

Роль Белорусской железной дороги в обеспечении европейского транзита

СЛАЙД 1

Выгодное геополитическое расположение Республики Беларусь на **перекрестке международных транспортных коридоров** предопределило роль ее железной дороги как важнейшего связующего звена в обеспечении торгово-экономических связей стран ОБСЕ между собой, а также в сообщении со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

СЛАЙД 2

Белорусская железная дорога - это **современная транспортная система** протяженностью 5,5 тыс. километров, из которых порядка 900 километров электрифицировано. Протяженность однопутных участков составляет 3,9 тыс. километров, двухпутных – 1,6 тыс. километров. Перевозки осуществляются поездами массой до 7 тыс. тонн и длиной до 1500 метров.

На долю Белорусской железной дороги приходится около 75% всех выполняемых в республике грузовых и более 50 % пассажирских перевозок. Она является **наиболее эффективным, надежным и массовым видом транспорта**, к тому же обладающая необходимой инфраструктурой, **имеющая достаточные резервы пропускной и провозной способности.**

Важнейшими для железнодорожного комплекса Беларуси являются перевозки транзитных грузов. Оказание транспортных услуг по транзиту грузов это

важнейший источник доходов для дороги и валютных поступлений в целом для Республики Беларусь.

СЛАЙД 3

В январе-феврале 2010 года дорогой было перевезено **7,6 млн. тонн транзитных грузов, что на 2,7 % больше** по сравнению с аналогичным периодом 2009 года.

Наибольшие объемы транзитных перевозок осуществляются в сообщении с Россией, Латвией, Польша, Литвой и Украиной.

В течение последнего десятилетия на территории Беларуси сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков. Это, в первую очередь, перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов через такие порты Балтийского моря как Калининград, Вентспилс и Клайпеда.

СЛАЙД 4

Важное значение также имеют перевозки в страны Центральной и Западной Европы и обратно по **II Общеввропейскому транспортному коридору**, а также сравнительно незначительные, но достаточно перспективные перевозки по **IX Общеввропейскому транспортному коридору** между странами Балтийского и Черного морей.

При этом следует отметить, что II Общеввропейский транспортный коридор в части железной дороги по территории Беларуси **полностью двухпутный, электрифицирован и является более экологичным по сравнению с автомобильным.**

Реализация преимуществ удобного географического расположения нашего государства требует проведения более эффективной транспортной политики, способствующей развитию и модернизации инфраструктуры транспортных коридоров, совершенствованию нормативно-правовой базы и таможенного законодательства, внедрению современных информационных технологий.

Все это предусмотрено **«Комплексной программой обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006-2010 годы»** и **«Программой развития железнодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2007-2015 годы»**.

СЛАЙД 5

Одним из приоритетных направлений повышения транзитной привлекательности является развитие грузовых транзитных перевозок по **II Общеввропейскому транспортному коридору** (Берлин-Варшава-Брест-Минск-Москва-Нижний Новгород). Так, в 2009 году в рамках указанного коридора перевезено **9,3 млн. тонн грузов**, из них железнодорожным транспортом **56%**.

Белорусской железной дорогой за 2 месяца 2010 года в направлении **Восток-Запад** перевезено **1,6 млн. тонн грузов**, что составляет **116 %** к аналогичному периоду прошлого года. Из них через пограничный переход Брест – Тересполь – **1,0 млн. тонн** или **136 %**;

В структуре перевозок преобладают каменный уголь, нефтепродукты, лесные грузы и руда.

В направлении **Запад-Восток** перевезено **141 тыс. тонн грузов**, что составляет **118 %** к аналогичному периоду прошлого года. Из них через пограничный переход Брест-Тересполь 111 тыс. тонн или 104 %.

Таким образом, **суммарно** в обоих направлениях перевезено **пряжка 1,8 млн. тонн грузов**, что составляет **117 %** к аналогичному периоду прошлого года.

В данном сообщении Белорусская магистраль имеет достаточно развитую складскую инфраструктуру, эффективную технологию перегруза и передачи вагонов. Все это совместно с современным информационным и правовым обеспечением создает благоприятные предпосылки для значительного наращивания грузовых транзитных перевозок.

В целях развития транспортно-логистической деятельности и привлечения дополнительных грузов, следуемых в сообщении Восток-Запад-Восток через Брестский пограничный переход создано предприятие «Брестгрузтранслогистик», а через пограничные переходы Гродненской области «Барановичский грузовой центр транспортной логистики».

