

**Выступление заместителя Председателя  
Комитета ОСЖД  
Жукова Виктора Павловича  
на Второй подготовительной Конференции  
18-го экономического и экологического  
форума ОБСЕ**

*(г. Минск, 15 - 16 марта 2010 г.)*

Позвольте мне от имени Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и от себя лично приветствовать участников настоящей Конференции и выразить особую признательность организаторам за их приглашение принять участие в ее работе.

С удовлетворением отмечаю актуальность обсуждаемых на Конференции вопросов. В своей работе ОСЖД постоянно сталкивается с ними, так как основной деятельностью ОСЖД является обеспечение, развитие, совершенствование международных перевозок в сообщении между Европой и Азией. Протяженность железных дорог стран – членов ОСЖД составляет более 280 000 км. Железными дорогами этих стран перевозится в год более 5,5 млрд. тонн грузов. 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 сервис, а также дешевле. Поэтому в своей работе ОСЖД вынуждено учитывать все эти факторы.

Анализ перевозок в странах – членах ОСЖД показывает ежегодный рост объемов перевозимых грузов, но он не во всех странах одинаков и, по нашему мнению, использованы не все возможности, а этому мешают существующие барьеры на пути продвижения грузов в международном

сообщении, которые съедают время. Это, прежде всего, пограничные проблемы. Имеются и другие, такие как: недостатки в развитии инфраструктуры на отдельных участках железнодорожных коридоров, наличие двух правовых систем, регулирующих эти перевозки и другие. Все перечисленные проблемы существенно сказываются на конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

В связи с этим стратегическая задача и основные направления нашей работы на период до 2020 года – всемерно искать пути и методы повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Видя эти проблемы, ОСЖД в своей деятельности уделяет большое внимание изучению существующих проблем, разработке соответствующих мер и рекомендаций по совершенствованию работы транспортных коридоров, ликвидации узких мест.

Сегодня мы подробно рассматриваем вопрос инициативы помощи железнодорожному транспорту. Одна из проблем, которая мешает эффективно осуществлять международные перевозки, является проблема преодоления пограничных переходов. Действительно, вопрос чрезвычайно актуальный и серьезный и, как показывает практика, существенно влияющий на многие факторы, такие как: развитие и поддержание торгового диалога между нашими странами, поддержание экономического и финансового благополучия участвующих в процессе перевозки пассажиров и грузов. Выбор вида транспорта зависит во многом от условий пересечения границ. Это связано, прежде всего, с существующими задержками грузов, да и пассажиров на границах. Железные дороги могут затрачивать колоссальные средства на модернизацию и совершенствование своей инфраструктуры, вводить в эксплуатацию скоростные участки, приобретать скоростной подвижной состав, но все эти усилия будут перечеркнуты, если после

скоростного движения наши железнодорожные вагоны останутся в длительном ожидании момента пересечения границы.

Мы видим, что срок доставки груза из Москвы до Берлина иногда доходит до 20 дней, хотя практика показывает, что при условии сокращения срока оформления документов, простоя на пограничных станциях, использования современных технологий срок доставки можно значительно сократить. Это наглядно показали генеральные директора Немецких, Польских, Белорусских и Российских железных дорог в демонстрационном рейсе, совершенном ими от Берлина до Москвы в составе грузового поезда.

Встает вопрос, почему это происходит и что необходимо делать, чтобы поправить положение дел, сократить эти задержки.

Как мы видим, проблема сокращения времени существует, и анализ причин показывает, что их можно разбить на несколько групп.

Первое – это невыполнение в полном объеме намеченных совместных мер по сокращению времени пересечения границ.

Анализ показывает, что если взять простой вагона при переходе через границу, то основными причинами в ряде случаев являются:

- отсутствие или невыполнение единой технологии по обработке поезда;
- недостаточное техническое обеспечение;
- отсутствие эффективных средств контроля;
- отсутствие кинологических служб;
- недостаток кадров и низкий уровень их подготовки и квалификации;
- отсутствие взаимодействия между 2-мя пограничными сторонами;
- недостатки в обработке сопроводительных документов при переоформлении их с одной стороны на другую;
- необоснованные задержки вагонов железнодорожными, таможенными и пограничными службами.

Следующим блоком проблем, которые существенно влияют на работу железнодорожного транспорта, на обеспечение международных перевозок, являются вопросы совершенствования правовых документов, на основе которых осуществляются процедуры международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Совершенствование соглашений СМГС и СМПС, регламентирующих условия перевозок пассажиров и грузов в международном сообщении, находятся в центре внимания ОСЖД. За последние несколько лет проделана большая работа по совершенствованию и актуализации СМГС. Изданы новые тексты Соглашения и Служебной инструкции к Соглашению, в которых учтены все изменения и дополнения, принятые после 1990 года, в том числе заимствованные с ЦИМ. В настоящее время проводится ревизия СМГС и ЦИМ с целью приблизить их к требованиям сегодняшнего дня.

