

УДК 656.2(-83)(476)

А. П. Сергиенко

Белорусская железная дорога

А. Ф. Пищик

Белорусский государственный университет транспорта

ПРОБЛЕМЫ ТРАНЗИТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ БЕЛАРУСИ

Рассматриваются вопросы обеспечения транзита, анализируется существующее положение с транзитными перевозками и развитием международного сотрудничества.

Стратегическое расположение Республики Беларусь вызывает необходимость реализации эффективной политики по организации транзита как на территории Республики Беларусь для иностранных потребителей рынка транспортных услуг, так и для обеспечения потребностей белорусских экспортёров или импортёров в транспортных услугах на территории зарубежных государств. Важную роль в этих вопросах играет Белорусская железная дорога, которая активно сотрудничает с железными дорогами различных стран.

Функционирование единой системы мирохозяйственных связей, и мировой транспортной системы в частности, зависит от геополитических факторов. Одним из них являются границы государства, которые устанавливаются историческим путем. Границы бывают не только политические, но и естественные, примером которых является водное пространство, разделяющее материки.

Границы и определяют два таких взаимосвязанных фактора, как свобода судоходства и свобода транзита. Уже не одно столетие обеспечение равных прав на доступ к морю, судоходство и транзит являются объектом международных переговоров и сотрудничества. Политическая карта мира показывает наличие стран Европы, Африки, Азии и Южной Америки, не имеющих доступа к морским портам. Существование подобных стран вызывает необходимость транзитных перевозок.

Транзитные перевозки по своей природе обслуживают доставку в международном товарообмене. Явление транзита возникает при перемещении товара из одной страны в другую через территорию еще одной или нескольких стран. К транзиту также относятся подобные перемещения пассажиров, багажа, почты, транспортных средств, информации, энергии. Товар, следующий транзитом, может перегружаться, складироваться, разделяться. Измене-

нию может подвергаться способ его перевозки. Кроме того, транзит является правом перевозки грузов и лиц без таможенного досмотра и подобных формальностей.

Первая попытка правового регулирования свободы транзита была предпринята в Европе в отношении гарантий всем заинтересованным государствам осуществлять судоходство по р. Рейн, подтвержденных Венским конгрессом 1815 г. Проблемы системы оплаты транзита и организации таможенных формальностей в отношении судов, грузов и пассажиров на европейских реках были постепенно урегулированы к концу XIX в. В то же время решались вопросы транзита через Суэцкий, Панамский и Кильский каналы в международном морском судоходстве. Тогда же была создана правовая база для транзита международных почтовых посылок.

После первой мировой войны была реализована попытка общего урегулирования вопросов свободы транзита в форме *Конвенции о свободе транзита*, подписанной в 1921 г. в Барселоне (Барселонская конвенция). В 1923 г. в Женеве был подписан ряд международных конвенций, касающихся транзита (в том числе в отношении международного положения морских портов, международного положения железных дорог, транзитной передачи электроэнергии).

Правовое регулирование транзита в современных международных отношениях осуществляется *Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств*, разработанная в рамках Организации Объединенных Наций (Нью-йоркская конвенция 1965 г.). Она стала вторым после Барселонской конвенции основным документом, регулирующим транзитные перевозки. В конвенции содержатся принципы свободы доступа к портам стран, не имеющих выхода к морю, освобождения транзитных товаров от таможенных пошлин и т. д.

Третьим важным документом, имеющим отношение к транзиту, является *Конвенция права моря*, принятая в 1982 г. В части X данной конвенции провозглашено *Право внутриконтинентальных стран доступа к морю и свободы транзита*.

Транзитная политика. Преамбула «Конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств» содержит важный принцип (принцип V), который гласит:

«Государство транзита, сохраняя полный суверенитет над своей территорией, имеет право предпринимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы пользование правом свободного и неограниченного транзита никоим образом не нарушало его законные интересы любого рода».

Интересы государства транзита состоят в том, чтобы максимально использовать выгоды от него: транзитный поток является хорошим дополнением при формировании государственного бюджета. Если поток иссякнет – иссякнут валютные поступления в государственную казну. Такая ситуация

становится возможной, если ради сегодняшнего пополнения бессознательно повышаются транзитные сборы, что делает транзитные перевозки ненужными. Можно прийти к положению, когда страна кичится своим сегодняшним геополитическим положением, а транзитный поток огибает ее.

Кроме того, транзит имеет еще одно важное экономическое значение. Благодаря ему, национальная транспортная система страны включает международную.

Экономическое значение транзита возводит его в ранг политики. Транзитной политикой обычно понимают комплекс действий экономического характера, относящихся к грузам, которые следуют через страну, в организационной, технической и правовой областях.

