

Выступление на 1-ом заседании экспертной  
группы по развитию Евро-Азиатских  
транспортных сообщений  
9-11 марта 2004 г., Алматы, Казахстан

Уважаемый господин Председатель!  
Уважаемые коллеги!

Разрешите приветствовать вас от имени Министерства транспорта Российской Федерации и выразить сердечную благодарность нашим хозяевам за гостеприимство, прекрасную организацию нашего форума, посвященного обсуждению очень актуальной и сложной проблемы развития Евро-Азиатских транспортных сообщений.

Присутствие на 1 заседании экспертной группы представителей транспортных министерств многих стран, международных транспортных и финансовых организаций убедительно демонстрирует высокую заинтересованность государств в создании мощной и эффективной евроазиатской транспортной системы.

Национальный доклад Российской Федерации по развитию транспортных сообщений между Европой и Азией с соответствующими справочно-аналитическими материалами представлен в ЭСКАТО ООН. Позвольте мне остановиться на приоритетах государственной транспортной политики в евроазиатских транспортных соединениях и результатах реализации важнейших транспортных проектов.

В последние годы транспорт работает и развивается на фоне позитивных изменений в экономике. Темпы роста мировой торговли в 1,62 раза превышают среднегодовой прирост производства продукции промышленности и в 1,28 раза сельского хозяйства.

Удельный вес стран Европы и Азии в общемировом экспорте составляет 70%, в общемировом импорте – 65%. Около 40% грузообмена сухими грузами совершается в контейнерах. Суммарный контейнеропоток на евроазиатском направлении составляет около 8 млн. единиц в двадцатифутовом эквиваленте.

Евроазиатский торговый обмен в весовом исчислении оценивается в 300 млн. тонн, в том числе из Европы в страны Азии - 72 млн. тонн, из азиатских стран в Европу - 228 млн. тонн. Согласно прогнозам до 2015 года в весовом исчислении рост объем внешней торговли товарами между двумя центрами мировой деловой активности - Европой и Азией превысит 50%, а суммарный товарообмен достигнет 460 млн. тонн.

С точки зрения организации интермодальных перевозок по российским транспортным коммуникациям «Запад - Восток» и «Север - Юг» важно, что **в рассматриваемой перспективе опережающими темпами будет развиваться взаимный обмен контейнеропригодными грузами.** Объемы торговли этими грузами возрастут с 65 млн. тонн в 2002 году до 135 млн. тонн в 2015 году.

По экспертным оценкам внешнеторговые связи между странами, тяготеющими к направлениям «Запад– Восток») и «Север – Юг», до 2015 года будут развиваться более динамично, чем в целом евроазиатская торговля контейнеропригодными грузами (слайд 1).

Привлечение транзитных перевозок на российские транспортные коммуникации имеет не только узко национальное экономическое значение, оно затрагивает также широкий круг проблем на геополитической карте мира. Широкое использование транспортных коридоров Транссиб и "Север – Юг" для обеспечения евроазиатских связей будет способствовать получению экономических и политических выгод, как Россией, так и многими странами Европы и Азии.

Одна из основных особенностей, характеризующих евроазиатские перевозки - фактически монопольное положение морского транспорта в реализации евроазиатских связей. Только на рынке контейнерных перевозок на его долю приходится 95% общего объема перевозок между странами Европы и Азии.

Однако в перспективе положение сухопутных коридоров, в том числе Транссиба, на рынке евроазиатских контейнерных перевозок может упрочиться с вводом в действие Транскорейской железнодорожной

магистрали, которая подключит к Транссибу третьего по значимости (после Китая и Японии) игрока на восточно-азиатском рынке перевозок. Значительное воздействие эта магистраль может оказать также на переключение определенной части контейнеропотока, следующего между Японией и Европой в морском сообщении с промежуточной перевалкой в Корейском порту Пусан, на железнодорожное сообщение.