К сожалению, сегодня действуют две системы международного железнодорожного права на большом евроазиатском пространстве, и мы должны с этим считаться.

Перевозка грузов по двум правовым документам, естественно, вызывает ряд неудобств для клиентуры и перевозчиков: требует обязательного переоформления перевозочных документов при переходе груза через пограничные переходы, что приводит к продолжительным задержкам груза и дополнительным финансовым затратам. При переоформлении возникают искажения и ошибки, что также приводит к задержке груза.

Важнейшим направлением нашей работы было признано облегчение пересечения границ путем создания новой унифицированной железнодорожной накладной, удовлетворяющей предписаниям как ЦИМ, так и СМГС. Результатом этой работы стало создание единой унифицированной накладной ЦИМ/СМГС и Руководства к ней.

25 июля 2006 г прошел первый экспериментальный поезд весом 1120 тонн с грузом черных металлов, следующий из Украины в Германию, пересек государственную границу между Украиной и Польшей без переоформления перевозочных документов, который наглядно показал возможности и преимущества работы по новой накладной. Сегодня уже по этой системе успешно курсируют поезда по территории России, Украины, Польши, Беларуси и других стран.

Прежде всего необходимо отметить, что был достигнут прогресс в создании и применении унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, позволившей осуществлять международные железнодорожные грузовые перевозки между сторонами СМГС и КОТИФ без переоформления сопроводительных документов. Кроме этого, данная накладная одновременно выполняет функции и таможенного документа, что, в свою очередь, позволяет существенно сократить время прохождения грузов через границы и уменьшить финансовые расходы.

Ее использование представляет собой первый шаг на пути к реализации цели, заключающейся в обеспечении правовой интероперабельности между положениями ЦИМ и СМГС. Одновременно работа над проектом продолжается.

После рассмотрения и согласования на совещании Комитет ОСЖД по транспортному праву с 1 июля 2008 г. вступили в силу документы, сопутствующие накладной ЦИМ/СМГС, а именно: ведомость вагонов, ведомость контейнеров, коммерческий акт ЦИМ/СМГС, а также порядок согласования новых маршрутов, на которых предусматривается применение накладной ЦИМ/СМГС.

Благодаря использованию ведомостей вагонов и контейнеров ЦИМ/СМГС стала возможной отправка по одной накладной маршрутной поездов, а также групп вагонов и контейнеров. Преимущественно

коммерческого акта ЦИМ/СМГС состоит в том, что он предназначен для установления ущерба, возникшего при перевозке по накладной ЦИМ/СМГС как территории правового поля ЦИМ, так и СМГС, потому что все перечисленные выше документы одновременно признаются как в сфере действия одного, так и другого транспортного права.

В 2009 году уделялось особое внимание разработке электронной формы накладной ЦИМ/СМГС, поскольку с 1-го июля 2009 года на территории Европейского Союза войдут в силу новые положения по обеспечению таможенной безопасности, согласно которым все товары за два часа перед вхождением в ЕС или выходом из него должны быть заявлены таможене в электронном виде.

Отмечая достигнутый прогресс в реализации проекта создания унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, необходимо работать в направлении:

- расширения зоны применения накладной ЦИМ/СМГС на железные дороги Казахстана, Монголии и Китая;
- ускорения работы по завершению создания электронной накладной ЦИМ/СМГС.

В настоящее время активно осуществлялись перевозки грузов с использованием накладной ЦИМ/СМГС по ранее согласованным маршрутам, а также по новым маршрутам.

Начиная с октября прошлого года, для компании ВТТ компанией «ДБ Шенкер» была организована перевозка контейнерных поездов из Дуйсбурга в Кунцево-2 (Московская железная дорога) в тесном сотрудничестве с ПКП Карго, БЧ и ОАО «РЖД».

Осуществляются перевозки для компании «Класс» (Германия) в Краснодар (юг России).

С применением данной накладной активно осуществляется перевозка автомобильных запасных частей для компании «Фольксваген» в Калугу (Россия).

Осуществляются перевозки со станции Млада Болеслав (Чехия) на станцию Калуга-1. С 2009 года по этому направлению на регулярной основе курсируют 10 контейнерных поездов.

С 2008 года по пятому коридору между Рыбницей (Словения) и Львовом (Украина) транзитом через Венгрию осуществляется перевозка повагонных отправок по накладной ЦИМ/СМГС. Перевозки в сотрудничестве с СЗ, МАВ Карго и УЗ были организованы компанией «Интеревропа».

