

**«Развитие евроазиатских транспортных связей  
как стратегический приоритет ОАО «РЖД» в области  
международного сотрудничества»**

**Сергей Столяров  
ОАО «Российские железные дороги»**

**18-й Экономико-экологический форум ОБСЕ  
г. Прага, 24-26 мая 2010 г.**



## ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ



### 2008-2015 гг. Модернизация железнодорожного транспорта

- ➔ Формирование эффективного транспортно-логистического холдинга «РЖД»
- ➔ Ускоренная модернизация существующей материально-технической базы отрасли
- ➔ Начало финансирования инвестиционных проектов из средств инвестиционного фонда
- ➔ Развитие государственно-частного партнерства
- ➔ Развитие подходов к морским портам России
- ➔ Создание высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург - Москва
- ➔ Активизация проектно-изыскательских работ для строительства новых железнодорожных линий

### 2016-2030 гг. Фаза динамичного расширения сети железных дорог

- ➔ Полномасштабная реализация государственной политики развития железнодорожного транспорта
- ➔ Расширение железнодорожной сети
- ➔ Выход на мировой уровень технологического и технического развития
- ➔ Увеличение транзита контейнеров до 1 млн. ДФЭ в год
- ➔ Создание единого транспортного пространства ЕврАзЭС

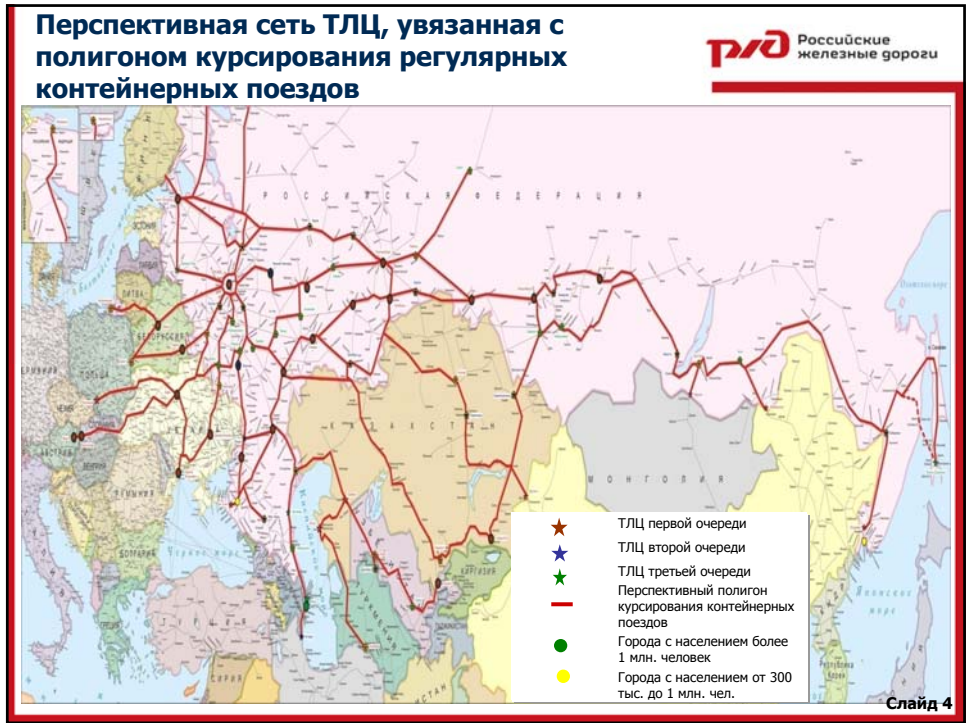
**Объем инвестиций на развитие железнодорожного транспорта на период 2008-2030 годов оценивается (в ценах 2007 года) в размере 325,7 – 394,3 млрд. евро в зависимости от варианта**

Слайд 2

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ «ВОСТОК – ЗАПАД» И «СЕВЕР – ЮГ»