Республика Беларусь имеет выгодное геополитическое положение, находясь в центре Европы, на пересечении исторических и современных потоков в направлениях: Запад – Восток, Восток – Запад (совпадающими границами трансевропейского коридора II: Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва), Балтийское море – Черное море, Черное море – Азовское море (совпадают с границами коридора IX: Хельсинки – Петербург – Витебск – Гомель – Киев – Кишинев – Бухарест и его ответвления Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда). Это определяет экономическую политику по управлению транспортным комплексом, направленную на облегчение наращивания объемов поступления валютной выручки от зарубежных транспортных услуг, привлечения транзита грузов и пассажиров через территорию республики. В настоящее время развернулась острая борьба за крепление транзитных потоков, особенно грузовых. В борьбе за транзитные потоки в направлении Запад – Восток конкуренцию Беларуси составляют страны Балтии (в первую очередь Литва) и Украина. В направлении Юг (в последнее время появилось название этому региону – Межрегион) главным конкурентом Беларуси выступает Польша.

Таблица 1 – Объемы транзитных перевозок в Балтийских странах (1994 – 1997 гг.), млн т

Страна	1994	1995	1996	1997
Латвия	29,9	32,7	37,7	
Литва	11,4	19,2	11,8	
Эстония	8,4	8,9	9,6	
Финляндия	5,6	4,7	4,2	

Для Литовской железной дороги транзитные грузы составляют общего объема. В развитии литовского транзита важную роль играет Клайпедский морской порт. При помощи паромных и других линий морского транспорта через него следуют транзитные грузы в порты Западной Европы (Киль, Мукран, Травемюнде, Ахус, Гамбург, Бремен, Роттердам, Антверпен).

Копенгаген, Бильбао и др.). На станциях Клайпеда и Драугисте, обслуживающих паромные переправы на Европу, сразу оформляются накладные СИМ. В дополнение ко всему недавно Литва приняла национальную программу по совершенствованию транзитной политики, реализацией которой занимается транзитный комитет во главе с премьер-министром.

Транзитная торговля, обработка транзитных грузов и другие виды транзитного обслуживания обеспечивают сегодня от четверти до трети национального бюджета Латвии, причем главным образом за счет российского экспорта нефти и металлов. Представители Латвии принимают участие в консультациях по проекту создания транспортных коридоров: *Юго-Восточная Азия, Китай, Япония – Россия, Казахстан – ЕС*, рассчитывая направить поток грузов и пассажиров через свою территорию.

Более 70 % грузов, переваливаемых объединением «Таллинский порт» (Эстония), составляют встречные грузопотоки *Россия – Запад*, следуемые к побережью, главным образом, по железной дороге. В Эстонии пришли к выводу о целесообразности использования для комбинированных перевозок челночных поездов, которые уже начали курсировать между Таллином и Санкт-Петербургом, с перспективой продления маршрута их движения до Москвы.

Украина выступает активным участником создания транспортного коридора TRASECA, восстанавливающего «Великий шелковый путь» между Европой, Кавказом, Центральной Азией и Китаем. В его рамках уже функционирует паромная переправа между грузинским портом Супса и украинским Ильичевском. Планируется ее продление до портов Турции, Румынии и Болгарии. Существование подобного коридора создает конкуренцию транзиту в Китай через Россию и, следовательно, через Беларусь. Железные дороги Украины участвуют в работе тарифов СУТ (Словакия-Украина) и СУР (Словакия-Украина-Румыния). Ведутся переговоры о заключении тарифа и организации транзита совместно с Австрией и Словакией. Пристальное внимание к привлечению транзита подтверждается тем, что Украина приняла Закон «О транзите грузов».

Все это позволяет сделать вывод, что сопредельными государствами принимаются активные попытки направить транзит в обход Республики Беларусь. Поэтому Республика Беларусь заинтересована совершенствовать свою транзитную политику быстрыми темпами. Важную роль в этом направлении играет Белорусская железная дорога.

Транзитная политика Белорусской железной дороги. Железнодорожный транспорт Беларуси уделяет много внимания контейнерным перевозкам, в т. ч. транзитным. Белорусская железная дорога располагает большим парком крупнотоннажных и среднетоннажных контейнеров для максимального удовлетворения потребностей зарубежных потребителей в перевозках грузов из стран Европы транзитом по Белорусской железной дороге в страны СНГ.

Самое тесное сотрудничество по этому вопросу дорога поддерживает с фирмами «Интерконтейнер-Интерфриго» (ICF), «Трансрейл», «Миртранс» и другими.

Для того чтобы доказать на деле возможности железнодорожного транспорта, Белорусская железная дорога совместно с железными дорогами России, Польши, Германии, Литвы работает над рядом проектов по организации перевозок грузов специализированными контейнерными и грузовыми поездами, следующими по специальным утвержденным графикам, со значительным сокращением сроков доставки, с соответствующим техническим и информационным обеспечением. Пропуск демонстрационного ускоренного поезда в направлении *Находка – Москва – Брест* за 8 суток 21 час со скоростью 150 км / сут. показал возможности железных дорог России и Беларуси в обеспечении доставки грузов в установленные сроки по утвержденному графику.

При перевозке грузов из Японии, Южной Кореи и морских портов Китая скорость доставки такими поездами в два с лишним раза выше, чем морским путем через Индийский океан.