Были унифицированы работы по организации демонстрационных пропусков поездов с использованием накладной ЦИМ/СМГС по северной оси транспортного коридора ОСЖД № 5 между Украиной и Австрией транзитом через Словацкую Республику.

В коридоре ОСЖД № 9 идет подготовка демонстрационных пропусков поездов с использованием накладной ЦИМ/СМГС между Румынией и Россией транзитом через Украину, предусматривающих доставку запасных частей для автомобилей «Рено» со станции Клумести до станции Москва Павелецкая.

Планируется использовать накладную ЦИМ/СМГС в железнодорожно-паромном направлении Мукран-Клайпеда и далее в Россию или Казахстан.

Следует отметить также и тот факт, что по просьбе клиентуры компания ОАО «РЖД» объявила новые маршрутные линии на южном направлении России, на которых возможно использование накладной ЦИМ/СМГС.

Сегодня мы наглядно видим, что унифицированная накладная ЦИМ/СМГС находит применение, ею пользуются в настоящее время

ежедневно, по этой накладной отправляются сотни вагонов, контейнеров, и опыт ее применения в течение 3-х лет подтверждает, что проделанная всеми участниками работа продуктивна и полезна.

Необходимо отметить, что работа над проектом продолжается в части расширения зоны применения накладной, завершения создания электронной накладной, по сквозному рассмотрению претензий ЦИМ/СМГС и выплате компенсационных сумм, работе по дальнейшей гармонизации положений ЦИМ/СМГС.

Следующий блок проблем лежит в сфере действия государств и правительств. Анализ причин невыполнения ряда совместных комплексных мероприятий по обеспечению пересечения границ железнодорожным транспортом показывает, что ряд проблем находится в поле влияния и действия государств и правительственных органов стран-членов ОСЖД. Мы провели опрос стран-членов ОСЖД и установили, что большинство стран имеют государственную программу «Граница», в которой обозначены приоритеты и меры по развитию пограничных переходов, соответствие их международным требованиям. Однако, не все страны имеют такие программы. Но даже при наличии программы стоит вопрос финансирования этих программ, их содержания, целостности, охвата всех вопросов. В ряде случаев упор делается на автомобильные переходы. В связи с этим возникает необходимость рекомендовать всем странам подготовить свои государственные программы по развитию пограничных переходов, охватывающие все виды транспорта и определяющие их финансирование.

Одновременно хотелось бы отметить, что в ряде случаев по инициативе стран готовятся международные конвенции, направленные на облегчение пересечения границ. Они долгое время готовятся, согласовываются, а затем не подписываются или не принимаются. Такое случилось с Конвенцией о процедуре международного таможенного

транзита, в которой предусмотрено признание накладной СМГС в качестве таможенного документа. Конвенция прямо направлена на сокращение времени прохождения границ железнодорожным транспортом, ликвидацию ненужных задержек и т.д. Но с 2007 года и по настоящее время кроме Украины её никто не подписал.

В настоящее время, ОСЖД, ОТИФ, ЕС совместно подготовили очень нужное и важное Приложение № 9 к Конвенции о согласовании контроля грузов на границе от 1982 года, касающееся работы железнодорожного транспорта. В приложении четко прописаны все требования и условия контроля груза при прохождении его через границу.

В феврале т. г. 124 сессия рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, проект этого приложения полностью одобрила и направила на согласование административного комитета АСЗ. Хотело бы надеяться, что судьба этого приложения будет более удачной.

Мне представляется, что в этой ситуации нам необходимо:

1. Принять декларацию, в которой отразить все основные направления работы по вопросу облегчения пересечения границ железнодорожным транспортом;

2. Рассмотреть и одобрить программу действий стран по облегчению пересечения границ, где основное внимание уделить:

- сбору статистики по выполнению норм времени и задержек груза на границах,

- определению временных нормативов для каждого пограничного перехода,

- созданию государственных программ по облегчению пересечения границ,

- содействию в подписании и ратификации Конвенции о таможенном транзите,

- содействию в более широком применении унифицированной железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС в международном грузовом сообщении,

- одобрению приложения 9 Конвенции о согласовании,

- присоединению к Конвенции 1952 г.,

- более широкому внедрению современных достижений науки и техники по контролю грузов и пассажиров,

- проведению конференции или форума в 4-х летний период по рассмотрению вопросов облегчения границ.

3. Считать актуальными меры и рекомендации, принятые на предыдущих межведомственных совещаниях.

4. Заключить «договора доверия» между таможенными органами, входящими в коридор (о солидарной ответственности).

Благодарю за внимание.