

«Восток – Запад»: состояние и перспективы развития международного транспортного коридора



А. С. Цыденов,
заместитель министра
транспорта РФ

При формировании международных транспортных коридоров (МТК) Транссибирская магистраль (Транссиб) включена в проекты Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН в качестве приоритетного маршрута в сообщении между Европой и Азией. В связи с этим при активной поддержке государства принимаются меры по решению проблем функционирования и повышению конкурентоспособности Транссиба.

В силу особенностей географического положения Транссибирская магистраль играет важную роль в обеспечении единого экономического пространства Российской Федерации и транспортной доступности Сибири и Дальнего Востока. Транссиб составляет основу

евроазиатского направления «Восток – Запад», пересекая по суше территорию России, обеспечивает выход на востоке на сеть железных дорог Северной Кореи, Китая, Монголии и Казахстана, а на западе – через российские порты и пограничные переходы – в Европейские страны.



В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года реализован комплекс мероприятий по электрификации направлений Транссибирской магистрали, строительству и реконструкции мостов, тоннелей, крупных сортировочных и припортовых станций. Общая потребность в инвестициях на первом этапе модернизации железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона составляет порядка 562 млрд рублей. Реализация запланированных мероприятий позволит обеспечить перевозку дополнительно 55 млн т грузов.

Одним из направлений намеченных серьезных преобразований является специализация Транссибирской магистрали для обеспечения ускоренного пропуска специализированных контейнерных поездов и пассажирского движения.

Важным условием поддержания устойчивых связей между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, привлечения грузов на Транссиб является развитие МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», а также организация прямого железнодорожного сообщения между Республикой Корея и Российской Федерацией, что станет возможным при восстановлении Транскорейской магистрали с выходом на Транссибирскую через пограничный переход Хасан — Туманган.

Чтобы в целом усилить конкурентоспособность железнодорожных грузоперевозок, необходимо решить ряд задач.

Задача 1: повышение пропускной способности железных дорог

Ограничения пропускной способности инфраструктуры железнодорожного транспорта во многом обусловлены несвоевременной уборкой частных вагонов с путей общего пользования.

Государственной Думой РФ принят в первом чтении законопроект об изменениях в основополагающих для железнодорожной отрасли законах: «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Цель изменений – адаптировать нормативную базу к новым условиям работы железных дорог с учетом опыта последнего десятилетия. В частности, законопроектом предлагается закрепить принцип платности занятия

инфраструктуры общего пользования сверх нормативного времени и усилить ответственность пользователей услугами железнодорожного транспорта за необеспечение своевременной уборки с путей общего пользования порожних вагонов после выгрузки.

Реализация положений законопроекта создаст условия для стимулирования участников перевозочного процесса, в том числе операторов железнодорожного подвижного состава и владельцев вагонов, для эффективного использования потенциала инфраструктуры железнодорожного подвижного состава и имеющегося вагонного парка.

Другим важным аспектом нормативного регулирования в рамках повышения пропускной способности железных дорог является привлечение средств частных инвесторов в развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования.

Для решения этой задачи Минтранс России разработал законопроект, который предусматривают снятие ограничений на оборот части недвижимого имущества ОАО «РЖД», а также регулирует взаимодействие владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (перевозчиков) с пользователями транспортных услуг на основе долгосрочных соглашений. Указанные изменения должны мотивировать частных инвесторов вкладывать средства в строительство и обновление железнодорожной инфраструктуры. Минтранс России планирует передать законопроект на рассмотрение в Правительство Российской Федерации до конца года.

Задача 2: реализация потенциала логистики

Еще одним важным вопросом является эффективное использование логистического потенциала Транссибирской магистрали и комбинированного использования преимуществ каждого вида транспорта, участвующего в перевозках в регионы Сибири и Дальнего Востока. Минтранс России реализует комплекс мер, направленных на совершенствование организации таких перевозок.

В первую очередь стоит сказать о набравших проблемах взаимодействия операторов морских терминалов и железнодорожного перевозчика. Основные сложности связаны с наличием различных видов договоров,

предусмотренных Федеральным законом «О морских портах в Российской Федерации» (узловое соглашение) и Федеральным законом «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (договор на подачу и уборку вагонов, договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования). Минтранс России подготовил законопроект, предусматривающий внесение изменений в эти законодательные акты в части порядка заключения и содержания договора, заключаемого между оператором морского терминала и железнодорожным перевозчиком.

В рамках работы над законопроектом были рассмотрены различные подходы к организации взаимодействия указанных участников хозяйственной деятельности и формы договора между ними.

