формируются на основе отдельных участков транспортных сетей различных государств путем

объединения и упорядочения их деятельности по перевозкам в международном сообщении.

Международный железнодорожный коридор – это комплекс наземных железнодорожных магистралей и железнодорожно-водных переправ с современным техническим оснащением, предназначенных для концентрации в них международных транзитных перевозок с минимальными сроками доставки грузов, с высокими эксплуатационными и экономическими показателями.

МТК отвечают международным техническим параметрам. Маршрут коридора проходит по кратчайшему расстоянию между грузообразующими и грузопогашающими центрами.

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

Основными предпосылками для создания транспортной цепи стали следующие факторы:

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

СЛАЙД 8

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 станций в системе ОСЖД, в том числе железных дорог с различной шириной колеи;

- «Депозитарий» железнодорожной системы 1520 мм, являющейся полностью интероперабельной по своему происхождению;

- наличие сильной позиции железных дорог в странах-членах ОСЖД.

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).

Это 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 (МГТТ);

- Договор о Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении - ПГВ;

- Договор о Правилах пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении - ППВ;

- Договор о Правилах о расчетах в международном пассажирском и грузовом сообщениях;

- 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 за перевозки, единую систему описания и кодирования товаров.

СЛАЙД 9

Рассмотрение тех глобальных задач, находящихся в компетенции нашей организации – ОСЖД, невозможно решать без партнерского сотрудничества с другими международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта.

СЛАЙД 10

Железными дорогами стран-членов ОСЖД перевозится около 4 млрд. пассажиров.

СЛАЙД 11

Объем грузовых перевозок достигает до 5,5 млрд. тонн.

СЛАЙД 12

На данном слайде показана динамика изменения объемных показателей перевозок грузов с 2009 по 2015 годы.

Статистика объемных показателей отражает эффективность работы железнодорожной отрасли.

В значительной мере на снижение объёма грузовых перевозок повлиял мировой финансово-экономический кризис.

СЛАЙД 13

Рост международной торговли между Европой и Азией существенно отражается на транспортных потоках, и, соответственно, на перспективах евро-азиатских транспортных связей.

На сегодняшний день основная часть грузов, доставляемых из Азии в Европу и обратно, по понятным причинам перевозится морским транспортом, с чем и связан рост перевозок грузов в крупнотоннажных контейнерах.

Использование наземных транспортных путей выглядит менее привлекательным из-за больших трансконтинентальных расстояний в сочетании с необходимостью пересечения множества границ. К тому же простое сопоставление транспортных издержек при морской и сухопутной перевозке грузов в контейнерах нередко приводит к мысли о финансовой неконкурентоспособности железнодорожного транспорта. Однако первое впечатление, возникающее при сравнении стоимости и сроков доставки, например грузового контейнера морским и наземным путем из порта Шанхай в порт Гамбурга, может оказаться ложным в силу того, что на практике контейнерные грузы необходимо перевозить из мест производства в места конечного потребления, часто весьма удаленные от портов. Поэтому специалистам по логистике приходится учитывать общую стоимость доставки контейнера по всей цепи.

Железнодорожный транспорт является более привлекательным и конкурентоспособным для контейнерных перевозок как по срокам, так и по стоимости доставки товаров из районов, расположенных сравнительно далеко от морских портов (например, в Китае, Индии) в страны Южной и Восточной Европы.

Следует принять во внимание очевидные возможности и преимущества работы железных дорог, которые, если можно так выразиться, они практически безграничны, они всепогодны, экономичны, экологичны, при этом позволяют преодолевать границы в ускоренном режиме, и перевозить грузы со скоростью до 1000 км в сутки.

ОСЖД придает большое значение вопросам организации контейнерных перевозок маршрутными поездами в направлении Европа – Азия – Европа.

Так, за 2015 год по железным дорогам ОСЖД организовано и курсируют по конкретным маршрутам на постоянной основе 146 контейнерных поездов, включая контрейлерные перевозки, а по готовности отправляется 287 поезда.

На этом слайде географически представлен ряд маршрутов (от порта Пусан, из Китая в страны Западной Европы), по которым организованы и успешно курсируют контейнерные поезда.

Для всех контейнерных поездов проработаны технические и технологические условия их следования (график движения, нормативное время нахождения на пограничных станциях и т.п.), а также установлены определенные тарифные условия на перевозку крупнотоннажных контейнеров в составе маршрутных поездов.

СЛАЙД 14

На этом слайде приведены примеры перевозок грузов контейнерными поездами по маршрутам Чунцин – Дуйсбург, Чэнду – Лодзь, Ухань – Пардубице и др. Регулярность 1-2 пробегов за неделю. Расстояние перевозки до 10800 км. Время в пути – 13-18 суток (в зависимости от маршрута). Средняя коммерческая скорость – до 980 км/суток.