В настоящее время Транссибирская железнодорожная магистраль, составляющая основу коридора Транссиб, представляет собой мощную двухпутную полностью электрифицированную линию, протяженностью около 10 тысяч км, технические возможности которой позволяют перевозить до 100 млн. тонн грузов в год, в том числе до 300 тысяч транзитных контейнеров.

Коридор «Транссиб» включает северный луч Трансазиатской железной дороги, который на востоке страны имеет морские и сухопутные связи со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а на западе - соединяется с панъевропейскими коридорами № 2, №3 и №9.

Для повышения эффективности перевозок по коридору «Транссиб» осуществляется двух- и многостороннее межгосударственное сотрудничество по вопросам его соединения с сетью панъевропейских коридоров № 3 и №5 на территории Украины, №2 и №9 на территориях Белоруссии, Польши и Чехии, а также Литвы. На восточном участке коридора аналогичное сотрудничество осуществляется с Казахстаном по развитию коридора Китай - Казахстан - Россия - Европа.

В силу географического расположения России принадлежит ключевая роль в практической реализации прогонов демонстрационных контейнерных поездов по пяти маршрутам Северного коридора Трансазиатской магистрали в рамках деятельности ЭСКАТО ООН по проекту АЛТИД. По предложению Российской Федерации в мае 2004 года намечено осуществить пропуск демонстрационного ускоренного контейнерного поезда по маршруту порт Восточный – Москва – Минск - Варшава - Берлин с целью определения его преимуществ по сравнению с морскими маршрутами доставки грузов между Азией и Европой. Прорабатывается

проект организации аналогичного демонстрационного рейса по маршруту порт Ранжин (КНДР) – Туманган/Хасан – Москва – Варшава – Берлин.

Активно развивается также процесс формирования коридора «Север-Юг», создание которого было инициировано Россией, Индией и Ираном в 2000 году. Коридор "Север – Юг" на своей северо-западной оконечности соединяется с панъевропейским коридором № 9, а в южном направлении обеспечивает транспортно-экономические связи с государствами Прикаспийского региона и через Иран - со странами Ближнего Востока и Южной Азии (слайд 2).

В настоящее время развиваются все основные направления коридора:

Санкт-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань/Махачкала – Иран;

Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск;

Астрахань/Махачкала - Азербайджан – Иран;

Астрахань – Казахстан - Туркменистан – Иран.

Наряду с наземными и морскими маршрутами коридор на территории Российской Федерации включает также магистральные водные пути.

Объем перевозок грузов взаимной торговли государств Прикаспийского региона по южному участку коридора в настоящее время превысил 6 млн. тонн.

В 2003 году к Соглашению по созданию этого коридора присоединились два новых члена - Белоруссия и Казахстан, что ставит новые задачи в плане международного сотрудничества по обеспечению его развития и функционирования, в частности, по сопряжению ответвлений коридоров «Север-Юг» и «ТРАСЕКА» на территориях Казахстана и других государств Центральной Азии.

Российская Федерация выступила с инициативой проведения демонстрационного пробега контейнерного поезда по коридору "Север – Юг" с участием морских переправ на Каспийском море. Эту идею поддержали экспертные группы Координационного Совета коридора.

Прогнозируется рост объемов торговли контейнеропригодными грузами между странами Европы и Азии, тяготеющими к направлению «Запад – Восток», с 8,5 млн. тонн в 2002 году до 17,9 млн. тонн в 2015 году (слайд 3).

Объем торговли контейнеропригодными грузами между странами Европы и Азии, тяготеющими к направлению «Север - Юг», на уровне 2002 г. оценивается в 3,5 млн. тонн (слайд 4). Ожидается, что в 2015 г. объем торговли между указанными странами возрастет в 2 раза и достигнет 7,3 млн. тонн. Экспорт из стран Европы в азиатские страны увеличится в 2,2 раза, из государств Азии в европейские страны - в 1,9 раза.

В целом прогнозные объемы перевозок грузов международного транзита по направлениям "Запад - Восток" и "Север - Юг" представлены на слайде 5.