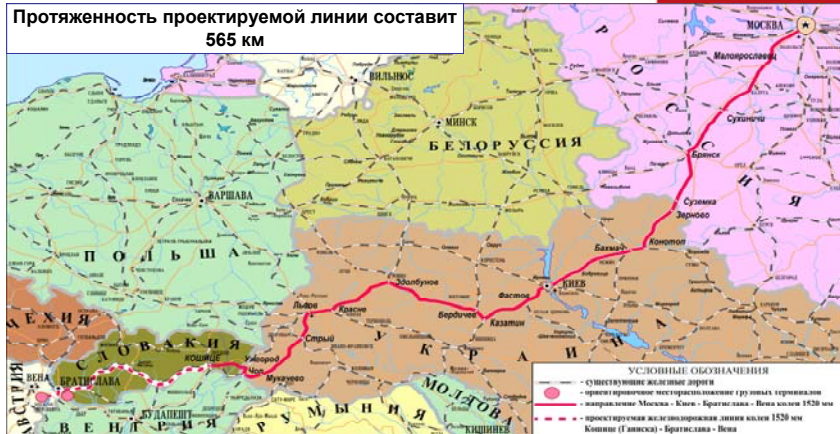
Слайд 3



## О ПРОЕКТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ КОШИЦЕ – БРАТИСЛАВА – ВЕНА С ШИРИНОЙ КОЛЕИ 1520 ММ

**РЖД** Российские железные дороги

Протяженность проектируемой линии составит **565 км**



### Цель проекта

- Создание конкурентоспособного прямого железнодорожного сообщения между странами Европы, России и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.
- Исключение перегрузки грузов на станции стыкования железнодорожных линий в Европе с шириной колеи 1520/1435 мм.
- Сокращение стоимости и времени перевозок и транспортной составляющей в конечной цене перевозимых товаров.
- Экономия оборотных средств грузовладельцев за счет двукратного сокращения сроков доставки грузов в Восточную Азию из Западной Европы, по сравнению с морским маршрутом (с 28-30 суток до 13-14 суток).
- Высвобождение оборотных средств составит от 100 до 1000 долларов США с одного контейнера в зависимости от стоимости перевозимого груза.

Слайд 6

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»

**РЖД** Российские железные дороги



Перспективный объем товарного рынка МТК «Север-Юг»  
25–26 млн. тонн

Слайд 7

**Материалы к выступлению  
заместителя начальника Департамента  
экономической конъюнктуры и  
стратегического развития ОАО «РЖД»  
С.А. Столярова  
на Экономфоруме 2010 на тему «Развитие  
евроазиатских транспортных связей как  
стратегический приоритет ОАО «РЖД» в  
области международного сотрудничества»,  
г. Прага, 24-26 мая 2010 г.**

Слайд 1

Прежде всего, разрешите поприветствовать присутствующих от лица ОАО «Российские железные дороги» и поблагодарить за предоставленную возможность выступить перед столь представительной аудиторией.

В начале хотел бы коротко остановиться на той роли, которую играет железнодорожный транспорт в экономике России. Железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы страны. ОАО «РЖД» является крупнейшей транспортной компанией России, обеспечивающей 42% грузооборота всей транспортной системы страны (*без учета трубопроводного транспорта – около 85%*) и почти 38% пассажирооборота.

В среднем в год по российским железным дорогам перевозится около 1 млрд. 300 млн. пассажиров и почти 1 млрд. 500 млн. тонн грузов.

Компания – один из крупнейших работодателей в стране с числом работающих более 1,1 млн. человек. Российские железные дороги находятся среди ведущих в мире по протяженности железнодорожных линий, объемам перевозок грузов и пассажиров.

Слайд 2

Понимая важнейшую роль железнодорожного транспорта в развитии экономики страны и поддержании социальной стабильности, **в 2008 году Правительство России утвердило государственную Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.**

В соответствии с целевым (максимальным) вариантом Стратегии

запланировано построить более 20,7 тысяч км новых линий, обновить почти 23,4 тысячи локомотивов, 996 тысяч грузовых вагонов, 20,4 тысячи пассажирских вагонов.

Объем инвестиций на развитие железнодорожного транспорта на период 2008-2030 годов оценивается (*в ценах 2007 года, без НДС*) в размере 11,4 – 13,8 трлн. рублей (*325,7 – 394,3 млрд. евро*) в зависимости от варианта.

**Безусловно, мировые кризисные явления не обошли стороной и Россию, замедлив, в том числе, и темпы реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта.** Если в 2008 году инвестиции ОАО «РЖД» составили около 382 млрд. рублей (*9,9 млрд. евро*), то в минувшем году - только 265,7 млрд. рублей (*6,9 млрд. евро*).