Большое значение в законодательном плане в области взаимодействия различных видов транспорта имеет проект Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», разработанный Минтрансом России. Законом будут установлены правовые основы осуществления прямых смешанных (комбинированных) перевозок и урегулированы отношения, возникающие между транспортными организациями, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), пассажирами при организации и осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении.

Задача 3: развитие контейнерных перевозок

Минтранс России разрабатывает комплекс проектов нормативных правовых актов, направленных на повышение эффективности контейнерных перевозок. Их реализация позволит упростить контрольные процедуры, проводимые уполномоченными государственными органами при перемещении контейнеров через государственную границу.

На сегодня в пограничных пунктах пропуска при выполнении функций государственного контроля над осуществлением международных автомобильных перевозок проводится инструментальный контроль с определением весовых и габаритных параметров транспортных средств. Прорабатывается вопрос о проведении таможенными

органами на железнодорожных пограничных переходах только документального контроля автомобильных средств, при этом инструментальный контроль будет проводиться силами Ространснадзора на станциях назначения контейнерных поездов.

Кроме того, Минтранс России предложил установить специальный габарит для контейнерных перевозок. Размещение и крепление контейнеров, масса и габаритные размеры которых превышают стандартные, осуществляется на особых условиях, что в значительной степени негативно сказывается на времени и эффективности контейнерных перевозок. Определение специального габарита позволит исключить необходимость получения особых условий для каждой контейнерной перевозки, что должно способствовать упрощению процедуры пропуска и повышению её эффективности.

Задача 4: проведение эффективной тарифной политики

С 1 января 2014 г. при перевозках транзитных грузов по территории России, в том числе для стран участников Единого экономического пространства (ЕЭП), применяется Тарифная политика, предусматривающая для всех пользователей услугами железнодорожного транспорта единый порядок применения тарифообразования.

Для справки, в рамках формирования Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации с 1 января 2013 г. Российской Федерацией было принято решение применять унифицированные тарифы при перевозках грузов транзитом через территорию России между странами — участницами

соглашения, а также в сообщении Казахстана и Белоруссии с третьими странами через российские порты. Аналогичные решения были приняты и другими государствами ЕЭП.

Тарифная политика железных дорог государств — участников Содружества Независимых Государств на перевозке грузов в международном сообщении (далее — Тарифная политика) распространялась на перевозки грузов транзитом по железным дорогам государств — участников ЕЭП через сухопутные пограничные переходы в/из государств — участников Тарифного соглашения и третьи страны, а также при перевозках из третьих в третьи страны.

22 августа 2012 г. вступил в силу Протокол о присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г. (далее — ВТО), подписанный 16 декабря 2011 г. В соответствии со ст. 1, 2 Договора о функционировании Таможенного союза в рамках многосторонней торговой системы предусмотрено, что нормы ВТО, принятые Российской Федерацией, имеют более высокий приоритет по отношению к нормам, принятым в рамках Таможенного союза и ЕЭП.

В целях сохранения в 2014 г. уровня железнодорожных тарифов на транзитные перевозки грузов стран — членов ЕЭП в направлении российских портов на уровне 2013 г. и с учетом взятых Российской Федерацией обязательств в рамках ВТО и ЕЭП, а также в рамках выполнения поручения Правительства Российской Федерации (от 30 сентября 2013 г. № ИШ-П9-6929), ОАО «РЖД» было наделено правом изменения уровня ставок Тарифной политики в соответствии с положениями Тарифного Соглашения.

Как известно, 29 мая 2014 г. в Астане подписан Договор о Евразийском экономическом союзе, который вступает в силу с 2015 г.

Так, с 1 января 2015 г., в соответствии п.13 Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, Приложения № 2 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике, Приложения № 24 к Договору о Евразийском экономическом союзе при перевозках грузов железнодорожным транспортом между государствами-членами через территорию другого государства-члена и между их территориями с участием железных дорог, а также при перевозках грузов с территории одного государства-члена через территорию другого государства-члена в третьи страны через морские порты государств-членов и в обратном направлении российская сторона будет применять унифицированный тариф.

Действие Тарифной политики в соответствии с п. 14 названного Порядка будет распространяться на перевозки грузов транзитом по железным дорогам государств — участников ЕЭП через сухопутные пограничные переходы в/из государства-участников Тарифного соглашения и третьи страны, а также при перевозках из третьих в третьи страны. В настоящее время Минтранс России совместно с ОАО «РЖД» работает над тем, чтобы эти нормы договора вступили в силу с 1 января 2015 г.