Основные потоки транзитных грузов по территории России в направлении Европа – Азия показаны на слайде 6.

Обозначая ключевые приоритеты транспортной политики, необходимо выделить, прежде всего, создание единой опорной транспортной сети страны, в основе которой лежат евроазиатские транспортные коридоры. Это зафиксировано в Транспортной стратегии России до 2020 года, одобренной в декабре 2003 года Правительством Российской Федерации.

Актуальными задачами транспортной стратегии являются развитие транзита, наращивание экспорта транспортных услуг. На евроазиатском континенте провозглашаются все более амбициозные задачи развития транспортных коммуникаций и привлечения транзитных грузопотоков. По экспертным оценкам, реализация транзитного потенциала страны, имея в виду привлечение до 10 процентов объема транзитных грузов из стран АТР в Европу, способна дать до 2-3 миллиардов долларов дохода.

Основные положения Транспортной стратегии направлены на дальнейшую либерализацию и повышение согласованности работы транспорта на международном уровне, обеспечение взаимодействия транспортных систем при осуществлении интермодальных перевозок, облегчение пересечения границ, выявление приоритетных транспортных

проектов на основе экономических исследований, дальнейшее развитие существующей инфраструктуры.

Стратегия сочетает в себе подходы, ориентированные в долгосрочной перспективе на развитие сети в целом, а в среднесрочной перспективе - на развитие отдельных коридоров, что позволяет устанавливать приоритеты развития инфраструктуры и концентрировать для их реализации финансовые средства и организационные усилия.

Характеристики системы международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации и основные направления развития их инфраструктуры в период до 2010 года зафиксированы в федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России». Общий объем инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры международного значения оценивается в размере более 17 млрд. долларов, из них государственные инвестиции составят более 4 млрд. долларов.

Транспортная инфраструктура, обеспечивающая перевозки по направлениям «Запад - Восток» и «Север - Юг», в основном соответствует предъявляемым объемам перевозок грузов. Имеющиеся «узкие места» на сети железных дорог, в морских и речных портах, на внутренних судоходных путях в соответствии с указанной программой будут устранены до 2010 года.

В частности, на направлении «Запад - Восток» намечена модернизация и реконструкция железнодорожной линии Красное - Москва - Нижний Новгород - Пермь - Екатеринбург - Находка с организацией скоростного движения. Аналогичные работы будут осуществлены также на линиях Санкт-Петербург - Бусловская, Москва - Суземка, Санкт-Петербург - Вологда - Котельнич.

На направлении «Север - Юг» будут произведены модернизация и реконструкция железнодорожного направления Волгоград - Астрахань - Самур, включая мост через р. Бузан, а также линии Кочетовка - Саратов с учетом организации скоростного движения на ней и электрификации

участка кочетовка - Ртищево. В текущем году будет построен железнодорожный подход к порту Оля.

Реконструируются и расширяются морские порты на Балтике, Каспии, Дальнем Востоке. Прирост перегрузочных мощностей российских морских портов за два последних года составил более 29 миллионов тонн. В порту Махачкала введен в эксплуатацию береговой комплекс железнодорожной паромной переправы.

Осуществляется ряд мер по улучшению условий судоходства на внутренних водных путях, в частности реконструкция Городецкого на реке Волга и Кочетовского на реке Дон гидроузлов.

Весь комплекс вопросов развития дорожного хозяйства охватывает Национальная программа модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации до 2025 года. Продолжается реконструкция автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург, строительство обхода г. Выборга, кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга, реконструкция автомобильных дорог Москва – Ростов-на-Дону – Краснодар, Москва - Нижний Новгород, граница с Украиной - Курск - Саратов - граница с Казахстаном и ряд других.

