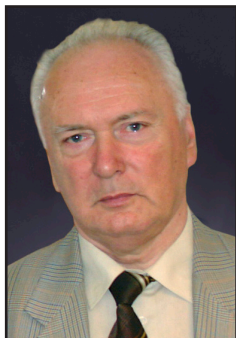




О конкуренции на евразийских маршрутах и консолидации правовых отношений



Виктор ЖУКОВ

Victor P. ZHUKOV

On Competition on Eurasian Routes and on Consolidation of Legal Relations
(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 81)

В статье показано, как решаются основные задачи, которые Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) ставит перед собой в условиях растущей конкуренции на рынке международных перевозок. При этом отдельно рассматриваются проблемы транспортных коридоров между Европой и Азией, механизмы правового регулирования, хозяйственных договоров, пограничных переходов, а также результативность действующих программ развития железнодорожного комплекса в границах стран-членов ОСЖД.

Ключевые слова: ОСЖД, международные перевозки, железнодорожный транспорт, евразийские коридоры, рынок, конкуренция, правовые отношения.

Жуков Виктор Павлович — заместитель председателя Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Варшава, Польша.

Вся деятельность ОСЖД направлена прежде всего на развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок между Европой и Азией. И именно в этом русле формулируются стратегические и текущие задачи организации. В то же время есть та сторона нашей повседневной работы, которая выделена в особое направление: являясь депозитарием двух соглашений: о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и международном пассажирском сообщении (СМПС), мы обеспечиваем эти перевозки в правовом отношении.

Необходимо отметить, нами было немало сделано в данном направлении, что позволило 28 странам — членам ОСЖД с 1998 по 2015 год увеличить объёмы перевозимых грузов более чем в 1,5 раза. Однако сегодня этими странами всеми видами транспорта перевозится более 53,5 млрд тонн грузов и только 6 млрд тонн (11,5%) железнодорожным транспортом. Конечно, есть над чем работать — нас беспокоит сложившаяся в ряде регионов тенденция снижения уровня грузоперевозок, что приводит к закрытию отдельных участков и даже линий железных дорог. Разобрать железную дорогу легко, а вот восстановить её далеко не всегда будет возможно.

Причина, из-за которой об этом надо говорить, не одна: мы видим, что сегодня

международные автострады задыхаются от большегрузных автомашин, их количество с каждым годом растёт, возникают заторы на границах, пробки на дорогах, появляется острая необходимость расширять автострады, строить новые, а мы знаем, что цена 1 км = 10–15 млн евро.

И заметьте, как при такой остроте ситуации у конкурентов возможности железных дорог не используются, хотя они всепогодны, экономичны, экологичны, позволяют преодолевать границы в ускоренном режиме, перевозить грузы со скоростями более 1000 км в сутки.

Что же мешает более интенсивному росту международных рельсовых перевозок? Это прежде всего пограничные проблемы, недостаточно развитая инфраструктура отдельных участков железнодорожных коридоров, наличие двух правовых систем КОТИФ и СМГС, регулирующих эти перевозки, неконкурентоспособные тарифы, отсутствие государственного регулирования и ряд других моментов.

ОСЖД в своей деятельности уделяет постоянное внимание изучению существующих проблем, разработке соответствующих мер и рекомендаций по совершенствованию работы железнодорожных коридоров, ликвидации «узких» мест, барьеров, росту конкурентоспособности железных дорог.

Что касается конкуренции, то лишний раз стоит вспомнить известные всем эксплуатационные преимущества железнодорожного транспорта, они неоспоримы, и в то же время один показатель их перевешивает — это цена перевозки. В цене перевозки железнодорожным транспортом стоимость инфраструктуры находится на уровне 30–40 %. У автомобильного и морского транспорта ценовая доля инфраструктуры практически отсутствует.

Что в этой связи можно сделать?

Полагаю, подключить науку, провести детальные исследования проблемы и подготовить экспертные мнения профильных специалистов для передачи правительствам заинтересованных стран, чтобы те смогли оценить реально положение дел с использованием железных дорог, угрозой их закрытия, нереализованном потенциале, сравнить ситуацию с автодорогами, экологией и т.д.

Переключение части перевозок на государственном уровне с автомобильного на железнодорожный транспорт позволило бы, во-первых, избежать колоссальных затрат на строительство автодорог, а во-вто-

рых, поддержать незаслуженно отодвинутые в резерв железные дороги, дать им второе дыхание.

Мы понимаем, что все это сделать не так просто, но опыт ряда стран показывает, что это можно осуществить путём введения налога на экологию, платы за пользование международными автострадами, снижая квоты на пересечение границ, ограничивая движения в дневное время и по выходным дням и т.д.

Все это поможет выравнивать и усиливать конкурентоспособность железных дорог в сравнении с другими видами транспорта.

Международные перевозки — это, в первую очередь, хорошо налаженные железнодорожные коридоры, поэтому на евразийском пространстве следует особо заботиться об их дальнейшем развитии.

