

ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ. МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕВРОПОЙ (TSR between Asia and Europe)

I Petrakov Gennady Petrovich I
President of Federal agency of railway transport
Ministry of transport
I 페트라코프 겐나지 페트로비치 I
러시아 교통부 차관

Геополитическое положение России определяет особую роль железнодорожного транспорта в обеспечении транспортных связей внутри страны и с сопредельными государствами.

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации играет исключительную роль в создании условий для перехода экономики страны на инновационный путь развития и устойчивого роста.

Одним из приоритетных направлений транспортной политики Российской Федерации является создание эффективных, безопасных и надежных наземных международных коридоров (МТК), обеспечивающих устойчивый рост и потребности мирового сообщества в перевозке пассажиров, перемещении товаров и предоставлении комплексных услуг.

В настоящее время одним из основных направлений развития международных транспортных коридоров является развитие коридора «Восток - Запад».

МТК «Восток-Запад» обеспечивает прямой выход грузам России, стран СНГ и Европы в дальневосточные российские морские

порты и на пограничные переходы. Основной грузовой базой коридора в транзитном сообщении являются трансконтинентальные перевозки между странами Азиатско-Тихоокеанского региона с европейскими странами.

Основу транспортного потенциала коридора составляет Транссибирская железнодорожная магистраль, имеющая протяженность свыше 9 тыс. километров.

Данная магистраль проходит по территории 20 субъектов Российской Федерации и 5 федеральных округов. В регионах, обслуживаемых магистралью, добывается более 65% производимого в России угля, осуществляется почти 20% нефтепереработки и 25% выпуска деловой древесины. Сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны и основных природных ресурсов, помимо угля и леса это газ, руды черных металлов, строительные грузы и др. Таким образом, помимо перевозки транзитных грузов Транссиб обслуживает огромный промышленный регион Российской Федерации.

Транссибирский маршрут (ТСМ) это естественная возможность России быть проводником экономического взаимодействия меж

ду Азией и европейскими странами.

Преимущество сухопутного маршрута Транссибирской магистрали это сокращение времени доставки грузов. Прямое железнодорожное сообщение сокращает расстояние перевозки грузов из Китая в Европу в 5 раз. Существенно сокращается срок доставки грузов: со станции Находка-Восточная до станции Автово до 9,5 суток, до станции Брест до 12,5 суток, до Берлин до 14,5 суток.

Таким образом, Транссибирский железнодорожный коридор представляет собой альтернативный путь к традиционному морскому пути доставку грузов и контейнеров из Юго-Восточной Азии через Индийский океан и далее через Суэцкий канал в Европу.

В целях согласованного развития транспортной инфраструктуры в Европе в формируемой системе международных транспортных коридорах на территории России в состав коридора «Транссиб» полностью включен **панъевропейский** коридор № 2. (Берлин-Варшава-Минск-Москва-Нижегород). В свою очередь, в будущем, предусматривается преобразование данного коридора в «Евразийский транспортный коридор», с развитием по маршруту Берлин – Варшава – Минск – Москва – Екатеринбург – Иркутск – Хабаровск – Владивосток и созданием мощной железнодорожной инфраструктуры на территории России направлений на Дальний Восток и Японию.

Ключевой задачей для Транссиба остается внедрение в процесс грузовых перевозок современных технологий, что является международно признанным методом развития, и в частности логистических центров, мони-

торинга сопровождения грузов на всем пути следования, электронного декларирования, унификации сопроводительных документов, упрощения процедур досмотра при ввозе и вывозе товаров.

Наиболее перспективными для привлечения к перевозкам по Транссибу являются растущие объемы торговли Республики Кореи, Японии, а также северных и северо-восточных районов Китая со странами Европы.

Кроме того, немаловажной задачей при системном подходе к развитию транспортных коридоров, в частности Евразийского транспортного коридора, является развитие основных «узких мест», к которым относятся пограничные переходы. Для освоения прогнозных объемов транзитных перевозок грузов предполагается развитие железнодорожного пункта пропуска Хасан в рамках федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2011 – 2016 годы)».

Перспективы развития транзитных перевозок также во многом зависят от реализации проекта восстановления Транскорейской магистрали с выходом на Транссиб. Данный проект позволит обеспечить прямое железнодорожное сообщение между странами Европы с Республикой Корея, и значительно повысить привлекательность железнодорожной перевозки южнокорейских контейнерных грузов за счет исключения «морского плеча» (Пусан – Владивосток).

