Уважаемые дамы и господа!

От имени Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (Казахстанские железные дороги) приветствую всех участников 18-го экономико-экологического форума ОБСЕ.

Вы знаете одного известного немецкого экономиста с большой бородой, который написал труд под названием Капитал. Его зовут Карл Маркс. Так вот он дал такую характеристику - Транспорт – это плохая необходимость. Я думаю задача всех присутствующих сделать эту необходимость менее плохой.

Какая ситуация в Казахстане. Отсутствие выхода к морю, неравномерное размещение населенных пунктов и природных ресурсов делают экономику нашей страны одной из наиболее грузоемких в мире, обусловливая высокую зависимость от транспортной системы.

Надо сказать, что доля транспортных затрат в стоимости конечной продукции относительно высока и находится на уровне 8% для внутренних железнодорожных перевозок, а в странах с развитой рыночной экономикой данный показатель составляет около 4 %. По показателю грузоемкости экономика Казахстана примерно в 5 раз менее эффективна. Так, на каждую единицу ВВП в долларовом исчислении приходится не менее 9 тонно-километров работы транспорта, а в странах Европейского Союза менее 1 тонно-километра.

Проводимое в последние годы формирование национальной сети железных дорог за счет строительства новых железнодорожных линий, позволило в определенной степени оптимизировать перевозку грузов по кратчайшим маршрутам между регионами и ускорить доставку экспортируемых товаров за пределы Республики Казахстан, снизить долю транспортной составляющей в стоимости конечной продукции.

В тоже время расположение Республики Казахстан в центре евразийского континента предопределяет его геополитическую роль транзитного моста между Европой и Азией.

Мост Евразии - именно так я слышал, а может это и так, называют наш Казахстан, имея в виду географическое расположение в центре огромного континента.

Находясь на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает значительным транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой.

По территории Казахстана проходит ряд международных транспортных коридоров, которые позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток-Запад и сроки доставки грузов.

В настоящее время Казахстан имеет 11 пограничных переходов с Российской Федерацией, 2 с Узбекистаном, по одному с Китайской Народной Республикой и Кыргызстаном, один в райне порта Актау на Каспийском море. Строятся железнодорожная линия для сообщения с Туркменистаном с дальнейшим выходом на Иран и еще один участок для сообщения с Китаем. Итого будет насчитываться 17 пограничных переходов. В связи с этим, одним из основных резервов развития международных перевозок является упрощение порядка пересечения государственных границ, предусматривающее минимальное время стоянок поездов на пограничных переходах государств.

Приведу результаты работы на пограничных станциях.

За 2009 год через межгосударственные стыковые пункты Республики Казахстан было принято и сдано в грузовых поездах 3млн. 925 тыс. вагонов. Из них задержано по разным причинам 34 тыс. вагонов или 0,9 % от количества принятых и сданных вагонов.

Задержки вагонов произошли из-за отсутствия или не соответствия необходимых данных в сопроводительных документах, в особенности в счет фактурах, инвойсах, сертификатах и других документах, а также по техническим неисправностям грузовых вагонов.

За прошедший год через межгосударственные стыковые пункты сдано 763 поезда с общим опозданием на 1003 часа

Принято по стыкам с опозданием 459 поездов на 507 часов.

Основными причинами задержек пассажирских поездов являются:

- попытки провоза незадекларированных товаров в пассажирских вагонах;

- нарушение поездными бригадами и пассажирами Правил провоза пассажиров, багажа и грузобагажа.

Основные задержки поездов как пассажирских, так и грузовых, происходят в основном по вине железнодорожников, грузоотправителей, пассажиров. В тоже время есть резервы по сокращению простоя у работники контролирующих органов, которые ссылаясь на ограниченное количество людей, неразвитость инфраструктуры пограничных переходов, отказываются проводить параллельный осмотр составов, тем самым, дополнительно увеличиваются время простоя поездов.

С целью исключения фактов необоснованных задержек поездов и вагонов на пограничных станциях необходимо улучшить взаимодействие железнодорожников по обеспечению более организованной эксплуатационной работы, обратив особое внимание на четкое взаимодействие с контролирующими органами.

Я поддерживаю все предложения высказанные заместителем Председателя Комитета ОСЖД господином Жуковым.

Конечно необходима методика определения нормативов простоя и составления технологических процессов работы всех участников на пограничных станциях, с учетом описания требований к техническому оснащению таких станций.

Надо осуществить гармонизацию национальных законодательств по осуществлению международных перевозок грузов и пассажиров на всем пути следования.

Создание единого таможенного пространства между Казахстаном, Россией и Беларусью по моему мнению позволит значительно упростить процедуры перевозок грузов и пассажиров внутри таможенного Союза.

Спасибо за внимание!