**Глобальный финансово-экономический кризис наглядно продемонстрировал несовершенство мировой экономической системы и хрупкость национальных экономик даже самых развитых стран и, как следствие, необходимость создания новых инструментов для преодоления кризиса и создания благоприятных условий для посткризисного развития.**

**И одним из ключевых инструментов стабилизации мировой экономики может стать развитие транспортной инфраструктуры.** Реализация таких проектов, с одной стороны, будет способствовать созданию десятков тысяч рабочих мест, станет мощнейшей поддержкой реального сектора экономики, а с другой стороны – сформирует надежный фундамент модернизации экономики и повышения ее конкурентоспособности.

Слайд 3

В этих условиях одной из приоритетных стратегических задач, стоящих перед Компанией, является эффективная реализация транзитного потенциала российских железных дорог. Географическое положение страны позволяет российским железным дорогам претендовать на важную роль в глобальной экономической системе в качестве транспортного «моста» между Европой и Азией по направлениям Восток - Запад и Север - Юг.

В настоящее время железнодорожным транспортом перевозится более 180 млн. тонн российских экспортных грузов в год в европейские страны и порядка 5 млн. тонн импортных грузов в Россию.

По территории России проходят оптимальные евроазиатские маршруты, многие из которых являются частью международных транспортных коридоров. Мы стремимся более эффективно и полно использовать существующие преимущества для увеличения роли железнодорожного транспорта в экспортно-импортных и транзитных перевозках.

Приоритетными направлениями работы в этой области является сотрудничество с железнодорожными компаниями, формирование новых транспортных продуктов и развитие инфраструктуры.

Слайд 4

Перспективы развития международного транспортного коридора «Восток-Запад» и Транссибирской магистрали, как его основы, связаны с технологией перевозок крупнотоннажных контейнеров ускоренными блок-поездами. Данная технология позволяет не только существенно сократить время доставки грузов, но и осуществлять доставку фиксированными партиями регулярно и строго по расписанию.

В этой связи хочу отметить стартовавший с января 2008 года проект доставки железнодорожным транспортом автокомплектующих из Германии, Чехии и Словакии на завод «Фольксваген» в г. Калуге. Он реализуется нашей специализированной дочерней компанией – ОАО «ТрансКонтейнер» совместно с немецкой компанией «Шенкер Аутомотив Рейлнет» *(с момента запуска проекта и по сегодняшний день проследовало свыше 700 контейнерных поездов, в которых перевезено около 100 тыс. ДФЭ).*

Развитие таких логистических схем открывает новые перспективы в привлечении дополнительных грузопотоков на сеть железных дорог за счет роста контейнеризации перевозок.

Значительное влияние на увеличение железнодорожных контейнерных

перевозок и в целом на развитие евроазиатских транспортных связей должен оказать масштабный проект по созданию на сети российских железных дорог системы терминально-логистических центров.

Хочу подчеркнуть, что уже сегодня сквозной срок доставки грузов из портов Японии или Кореи к границам Западной Европы составляет менее 20 суток (из них по территории России – 11 суток). При этом морской путь, который в последнее время стал весьма рискован, составляет около 35 суток через Суэцкий канал, и до 60 суток вокруг Африки. Столь значительное ускорение особенно важно в условиях экономического кризиса, когда замораживание оборотного капитала нетерпимо.

Слайд 5

На основе маркетинговых исследований было определено, что срок доставки по территории России не должен превышать 7 суток, а цена не должна превосходить стоимость морской перевозки более чем на 1000 долл. – таковы требования наших клиентов для подключения сухопутного российского маршрута к массовым перевозкам товаров из Восточной Азии в Европу.

**Учитывая требования рынка, мы разработали и внедряем специальную программу по формированию нового транспортного продукта «Транссиб за 7 суток».**

В результате реализации намеченного комплекса мероприятий, уже в 2012 году будет обеспечена доставка грузов от восточной до западной границы России за 7 суток (*Находка-Красноб, маршрутная скорость 1400 км/сут. или 58,3 км/ч*).

К 2015 году, при достижении скорости 1500 км/сут. за 7 суток будет преодолеваться расстояние до Бреста (граница Белоруссии с Польшей).

Слайд 6

**Прорывным для развития транспортных связей между Европой, странами СНГ и Китаем может стать проект строительства**



**железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм по территории Словакии до Братиславы и Вены с созданием логистической инфраструктуры.** К новой железнодорожной линии тяготеют грузопотоки многих стран – Австрии, Словакии, Чехии, Венгрии, Германии, Швейцарии, Италии, Словении, Сербии и Хорватии.