На сегодняшний день одним из механизмов, направленных на совершенствование функционирования крупных транспортных кор-

идоров является федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России(2010–2015 годы)». Основными целями программы в части железнодорожной инфраструктуры является обновление и модернизация основных производственных фондов в железнодорожного транспорта общего пользования, развитие действующей инфраструктуры, строительство новых железнодорожных линий, снижение уровня износа основных фондов, а также повышение эффективности работы железнодорожного транспорта, снижение транспортной составляющей в конечной цене.

В части мероприятий для достижения целей развития транспортных коридоров России как транзитного потенциала страны предусмотрены мероприятия по строительству и реконструкция мостовых переходов, удлинение приемоотправочных путей, строительство и реконструкция тоннелей, в том числе под р. Амур в г. Хабаровске, усиление устройств электроснабжения, обновление устройств автоматики и телемеханики. Кроме того, предусмотрено строительство обходов Омского и Читинского железнодорожных узлов и развитие Московского транспортного узла, а также строительство терминально-логистических центров в ключевых регионах России.

На реализацию указанных мероприятий в период до 2015 года предполагается направить около 2,5 трлн. рублей.

Кроме того, утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года, которая должна стать основой и одновременно инструментом объединения усилий государства и бизнеса для решения перспективных экономических

задач в достижении крупных социально-значимых результатов.

Важно отметить технологии перемещения груза по железным дорогам России. Средняя скорость движения грузов составляет от 900 километров в сутки, а ускоренных контейнерных поездов от 1000 до 1200 километров в сутки. Основные задержки происходят в портах, на подъездных путях и погранпереходах. Именно по этой причине необходимо создание системы информационного и технологического взаимодействия отдельных видов транспорта в едином транспортном комплексе, разработка единых автоматизированных систем управления перевозками и создание общих транспортных логистических центров. Железнодорожный транспорт имеет доминирующую роль в транспортном конвейере страны и несет наибольшие по сравнению с другими видами транспорта потери при выполнении перевозки грузов в прямом, непрямом и смешанном сообщениях.

В тоже время, высокий уровень информатизации на российских железных дорогах позволяет применять новые информационные технологии.

Это технологии планирования, организации перевозок и эффективного согласования процессов перевалки на другие виды транспорта и при приеме-сдачи грузов на железнодорожных пограничных переходах. Что позволяет рационально использовать транспортные средства за счет сокращения межоперационных периодов. Следовательно, одна из важнейших задач – это создание логистических центров на транспорте, что позволит разработать и организовать оптимальную схему грузовых перевозок всеми

видами транспорта по территории России и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность не только всех видов транспорта по обеспечению перевозок грузов и оказанию сопутствующих услуг, а также деятельность федеральных органов исполнительной власти

Сегодня пришло время определить основные принципы построения логистической системы на железных дорогах, организации и внедрения логистических методов управления взаимодействия с портами по сокращению и минимизации потерь при перевозке грузов через морские и речные порты, информационного обслуживания партнеров.

Развитие единой логистической системы российских железных дорог приведет в конечном итоге к совершенствованию обслуживания грузоотправителей, сокращению доли транспортной составляющей в конечной цене продукции и минимизации потерь при перевозке грузов через морские и речные порты и железнодорожные пограничные переходы.

Именно поэтому вопросы о комплексном развитии крупных транспортных коридоров, предусматривающих согласованное развитие и единую технологию работы портов, железнодорожного и автомобильного транспорта регулярно рассматриваются на различных уровнях.

Существует острая необходимость улучшения порядка взаимодействия между жел

езными дорогами России и морскими портами путем расширения логистических связей, разработки единых технологических процессов работы железнодорожного транспорта и портов, а также обмена оперативной информацией в части прогноза подачи железнодорожных вагонов, наличие перевалочных мощностей в портах, что позволит стабилизировать фрахт и подход судов.

Анализ динамики развития экспортно-импортных грузопотоков показывает, что в перспективе Россию ожидает стабильное увеличение внешнеторговых перевозок через порты, и особенно порты Дальневосточного региона. При этом, во избежание простоев вагонов на предпортовых станциях, необходима государственная политика, с привлечением заинтересованного частного капитала, для строительства новых грузовых терминалов, оснащенных складами для хранения генеральных грузов и сортировочной системой, позволяющей подбирать судовые партии из прибывающих вагонов для каждого причала. Все это позволит улучшить использование инфраструктуры транспортного узла и увеличить его пропускную способность.

Сегодня наши действия нацелены на то, чтобы Федеральное агентство стало более открытым для пользователей услуг железнодорожного транспорта, с тем, чтобы участники перевозочного процесса были в курсе проблем, которые мы решаем, четко понимали нашу позицию по актуальным вопросам развития железнодорожных транспортных коридоров и страны в целом. ☺