В заключение хочу подчеркнуть, что реализация указанных мер направлена на решение важной государственной задачи — привлечения дополнительных объемов перевозок на Транссибирскую магистраль и повышение транзитного потенциала России. ■

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

ЖТЭК

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКАЯ КОМПАНИЯ

196650, Санкт-Петербург,
г. Колпино,
Ижорский завод,
д. 34 лит. БК
Тел.: (812) 603-24-35,
322-88-32

ШИРОКИЙ СПЕКТР УСЛУГ:

- Экспедирование груза
- Подача и уборка вагонов на станции Колпино
- Ремонт подвижного состава и путевых машин
- Строительство и ремонт ж/д путей
- Перевалка и складирование грузов
- Производство тароупаковки
- Аренда автотранспорта и строительной техники



Вантовая система H1000

- Простота монтажа
- Надежность конструкции
- Превосходная усталостная прочность



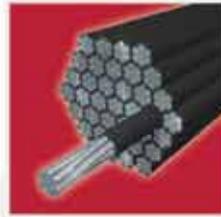
Компания «Фрейсинет» разработала новую вантовую систему из параллельных прядей H1000 для использования в более легких конструкциях. Области применения включают ванты и подвески для пешеходных, арочных мостов, подвесных крыш и прочих вантовых конструкций. Компактная вантовая оболочка H1000 обеспечивает малую толщину вант, отвечающую требованиям архитекторов, предъявляемым к легким конструкциям, в то время как технология параллельных прядей обеспечивает надежность, не имеющую аналогов, что делает систему H1000 по-настоящему долговечной технологией.



Преимущества технологии параллельных прядей

- **Модульная структура:** Количество прядей подбирается в соответствии с усилием в канате;
- **Надежность:** Каждая прядь имеет индивидуальную защиту и анкеровку;
- **Долговечность:** Двойной барьер антикоррозионной защиты для всего каната, включая анкера, а также показатели усталостной прочности обеспечивают исключительную долговечность;
- **Стандартные компоненты:** Каждый канат формируется на стройплощадке из стандартных компонентов для быстрой доставки и снятия рисков, связанных с непредвиденной задержкой или повреждением каната в ходе транспортировки.

Монопрядь «Фрейсинет»



Основным элементом натяжения является пучок параллельных индивидуально защищенных прядей. Данная запатентованная прядь, «монопрядь „Фрейсинет“», обладает исключительной прочностью и обеспечивает прекрасную защиту от коррозии благодаря двум барьерам:

гальванизации и полуприлегающей индивидуальной оболочке из ПЭВП, экструдированной на прядь после заполнения промежутков специально разработанным парафином.



Обжимная муфта и прядь



Нижняя регулируемая серьга

Нижний регулируемый анкер

В системе H1000 в качестве нижнего регулируемого анкера может использоваться как цилиндрический анкер с креплением прядей с помощью цапг, так и анкер в виде регулируемой серьги.

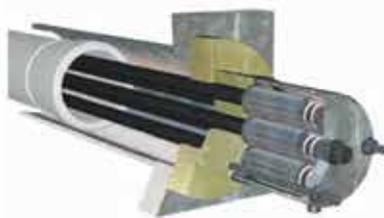
Технология подразумевает предварительное изготовление каната, пряди анкеруются при помощи обжимных муфт в блоке, закрепленном резьбовым соединением в серьге, образующей шарнирное соединение. Серьга оснащена стяжной гайкой для регулировки хода +/- 50 мм. Усилие передается на конструкцию через ось, имеющую избыточную длину, необходимую для выполнения регулировки.



Нижний регулируемый анкер-серьга

Верхний фиксированный анкер

Система H1000 оснащена верхним фиксированным анкером, который может представлять собой либо анкер с серьгой, либо цилиндрический анкер. Для закрепления прядей используются обжимные муфты.



Верхний фиксированный цилиндрический анкер

Для более подробной информации обращаться:

Представительство «Фрейсинет» в России
ООО Фрейсинет,
109147, г. Москва, ул. Таганская, 17-23, офис 6Б
Тел.: + 7 495 662 15 66
E-mail: office@freysinet.ru www.freysinet.ru



Мост Канн, Бельгия Мост Иларза, Швейцария

Преимущества использования

- Возможность использования в различных типах мостов: вантовых, висячих, а так же арочных с гибкими подвесками, как пешеходных, так и автомобильных;
- Возможность использования как цилиндрических анкеров, так и сборных анкеров с серьгами, что упрощает монтаж системы на стройплощадке и снижает стоимость;
- Имеется положительный опыт применения на территории РФ.