Строительство этой железнодорожной линии позволит коренным образом повысить привлекательность логистических цепочек с использованием железных дорог. Перевозки по новой линии с единой шириной колеи позволят сократить стоимость, время доставки и транспортную составляющую в конечной цене перевозимых товаров.

По нашим оценкам, реальным сроком доставки грузов из Европы в Азию или обратно станет 13-14 суток. При этом по территории России мы планируем осуществлять транзит грузов, как я уже отметил, всего за 7 суток.

ОАО «РЖД», совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины, с 2007 г. ведет соответствующую работу.

**Существенный потенциал роста имеют и пассажирские перевозки.** Транспортный кризис в Европе, вызванный извержением вулкана и отменой авиарейсов в апреле показал, как важна стабильная надежная сухопутная связь! ОАО «РЖД» за этот период было дополнительно направлено 95 вагонов для вывоза пассажиров из европейских столиц: Вены, Берлина, Праги, Варшавы, Хельсинки.

Всего в указанный период, с учетом поездов, осуществляющих регулярное сообщение, из европейских государств было вывезено около 10,5 тыс. человек.

В настоящее время в направлении Россия-Австрия, мы организовали регулярное движение прицепных вагонов в составе поездов «Москва-Прага» направлением на Вену (*в 2009 г. перевезено более 9,8 тыс. человек*) и «Москва-Варшава» направлением на Инсбрук.

Слайд 7

Наряду с развитием перевозок с Востока на Запад Евразийского континента, в соответствии с действующим межправительственным соглашением, ОАО «РЖД» содействует формированию целостной железнодорожной инфраструктуры международного транспортного коридора «Север – Юг», реализация потенциала которого связана с созданием прямого железнодорожного сообщения между Россией и Ираном в районе Каспия.

Завершение в ближайшие годы этой работы позволит впервые в истории создать сухопутный мост протяженностью около 4,5 тыс. км от Санкт-Петербурга до порта Бендер-Аббас в Персидском заливе и соединить Северо-Западную и Центральную Европу со странами Ближнего и Среднего Востока и Южной Азии.

Этот маршрут будет востребован как для обслуживания растущего регионального товарооборота, так и для организации евроазиатских контейнерных перевозок. По экспертной оценке, товарный рынок МТК «Север – Юг» оценивается в 25 – 26 млн. тонн к 2020 году. Преимущества МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами, прежде всего перед морским маршрутом через Суэцкий канал, заключаются в сокращении времени перевозок (примерно вдвое по отдельным направлениям) и более низкой стоимости доставки.

ОАО «РЖД» придает большое значение сотрудничеству с **Европейским Союзом, Европейской экономической комиссией ООН и другими международными организациями** в интересах органичной интеграции российских железных дорог в общеевропейскую транспортную систему. Компания участвует в деятельности Рабочей группы по автомобильному и

железнодорожному транспорту в рамках транспортного диалога Россия-ЕС, работе Круглого стола промышленников Россия-ЕС, является членом Контактной группы, созданной совместными усилиями Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА), ведёт активную деятельность в рабочих органах Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.

Среди приоритетов ОАО «РЖД» при взаимодействии с международными организациями – решение вопросов гармонизации транспортного права, оптимизации процедур пересечения границ и сокращения сроков доставки грузов, обеспечения технических условий эксплуатационной совместимости железнодорожных линий, согласованного развития инфраструктуры евроазиатских транспортных коридоров.

Для формирования сквозных транспортных продуктов ОАО «РЖД» и нашими дочерними предприятиями созданы совместные предприятия с железными дорогами Германии, Финляндии, Словакии.

Одним из важнейших проектов международного сотрудничества ОАО «РЖД» является концессионное управление железнодорожной системой Армении, реализация которого должна способствовать стабильному транспортному и экономическому развитию в регионе.

Также большое внимание уделяется укреплению двустороннего сотрудничества с партнерскими железными дорогами на Востоке, прежде всего Китаем и Казахстаном. Достигнуты важные договоренности об участии ОАО «РЖД» в развитии железных дорог Монголии и восстановлении Транскорейской магистрали. Особое внимание компания уделяет вопросу содействия доступу к портам странам, не имеющим выхода к морю.

В заключении хотелось бы выразить уверенность в том, что тесное сотрудничество всех заинтересованных сторон в области развития евроазиатских транспортных связей будет активно способствовать укреплению безопасности и сотрудничеству в Европе и на континенте в целом.