Согласно транспортной политике ОСЖД в 1991 году было определено 13 железнодорожных коридоров. Нанести на карту маршруты — это полдела, в развитие темы по каждому коридору были разработаны подробные паспорта, иллюстрирующие их характеристики по 12-ти параметрам. В 2013 году на ХLI сессии Совещания министров ОСЖД странами-членами подписаны меморандумы в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития относящихся к ним железнодорожных коридоров.

Подписание меморандумов имеет очень большое значение, поскольку все 13 коридоров были официально признаны государствами. Мы надеемся, что признание и закрепление их статуса на таком уровне поможет оживить работу в железнодорожных коридорах, сделать её более эффективной и целенаправленной.

Исследуя коридоры, специалисты отметили, что одним из серьёзных барьеров на пути прохождения по ним грузов остаются пограничные переходы. В коридорах ОСЖД на сегодняшний день мы имеем 126 таких переходов. Время прохождения грузов через границы находится в интервале от 30 до 4550 минут. Более 160000 вагонов и контейнеров задерживается на них от 1 до 30 суток, а в некоторых случаях и более.

Для облегчения пересечения границ грузовыми поездами ОСЖД совместно с ОТИФ, МСЖД, ЦИТ, Европейской Экономической Комиссией ООН проводила и проводит регулярную работу. Одной из приоритетных стали разработка и принятие ООН «Приложения № 9, касающегося железнодорожных перевозок, к Конвенции о согласовании контроля грузов на границе от 1982 года». Это большой прорыв, ибо



с введением приложения появляется возможность систематизировать процессы на пограничных переходах. Единственное, что пока требуется от всех стран — как можно быстрее сделать приложение полноценно работающим.

Осуществлять международные перевозки можно, только являясь участником упоминавшихся в начале статьи Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении и Соглашения о международном пассажирском сообщении, депозитарием которых ОСЖД, подчеркну, стала с 1951 года. В последнее время в странах-членах ОСЖД произошли существенные политические и экономические изменения. В связи с этим вопросы правовой гармонизации в области транспорта и транзита сегодня выходят на первый план, и наиболее актуальны они именно в отношении железнодорожных перевозок грузов. Особенно если иметь в виду интенсивность интеграционных процессов на Евразийском пространстве.

Учитывая новые реалии рынка, те существенные реформы, которые проведены железными дорогами большинства стран-членов ОСЖД в части разграничения сфер ответственности государства и железнодорожных предприятий, а также между инфраструктурой и перевозчиком, возникла необходимость комплексных изменений в СМГС. В течение последних семи лет нами была произведена коренная ревизия этого соглашения, и теперь с 1 июля 2015 года вступило в силу обновлённое СМГС. Суть его в том, что субъектами правоотношений по договору перевозки вместо железной дороги стал перевозчик («договорный перевозчик», «последующий перевозчик»), владельцы и операторы вагонного парка, а также управляющий инфраструктурой.

26 февраля 2013 года в Женеве произошло историческое событие — была подписана «Декларация о развитии евразийских перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права». Движение «К единому железнодорожному праву», инициированное ООН, немало тому способствовало, однако теперь и сама провозглашенная им идея всячески нуждается в поддержке.

Всем очевидно, что этот наболевший вопрос созрел, и солидарным странам, железным дорогам, клиентам требуется в перспективе иметь единое правовое обес-

печение. Каким ему быть, дают понять основные направления Декларации, но все аспекты невозможно учесть, поэтому нужны колоссальные коллективные усилия, чтобы подготовить нормативно-правовой документ, позволяющий железнодорожному транспорту работать более эффективно, наращивая, а не теряя потенциал конкурентоспособности.

И еще один аспект. В рамках совершенствования основополагающих документов ОСЖД мы десять лет трудились над проектом новой конвенции «О прямом международном железнодорожном сообщении». Эта работа завершена. В подготовке документов участвовали практически все члены ОСЖД, в том числе девять стран ЕС. Представляется, что при разработке единого железнодорожного права новая конвенция реально может стать его основой.

Наличие двух правовых режимов, несомненно, осложняет организацию международных перевозок, в своей деятельности ОСЖД искало пути сближения и унификации СМГС и Договора о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ). Огромным прорывом для такого сближения стала реализация совместного проекта ЦИТ-ОСЖД по разработке унифицированной железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС. С 2006 года, когда был отправлен из Украины в Германию первый поезд по новой накладной, ежегодно наращивалось применение этой прогрессивной формы при пересечении границ. В 2015 году только по пограничному переходу Беларуси и Польши было передано почти 100 000 вагонов в обоих направлениях с использованием накладной ЦИМ/СМГС. Время прохождения границ сократилось на 8–10 часов, плюс экономия 40 евро на каждый вагон за упрощение операций при оформлении документов.

* * *

В заключение следует отметить, что продвижение в жизнь тех или иных проектов, идей и программ не снимает главной стоящей перед ОСЖД задачи — ситуация требует сосредоточить внимание на более эффективном использовании железнодорожного транспорта, более интенсивном развитии железнодорожных коридоров, что подразумевает консолидацию усилий в этом направлении всех заинтересованных в конечном результате сотрудничающих сторон. ●

Координаты автора: **Жуков В. П.** – zhukov@osjd.org.pl.

Статья поступила в редакцию 08.08.2016, принята к публикации 20.09.2016.