

Выступление председателя МСЖД, президента
ОАО «РЖД» В.И.Якунина на 66-й сессии
Европейской экономической комиссии ООН в
секции «Включенность и конкурентоспособность
для устойчивой жизни»

г. Женева, Швейцария, 15 апреля 2015 г.

Уважаемый господин Бах!
Уважаемая госпожа Молнар!
Уважаемые дамы и господа!

Слайд 1: Титульный

Прежде всего разрешите поблагодарить вас за приглашение принять участие в 66-й сессии Европейской Экономической Комиссии ООН.

Сотрудничество в сфере железнодорожного транспорта – как региональное, так и межконтинентальное – продолжает развиваться. Но вместе с тем, сегодня мировая экономика в целом и железнодорожный бизнес в частности сталкиваются с новыми вызовами.

Остановлюсь на нескольких глобальных трендах и ключевых событиях, напрямую влияющих на развитие и конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

В первую очередь, это выработка в рамках ООН Повестки дня мирового развития на период после 2015 года. Отрадно, что в ней впервые определено, что транспорт – и именно железнодорожный – является одним из главных инструментов для обеспечения устойчивого развития, выравнивания экономических и социальных условий, включенности стран из различных регионов мира в процессы экономической глобализации.

Это означает, что в совместной программе действий будут продемонстрированы все конкурентные преимущества железнодорожного транспорта.

Напомню, что контуры многосторонней политики в области облегчения торговли, транспорта и транзита были в свое время определены на первой глобальной встрече – Конференции 2003 года в Алма-Ате.

Слайд 2: Алматинская и Венская программа действий

Алматинская программа действий стала особенно полезной платформой для стран, не имеющих выхода к морю. Благодаря этой программе они смогли эффективно взаимодействовать с внешними партнерами, включая государства транзита, донорское сообщество и профильные международные организации.

Следующим знаковым событием стала Международная конференция, которую открывал Генеральный секретарь ООН **Пан Ги Мун в Вене** в конце прошлого года.

На конференции была принята новая **Программа действий на десятилетие с 2014 по 2024 гг. для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю**. Ключевым элементом программы – транспорт и транзитные перевозки. Совершенно очевидно, что эта Конференция также заложила прочные основы для полноценного учета интересов всех стран евро-азиатского пространства в Глобальной повестке дня после 2015 года.

Алматинская и Венская программы действий стали основой для развития многостороннего системного регионального, межрегионального и межконтинентального сотрудничества в области осуществления беспрепятственных грузовых и пассажирских перевозок.

Особенно важно подчеркнуть роль Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в подготовке этих программ действий.

Не могу не сказать и о новых форматах работы, которые появляются в рамках самой ООН и направлены на создание эффективного механизма сотрудничества в области транспорта в условиях глобализации.

Одним из таких механизмов является **Глобальное партнерство ООН по устойчивому транспорту, создание которого одобрено на Венской Конференции.**

Считаю, что ЕЭК ООН должна взять лидерство в реализации приоритетов Глобальной повестки ООН после 2015 года в целях продвижения железнодорожного транспорта как наиболее эффективного и экологически устойчивого, особенно с точки зрения транспортных перспектив в развивающихся государствах, в том числе в Глобальном партнерстве.

В этой связи, уважаемые коллеги, хотел бы обратить ваше внимание на новые мега-проекты, имеющие первостепенное значение для развития железнодорожной отрасли в Европе и Азии.

Слайд 3: Транс-Евразийский пояс RAZVITIE

В основу первого проекта положена интегральная инфраструктурная система – гибкое единство транспортных, энергетических и телекоммуникационных систем. Я говорю о проекте **«Транс-Евразийский пояс RAZVITIE»**, инициаторами и разработчиками концепции которого выступили ОАО «РЖД» и Академия наук России.

Ключевой идеей «Пояса RAZVITIE» является именно глобальное солидарное социально-экономическое развитие стран и регионов. При этом следует отметить, что стартовый инфраструктурный и логистический базис для реализации идеи данного проекта уже создан и эффективно работает. Приведу несколько примеров.