На этом слайде также показана динамика контейнерных поездов по маршрутам.

СЛАЙД 15

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

- Коммерческая скорость 1000 км в сутки и более;
- Короче расстояние перевозки;
- Сокращение срока доставки;
- Конкурентоспособная тарифная ставка;
- Уровень транспортных услуг – электронная накладная, обнаружение и отслеживание груза в пути следования.

Время в пути по морю в среднем составляет от 35 до 45 суток.

Время в пути по сухопутному маршруту – в среднем от 12 до 20 дней в зависимости от направления.

Общая протяженность маршрутов от побережья Тихого океана до Западной Европы составляет около 11000 км. Это расстояние контейнерный поезд преодолевает за 15-20 суток.

СЛАЙД 16

Наличие двух правовых режимов, несомненно, ранее осложняло организацию международных грузовых перевозок. В своей деятельности ОСЖД искало пути сближения СМГС и ЦИМ. Прорывом в этом направлении и практическим решением ряда проблем стала разработка железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС.

Преимущества по применению накладной ЦИМ/СМГС:

- сокращение опозданий (задержек) в пунктах пересечения границ (до 10-12 часов);
- сокращение фрахтовых расходов в связи с отпадением необходимости оформления документов, выставляемых при переотправке;
- упрощение таможенных процедур по причине признания накладной ЦИМ/СМГС в качестве транзитной таможенной декларации и банковского документа;
- обеспечение твердых правовых гарантий (однозначное определение маршрута, распределение транспортных расходов, обеспечение возмещения в случае утери или нанесения повреждения грузу);
- отсутствие системных ошибок, возникающих обычно при оформлении документов, выставляемых при переотправке;

- общее сокращение документооборота по причине наличия возможности использования электронной версии накладной;

СЛАЙД 17

С 2006 года, когда был отправлен с Украины в Германию первый поезд по новой накладной, ежегодно стало наращиваться применение этой прогрессивной унифицированной накладной при пересечении границ.

Имеется возрастающий интерес клиентов в Европе к осуществлению перевозок из Китая, а также в обратном направлении, по данному документу.

В 2012 году был осуществлен пилотный пропуск контейнерного поезда из Китая в Германию по маршруту Чунцин – Дуйсбург. Перевозки по данному маршруту увеличиваются, в 2015 году проследовало 146 поездов, за 6 месяцев 2016 года -104 поездов.

СЛАЙД 18

Как видно на данном слайде, география перевозок значительно расширилась. С использованием накладной ЦИМ/СМГС время прохождения границ сократилось на 8-10 часов, плюс экономия 40 Евро на каждый вагон за переоформление документов.

Железными дорогами постоянно проводится работа по организации перевозок грузов с использованием накладной ЦИМ/СМГС.

Имеется возрастающий интерес клиентов в Европе к осуществлению перевозок из Китая, а также в обратном направлении, по данному документу. Количество международных перевозок по накладной ЦИМ/СМГС увеличивается в таких проектах как: контейнерный поезд из Китая в Германию по маршруту Чунцин – Дуйсбург; из Чехии в Россию - перевозки автокомплектующих для сборки автомобилей «Фольксваген» и «Шкода»; из Германии в Россию - перевозки контейнерных грузов концерна «Фольксваген»; из Франции в Россию - перевозки автокомплектующих для сборки автомобиля марки «Пежо», а также контейнерные перевозки из Чехии в Казахстан.

СЛАЙД 19

В области организации перевозок крупнотоннажных контейнеров между Европой и Азией ОСЖД сотрудничает с ЭСКАТО ООН в рамках двух совместных проектов:

- по планированию и осуществлению демонстрационных пропусков маршрутных контейнерных поездов по Северному коридору Трансазиатской железной дороги (СК ТАЖД);

- по повышению эффективности Евроазиатских железнодорожных маршрутов с приданием особого внимания странам Азии и регионам Кавказа, не имеющим прямого выхода к морю.

Заинтересованными странами подписаны соответствующие Меморандумы о взаимопонимании по реализации совместных проектов. Один из них по СК ТАЖД подписан 17 ноября 2001 года в Сеуле.

ОСЖД придает большое значение вопросам планирования и осуществления демонстрационных пропусков контейнерных маршрутных поездов.

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

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

Безусловно проведенная работа по планированию и осуществлению демонстрационных пропусков контейнерных маршрутных поездов является успехов внедрения – организации контейнерных поездов на регулярной основе из Китая, стран Юго-Восточной Азии в страны Центральной Азии и Западной Европы.

СЛАЙД 20

Развитие и организация комбинированных перевозок в международном сообщении проводится в рамках подписанного в 1997 году «Соглашения об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа – Азия».

