

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

Совместный семинар ITF/UNECE/WB по преодолению препятствий при пересечении границ (Париж, 5-6 марта 2009 г.)

ВЫСТУПЛЕНИЕ

заместителя Председателя Комитета ОСЖД

Жукова В. П.

Позвольте мне от имени Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и от себя лично приветствовать участников настоящего семинара и выразить особую признательность организаторам за их приглашение принять участие в столь представительном собрании.

С удовлетворением отмечаю актуальность обсуждаемых на семинаре вопросов. В своей работе ОСЖД постоянно сталкивается с этими вопросами, 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 4,2 млрд. пассажиров. И естественно, что на этом пространстве для успешного обеспечения железнодорожных перевозок немаловажную роль играет время, а время – это деньги. 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. Это, прежде всего, пограничные проблемы, что существенно сказывается на конкурентоспособности железнодорожного транспорта, его эффективности.

На сегодняшнем форуме мы подробно рассматриваем вопрос преодоления препятствий при пересечении границ. 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.

В международном сообщении странами ОСЖД почти через 200 пограничных переходов перевозится в год более 600 млн. тонн груза. При этом значительная часть вагонов задерживается на границе, некоторые

вагоны простаивают месяц и более. Таким образом, исключаются из оборота дефицитные вагоны, снижается эффективность использования, экономические и финансовые показатели, а главное – срок доставки груза не выполняется и клиентура теряет доверие к железнодорожному транспорту.

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

Проведенные исследования выявили и показали множество причин, влияющих на задержки при прохождении пассажиров и грузов через границу. Мы их знаем. Результатом совместной работы ОСЖД/МСЖД стала выработка большого количества мер и рекомендаций. Эти решения были учтены. Следует отметить, что задержки сократились в 2 раза. За последнее время очень много было сделано странами – членами ОСЖД, но все равно положение до конца не поправлено, задержки имеют место быть.

Во время встречи с министрами транспорта необходимо организовать Круглый стол, где обсудить эти проблемы и рекомендации донести до министров.

Необходимо отметить, что 50% проблем связаны больше всего с организацией, технологией, взаимодействием участвующих структур в пересечении границ. Другая половина зависит от отношения государств к пограничным переходам – это: законодательная, правовая базы, уровень развития инфраструктуры и финансирование.

В связи с этим в 2003 году на межведомственном совещании в Сочи было решено обратить внимание правительств на имеющиеся место проблемы в этой области, для чего провести международную конференцию по облегчению условий пересечения границ под эгидой ООН. Эта инициатива была поддержана КВТ ЕЭК ООН. Была организована рабочая группа по подготовке к этой конференции. С 2004 года по сегодняшний день этой группой был проведен анализ задержек и подготовлена программа действий для стран по облегчению пересечения границ железнодорожным транспортом, которыми предусматривался целый ряд мер в пассажирском и грузовом сообщении, в частности такие как:

- создание условий проведения совместного таможенного и пограничного контроля с целью избежания двойного контроля;
- проведение части операций по контролю не на пограничных, а на внутренних станциях;
- применение электронного обмена данными для предварительного информирования о перемещаемом через границу грузе;
- предусмотрены меры по развитию многостороннего сотрудничества;
- комплекс мер по расширению правовых вопросов, включающий в себя расширение внедрения новой унифицированной накладной ЦИМ/СМГС;
- сотрудничество ОТИФ и ОСЖД по вопросу сближения двух правовых систем – ЦИМ и СМГС, включая гармонизацию правил перевозки опасных грузов.

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.

Одновременно велись работы по подготовке Приложения № 9, касающегося железнодорожного транспорта к Конвенции о согласовании контроля грузов на границе от 1982 г. В Приложении четко прописаны все требования и условия контроля грузов при прохождении его через границу. Одним из пунктов этого Приложения предусмотрено налаживание системы статистического учета всех задержек груза и пассажиров. Только зная уровень и причины задержек, сравнивая их с предыдущими периодами, можно объективно оценивать ситуацию и принимать меры. В настоящее время проект Приложения № 9 рассмотрен и одобрен 121 сессией рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, КВТ ЕЭК ООН и направлен на рассмотрение Административного комитета «Конвенции о согласовании».

Кроме того, была разработана новая конвенция по облегчению условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы. Но с учетом того, что некоторые стран, входящие в аналогичную конвенцию от 1952 года, предложили не рассматривать эту конвенцию, а присоединиться к старой, 1952 года, и только после этого вносить в нее изменения и дополнения, отражающие требования сегодняшнего дня.

Большие надежды были связаны с конвенции 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.

Особое внимание уделено решению технических и технологических вопросов. Это, прежде всего, проведение исследований и разработка научно-исследовательскими институтами мер, помогающих сократить время контроля и прохождения границ железнодорожным транспортом. Это и определение перечня обязательных требований к пограничным переходам.

Одновременно был подготовлен текст итогового документа в виде декларации, где предполагалось обратить внимание правительств стран на

существующие проблемы на пограничных переходах и предлагались действия по устранению причин, влияющих на эти задержки.

ОСЖД предлагает и считает необходимым участниками семинара выработать рекомендации министрам транспорта для рассмотрения их на форуме с учетом материала, подготовленного рабочей группой, в которую вошли представители стран и международных организаций – КВТ ЕЭК ООН, ОТИФ и ОСЖД.

Следующим блоком проблем, которые существенно влияют на сокращение времени пересечения границ, 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.

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.

С учетом сказанного предлагаем на семинаре и в последующем на транспортном форуме:

1. Подготовить проект декларации или обращения для министров транспорта, в которых 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 и последующего контроля за их выполнением и снижением;
- 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 по рассмотрению вопросов облегчения границ в 4-х летний период.

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

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

Предлагается использовать наработанные ОСЖД материалы и во время организации Круглого стола в рамках Международного транспорта форума, на котором обсудить и подготовить ключевые рекомендации для министров транспорта с тем, чтобы министры смогли бы отобрать наиболее значимые из них, выполнение которых зависит от правительств, и которые были бы включены в декларацию (или обращение) министров к правительствам.