Во-первых, это реализуемая комплексная **программа развития Восточного полигона Российских железных дорог**, включая БАМ и Транссибирскую магистраль, которые являются неотъемлемой частью международного транспортного коридора «Восток – Запад».

Во-вторых, создание нового маршрута доставки грузов из стран АТР в Европу и обратно транзитом по территории КНДР, которое стало возможным благодаря **реконструкции участка железной дороги Хасан (РФ) – Раджин (КНДР)** и строительства грузового терминала в порту Раджин, осуществленных ОАО «РЖД».

Последовательное развитие и совершенствование логистических цепочек на направлении Китай – Европа за счет увеличения регулярных перевозок грузов по маршруту **Чунцин – Дуйсбург** (проследовало свыше 490 контейнерных поездов), в том числе с применением унифицированной накладной ЦИМ/СМГС (94 контейнерных поезда).

Слайд 4: Объединенная транспортно-логистическая компания – ключевой инструмент интеграции транспортных систем ЕЭП

Важным шагом в укреплении и расширении евро-азиатских связей стало создание в конце прошлого года **Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК)**.

Многие из вас, я думаю, знают, что ОТЛК была создана по инициативе железнодорожных компаний евразийского союза: ОАО «РЖД», КТЖ и БЧ и включает в себя крупнейшие операторские компании трех государств. На сегодняшний день это пока единственный крупный интеграционный бизнес-проект Евразийского экономического союза, который начал работать в полном объеме с 1 января 2015 года.

В контексте развития евро-азиатских транспортных связей **определенный интерес представляет ещё одна масштабная международная инициатива**, получившая название «**Единый пояс, Единый путь**». Она предполагает интеграцию двух составляющих проектов Китая – «Экономический пояс «Новый шелковый путь» и «Мореходный Шелковый путь XXI века».

*Одной из ключевых составляющих успешной реализации данной инициативы является финансовая интеграция. В ноябре прошлого года Председатель КНР Си Цзиньпинь на Саммите АТЭС объявил о создании **Фонда Шелкового пути**¹, средства которого в размере 40 млрд. долл. США будут выделены на строительство и модернизацию транспортных коммуникаций, в том числе железных дорог, связывающих Китай, Центральную Азию, Ближний Восток и Европу.*

¹ В феврале 2015 года правительство КНР завершило создание Фонда «Шелковый Путь» с уставным капиталом 40 млрд. долларов США.

Следует отметить, что при реализации этих проектов и инициатив открываются широкие возможности, как для ЕЭК ООН, так и для её членов **по формированию нового каркаса транспортных связей Китая с Европой и Ближним Востоком на основе осуществляемой правовой гармонизации.**

Слайд 5: Удельный вес железнодорожного транспорта в перевозках грузов на направлении Азия – Европа – Азия

В условиях активного развития внешней торговли и международного сотрудничества вопросы правовой гармонизации в области транспорта и транзита выходят на первый план. Это особенно актуально в отношении железнодорожных перевозок грузов, в первую очередь, в Евразии, где железные дороги играют ключевую роль в транспортной системе.

Отмечу, что отдельные виды транспорта по-разному адаптировались к происходящим процессам. Яркий пример успешного развития международных грузовых перевозок и расширения доступа на рынки демонстрируют морской и воздушный виды транспорта. Одна из причин этого заключается в том, что они пользуются преимуществами унифицированной системы транспортного права.

Единые стандарты и гармонизированное правовое регулирование в области воздушного транспорта успешно применяются в 191 стране мира, а участниками международных соглашений и конвенций ООН являются все без исключения государства, имеющие выход к морю.

В силу исторических и технологических особенностей железнодорожный транспорт более консервативен в вопросах правовой гармонизации, и его потенциал в международных перевозках пока реализован не полностью.

Существование двух правовых систем – «восточной» (ОСЖД) и «западной» (ОТИФ) – на протяжении многих лет сдерживает развитие экономически эффективных международных транспортных продуктов.

Слайд 6: Действующая система правового регулирования железнодорожного транспорта

Мир изменился, а единое правовое регулирование железнодорожных перевозок пока не создано. В то же время необходимо отметить большие усилия, предпринимаемые в этом направлении именно региональным подразделением ООН – Европейской экономической Комиссией и ее Комитетом по внутреннему транспорту. На протяжении двух последних лет интенсивно работает группа экспертов КВТ ЕЭК ООН по созданию единого железнодорожного права.