Соглашение разработано на основе Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП/AGTC).

Сторонами Соглашения являются 15 стран-членов ОСЖД.

Целью подписания данного Соглашения являлось создание единой транспортной системы «Европа – Азия». Данное соглашение регламентирует технологию перевозок, основные требования к инфраструктуре и использование технических средств комбинированного транспорта.

Актуализация и совершенствование проводятся путем внесения поправок в Соглашение и в Приложения к Соглашению (железнодорожные линии, терминалы и пограничные пункты, железнодорожные станции перегрузки грузовых единиц и смены колесных пар, железнодорожные станции, оборудованные устройствами по автоматическому изменению ширины колесных пар, железнодорожно-паромные переправы, входящие в состав сети международных перевозок, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок; технические характеристики железнодорожных линий; эксплуатационные характеристики перевозок и минимальные требования к инфраструктуре).

СЛАЙД 21

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

Так, например, по тарифным вопросам в области грузовых перевозок правовой основой являются два Договора о транзитных тарифах ЕТТ и МТТ. Неотъемлемой частью этих Договоров являются сами Тарифы ЕТТ и МТТ, которые

обеспечивают:

- номинальный (базовый) уровень тарифных ставок;
 - применение единых тарифных правил (общие и особые правила);
 - единый порядок исчисления и взимание провозных платежей за транзитные перевозки, а также, если перевозка грузов осуществляется через пограничные, припортовые станции, станции переотправки грузов на/с автомобильный, авиационный, водный и трубопроводный транспорт в транзитных направлениях;
 - возможность предоставления скидок
- содержат информацию:
- расчетные таблицы тарифных ставок на перевозку грузов в вагонах и контейнерах;
 - перечень и размеры ставок дополнительных сборов;
 - таблицы транзитных расстояний.

Данные документы ежегодно совершенствуются и актуализируются путем внесения изменений и дополнений в Договоры о ЕТТ и о МТТ и в Тарифы ЕТТ и МТТ с учетом интересов Сторон Договора, в том числе связанные с изменениями в СМГС. Изменения и дополнения в Договоры и в Тарифы предлагаются Сторонами Договоров с учетом своих интересов, на основе периодической оценки транспортного рынка, в частности, уровня железнодорожных грузовых тарифов, действующих для транзитных перевозок на международном рынке, а также уровня грузовых тарифов других видов транспорта, применяемых в направлениях действия ЕТТ и МТТ.

СЛАЙД 22

Вопрос пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ) регулируется Договором о Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ), обеспечивающим применение единых эксплуатационных и технических правил для беспрепятственного использования вагонов в бесперегрузочном сообщении при организации перевозок грузов по нескольким железным дорогам с различной шириной колеи и способствующим обеспечению эффективности работы железнодорожного транспорта и повышению его конкурентоспособности.

Правила - ПГВ определяют:

- условия для грузовых вагонов, допускаемых к обращению;
- порядок предоставления грузовых вагонов;
- передачу и возвращение грузовых вагонов;
- условия пользования грузовыми вагонами;
- эксплуатацию грузовых вагонов;
- ставки плат за пользование грузовыми вагонами в международном сообщении;
- возмещение за пользование грузовыми вагонами (расценки на ремонт грузовых вагонов и другие расчеты).

Ежегодно проводятся работы по совершенствованию Договора о ПГВ и актуализации самих Правил путем внесения изменений и дополнений.

Проведена ревизия ПГВ, которая длилась на протяжении 6 лет. Данная работа уже завершена и результатом этой работы стало принятие комплексных изменений и дополнений в Договор о ПГВ и в ПГВ, которые вступают в действие с 1 июля 2017 года.

СЛАЙД 23

В рамках ОСЖД действует единая система описания и кодирования грузов в международном сообщении. Этот документ называется Гармонизированная номенклатура грузов ОСЖД (ГНГ).

Она разработана на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации (ВТО/WCO) – ГС (HS) и Гармонизированной номенклатуры грузов Международного союза железных дорог (МСЖД/UIC) – ННМ, применяемой европейскими железными дорогами.

Коды ГНГ построены на восьми знаках, из которых первые шесть знаков соответствуют ГС и Комбинированной системе таможенных тарифов ЕС – CN.

Проводится ежегодная актуализация ГНГ, применяемая железными дорогами стран-членов ОСЖД, участвующими в СМГС.

Ведущим разработчиком ГНГ в ОСЖД является ОАО «Российские железные дороги».

Текст ГНГ имеет следующую структуру:

- Основные положения о ГНГ;
- Перечень позиций ГНГ;
- Аналитический список грузов;
- Алфавитный список грузов.

СЛАЙД 24

Благодарю за внимание!

СЛАЙД 25

ОСЖД открыта к сотрудничеству.