Складские помещения в Бресте (крытые склады и открытые площадки) позволяют разместить в таможенном режиме склада временного хранения **около 100 тыс. тонн различных грузов**. Дорога располагает большим парком контейнеров для максимального удовлетворения потребностей грузоотправителей страны, а также иностранных фирм для осуществления перевозок грузов из стран Евросоюза транзитом по Беларуси в страны СНГ и Азиатского региона.

Существующие перегрузочные и передаточные мощности уже сейчас позволяют перерабатывать **в 2 раза больший грузопоток.**

СЛАЙД 6

Учитывая мировую тенденцию контейнеризации перевозок грузов, дорогой проводится работа по организации перевозок грузов в контейнерах, в том числе маршрутными контейнерными поездами. По дороге курсируют контейнерные поезда: «Восточный ветер» по маршруту Берлин - Брест - Москва, «Казахстанский вектор» по маршруту Брест - Россия - Казахстан – страны Средней Азии, «Монгольский вектор» по маршруту Брест - Россия - Монголия - Китай, поезд для перевозки грузов концерна «Фольксваген» по маршруту Брест-Калуга-Брест, «ZUBR» по маршруту Эстония - Латвия – Беларусь - Украина в обоих направлениях, поезд комбинированного транспорта «Викинг» по маршруту Украина-Беларусь-Литва в обоих направлениях.

Ассоциацией европейских интермодальных перевозок в 2009 году поезд «Викинг» признан **лучшим европейским проектом** по перевозкам грузов из пункта А в пункт Б.

В 2009 году в составе контейнерных поездов по Бел.ж.д. проследовало **126,4 тысячи контейнеров** в двадцатифутовом эквиваленте, что в сравнении с 2008 годом составляет **127,3%.**

В 2010 году продолжается работа по увеличению объемов перевозок грузов и созданию новых маршрутных контейнерных поездов.

Так, по маршруту Везуль (Франция) – Франкфурт на Одере (Германия) – Малашевиче (Польша) – Брест (Беларусь) - Воротыньск (Россия) 5 марта 2010 года транзитом по БЖД стартовал новый проект - специализированный контейнерный поезд по перевозке **автокомплектов концерна «Пежо-Ситроен»** на сборочный автозавод в Калужской области.

Первый «пилотный» поезд из Италии в Республику Беларусь и транзитом в страны СНГ, Литву, Латвию, Эстонию, Китай, Корею и обратно отправился 09.03.2010 с терминала Портогруаро (провинция Венеция, Италия) до Бреста с дальнейшим отправлением другими контейнерными поездами.

В настоящее время прорабатывается вопрос организации контейнерных поездов из Германии (Дуйсбург) в Москву и обратно.

Как известно, до настоящего времени с повестки дня не снята проблема наличия двух различных транспортных прав при осуществлении железнодорожных перевозок в направлении Запад-Восток-Запад.

В настоящее время при классической схеме перевозки грузов железнодорожным транспортом через белорусско-польские пограничные переходы осуществляется с переоформлением накладных транспортного права ЦИМ на накладную транспортного права СМГС на пограничных станциях Польских железных дорог. При активном участии специалистов Белорусской железной дороги была разработана единая унифицированная накладная ЦИМ/СМГС узаконенная в качестве Приложения 22 к

СМГС. Она позволяет осуществлять перевозки на всем пути следования по одной накладной, ускорить сроки доставки грузов, усовершенствовать вопросы организации перевозок грузов и тем самым создать условия для привлечения дополнительных объемов перевозок. Белорусская железная дорога открыта для перевозок грузов по единой накладной по всем направлениям. По единой накладной уже осуществляются большинство контейнерных перевозок через пограничный переход Брест-Тересполь.

В то же время медленно расширяется сфера действия накладной ЦИМ/СМГС. Необходимо ускорить работу по присоединению к проекту большего количества перевозчиков из стран Западной Европы, а также железных дорог Казахстана и Китая. Это должно дать дополнительный импульс контейнерным перевозкам во Втором общеевропейском транспортном коридоре.

Одним из основных аспектов повышения транзитной эффективности Республики Беларусь является оптимизация контроля за перемещением товаров через таможенную границу и сокращение сроков их таможенного оформления.

Белорусская железная дорога совместно с Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь реализует проект по таможенному оформлению грузов, предусматривающий обмен поездной передаточной ведомостью на станции Брест по колее 1435мм с использованием электронной цифровой подписи.

Также Белорусская железная дорога реализует проект по электронному декларированию

экспортируемой продукции организациями Республики Беларусь.

Все это позволяет значительно ускорить документооборот, снизить количество задержек грузов на границе, обеспечивая их беспрепятственное продвижение по назначению.

СЛАЙД 7

Приглашаю всех к сотрудничеству и партнерству с Белорусской железной дорогой !

Благодарю за внимание.