Сегодня сделан первый шаг – подготовлен новый правовой режим на основе двух действующих режимов – СМГС (ОСЖД) и ЦИМ (ОТИФ).

Несомненно, прорывом в направлении гармонизации железнодорожного права является **унифицированная накладная ЦИМ/СМГС, которая также предполагает новый правовой режим.**

Но мы должны осознавать, что новое право должно охватить целый спектр вопросов, связанных не только с условиями перевозки грузов и пассажиров, но и непосредственно с техническими, технологическими, эксплуатационными, финансовыми аспектами функционирования железнодорожного транспорта

В этом контексте хочу проинформировать вас, о той колоссальной работе, которая проводится в рамках ОСЖД.

На сегодняшний день **разработан проект Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении и ее приложения: общие положения о договорах перевозки грузов и пассажиров в международном сообщении, общие положения пользования грузовыми и пассажирскими вагонами в международном сообщении, общие положения по подвижному составу и общие положения по железнодорожной инфраструктуре.**

То есть подготовлено совершенно новое право, учитывающее нынешние реалии рынка, те существенные реформы, которые проведены на железнодорожном транспорте большинства стран-членов ОСЖД.

Проект Конвенции с приложениями представляет собой систему договоров и соглашений, в которой учтены интересы всех правовых систем железнодорожного транспорта: стран ЕС, СНГ и Юго-Восточной Азии (Китай, Монголия, Корея, Вьетнам и т.д).

Как видите, проделана серьезная работа. Более того, мы преодолели бóльшую часть этого сложного и тернистого пути. **Поэтому сейчас самое время воспользоваться проектом этого системного документа для подготовки единого железнодорожного права.**

Сохранив дух взаимопонимания и сотрудничества, нам необходимо довести начатую работу до конца.

Слайд 7: Основа будущего единого железнодорожного транспортного права

В результате мы сможем получить единое право, регламентирующее все аспекты деятельности железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве от Китая до Европы на десятилетия вперед.

Наличие единого железнодорожного права позволит не только перераспределить грузовые потоки с морского и автомобильного на железнодорожный транспорт, но и значительно повысить удельный вес железнодорожного транспорта в трансконтинентальных перевозках.

И в этой связи мне, как Председателю Международного союза железных дорог, объединяющего почти 200 компаний мира, видится наиболее актуальным консолидация усилий по созданию единого правового поля, обмену знаниями и опытом, а также формированию основ согласованной мировой железнодорожной политики.

Слайд 8: Основные стратегические направления развития сотрудничества между МСЖД и ЕЭК ООН

Только взаимовыгодное сотрудничество и постоянный конструктивный диалог могут привести к осязаемым результатам. Считаю, что **основными стратегическими направлениями** развития сотрудничества между МСЖД и ЕЭК ООН на ближайшее будущее должны стать:

- формирование глобальной транспортной политики, единого мнения железных дорог мира по наиболее актуальным вопросам;
- гармонизация и унификация норм и стандартов в области железнодорожной техники, инфраструктуры;
- выработка консолидированных подходов и методов к созданию единого железнодорожного права, рассчитанного на применение в глобальном масштабе;
- создание и внедрение гармонизированных систем информационного обеспечения;
- определение сети интегрированных интермодальных международных транспортных коридоров/маршрутов;
- сокращение негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду.

Также хочу подчеркнуть особую важность сотрудничества ЕЭК ООН и МСЖД по вопросам обеспечения безопасности, регулирования железнодорожного транспорта и перевозок пассажиров и грузов, процедур пересечения границ.

И, еще один аспект, который мы все должны понимать – **только тесное сотрудничество всех заинтересованных международных организаций, ассоциаций бизнеса и железнодорожных компаний мира позволит создать максимально благоприятные условия для повышения эффективности международных перевозок и обеспечит гарантии их осуществления на основе международных соглашений и конвенций ЕЭК ООН.**

Благодарю за внимание.