В феврале этого года с участием Президента России состоялось открытие автомобильного сообщения по дороге Чита – Хабаровск (слайды 7 – 9). Начало сквозного движения по последнему участку самой протяженной в мире национальной автомагистрали стало событием историческим. Оно даст стимул развитию Сибири и Дальнего Востока и значительно повысит потенциал Транссибирского транспортного коридора – главной транспортной артерии страны. Окончательный ввод магистрали запланирован в 2008 году.

Развитие транспортной инфраструктуры – необходимое, но не единственное условие для привлечения масштабных объемов транзитных перевозок на направлениях «Запад - Восток», «Север - Юг». Существенное повышение роли этих направлений в обеспечении евроазиатских экономических связей потребует консолидации усилий всех заинтересованных участников для развития производственно-технической

базы транспорта, проведения обоснованной инновационной и активной инвестиционной политики, совершенствования организационно-правовой и нормативной базы, расширения и повышение качества сервисных услуг, совершенствования тарифной политики.

В этой связи можно отметить такое значимое событие, как проведение 3-ей Международной евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге, на которой были выработаны направления дальнейшего развития евроазиатских транспортных связей, в том числе – с использованием российских коммуникаций.

***В 2004 году важнейшим фактором развития транспортной системы страны станет становление ОАО "Российские железные дороги"*** - крупнейшей в Европе транспортной компании, созданной в соответствии с программой реформы железнодорожного транспорта. Ее потенциал исключительно велик не только в аспекте использования собственных средств компании, но и в плане привлечения инвестиций для финансирования проектов национального значения.

В дорожном секторе получит применение такая перспективная модель финансирования, как государственно-частное партнерство, появятся платные объекты. Это соответствует известному в мировой практике принципу "пользователь платит", что надежно обеспечивает сохранность существующих дорог.

Основными сферами, где преимущественно используются частные инвестиции, являются развитие перегрузочных комплексов в морских и речных портах, а также создание на направлениях международных транспортных коридоров во всех крупных экономических центрах объектов транспортно-логистической инфраструктуры - мультимодальных терминалов и логистических центров.

***В числе приоритетов транспортной политики - ускорение грузодвижения и сокращение удельных транспортных издержек.*** К 2020 году скорость грузодвижения должна вырасти в среднем на 15%, а в основных транспортных коридорах – на 20-30%. Для этого потребуются, прежде всего, устранение административных барьеров на границах страны.



**Развитие интермодальных и логистических технологий будет основано, прежде всего, на комплексной контейнеризации системы грузодвижения.** Стратегией предусмотрено увеличение производства контейнеров, подвижного состава и оборудования, развитие сети контейнерных терминалов. В первую очередь, будут расширены и сооружены новые терминалы на сети железных дорог и в морских портах Санкт-Петербург, Усть-Луга, Новороссийск, Оля, Калининград, Восточный. К 2010 году российские порты будут ежегодно перерабатывать 6-7 миллионов контейнеров.

**Дальнейшая интеграция России в международные процессы транспортного сотрудничества** на Евроазиатском континенте будет идти по пути развития евроазиатских транспортных связей, в том числе наземно-морских, участия в деятельности международных организаций по развитию и стыковкам евроазиатских транспортных коридоров, содействия стыковке европейских и азиатских транспортных сетей, в том числе железнодорожных, автодорожных и комбинированных.

Руководствуясь этими подходами, Российская Федерация предложила включить Транссибирскую магистраль в Европейское Соглашение о важнейших линиях комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП). Этот вопрос через две недели будет рассматриваться на сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике ЕКМТ/ЕЭК ООН.

В заключении отмечу, что рост объемов евроазиатских перевозок по транспортным коммуникациям России станет прочным фундаментом ее экономического и политического сотрудничества и сближения со странами Азиатско-тихоокеанского региона, Центральной Азии и Закавказья, а также экономической интеграции со странами Европы. Вопросы, которые мы обсуждаем на нашем саммите, являются ключевыми, и нет сомнений, что их успешное решение отвечает интересам мирового сообщества.

Благодарю за внимание.