Хорошими предложениями на существующем рынке транспортных услуг могут служить:

- специализированный контейнерный поезд *Берлин – Брест – Москва* «Восточный ветер», курсирующий регулярно с 1997 года, который в перспективе может быть продлен до Алма-Аты и Находки;
- чартерный поезд *Германия – Польша – Беларусь – Россия* «Россия-экспресс», курсирующий с сентября 1999 года ежедневно;
- рефрижераторные контейнерные поезда *Роттердам – Брест – Москва*, опыт работы с которыми уже имеется.

Совместно с российскими и литовскими железными дорогами ведутся работы по организации перевозок контейнеров из Скандинавских стран контейнерными поездами *Клайпеда – Вильнюс – Минск – Москва*. Не снят с повестки дня вопрос об организации перевозок автопоездом и полуприцепом на специализированных платформах по маршруту *Малашевичи – Брест – Москва*.

В целях ускорения обработки организованных поездов и обеспечения возможности предварительного согласования режима таможенного контроля грузов на Брестском железнодорожном узле внедрена система приема предварительной информации от экспедиторов и от сдающей железнодорожной станции Польских железных дорог, а также организован перевод перевозочных, передаточных и сопроводительных документов с помощью средств вычислительной техники. Это позволяет сократить вдвое время на оформление документов. Кроме того, такая технология дает возможность экспедиторам заранее получить информацию от железной дороги о возможных причинах задержки конкретных контейнеров и вагонов с грузами на границе, свя-

занных с неправильным оформлением перевозочных документов или отсутствием необходимых приложений к ним.

Со 2 сентября 1999 года Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь введен в действие упрощенный порядок таможенного оформления грузов, следующих организованными поездами «Россия-экспресс» и «Восточный ветер». Этот порядок предусматривает применение краткой формы документа контроля доставки (ДКД). Вместо 54 граф ДКД будет заполняться только 20, для этого достаточно сведений, указанных в железнодорожной накладной.

В сентябре 1999 года с Проматомнадзором, Государственным таможенным комитетом решен вопрос о снятии ограничений на перевозку транзитом по территории Республики Беларусь сильнодействующих ядовитых и отравляющих веществ.

Транспортировка грузов организованными поездами обеспечивает соблюдение основных условий привлечения объемов транзитных перевозок:

- ускорение сроков доставки и доставка грузов в установленные сроки;
- обеспечение сохранности груза;
- информационное обеспечение перевозок;
- стабильные и конкурентоспособные ставки провозных платежей. Созданные необходимые технологии для обеспечения сохранности перевозимых грузов позволили практически избежать несохраненных перевозок.

Одним из приоритетных направлений интеграции Белорусской железной дороги в общеевропейскую транспортную сеть и развития транзитных перевозок является ее участие в деятельности международных транспортных организаций.

В рамках межправительственной *Организации сотрудничества железных дорог* (ОСЖД), членом которой Белорусская железная дорога является с 1992 года, разрабатываются конкретные меры, предусматривающие улучшение организации перевозок, решение эксплуатационных, технических и экологических аспектов железнодорожного транспорта, а также формируются общие принципы транспортной политики, включая комбинированные перевозки между странами Европы и Азии, принципы сближения транспортного права, применяемого в международном пассажирском и грузовом сообщении.

Важным приоритетом является сотрудничество с *Международным Союзом железных дорог* (МСЖД). Заключение в 1993 году договора между Белорусской железной дорогой и Международным Союзом железных дорог явилось правовой основой для активизации деятельности дороги в этой международной организации. Участие в работе Миссии высоких скоростей «Запад – Восток» по проблемам развития скоростного и высокоскоростного движения, в Миссии «Восток – Запад» и других руководящих и исполнительных органах МСЖД создает предпосылки для дальнейшей интеграции

Белорусской железной дороги в паньевропейскую транспортную сеть с целью повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

В рамках организации *Форум Трейн Ёрон* (ФТЕ), членом которой Белорусская железная дорога является с 1995 года, важнейшей задачей деятельности дороги является дальнейшая гармонизация процесса планирования перевозок в международном пассажирском сообщении. Решение проблем модернизации подвижного состава, повышения качества предоставляемых услуг, а также постоянного курсирования вагонов в международном пассажирском сообщении позволяет привлечь пассажиропоток на железнодорожную дорогу.

Углубление сотрудничества с железнодорожными администрациями России и других государств-участников СНГ осуществляется в рамках Совета по железнодорожному транспорту, который создан решением Совета Глав правительств в 1992 году и обеспечивает координацию работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне. Совет рассматривает и решает вопросы эксплуатационной деятельности железных дорог; совместного использования и технического содержания железнодорожного подвижного состава в соответствии с межгосударственными и межправительственными соглашениями государств-участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии и Болгарии; вопросы условий перевозок пассажиров и грузов; обеспечения безопасности движения; взаиморасчетов за выполненную работу и услуги; научно-технического сотрудничества и другие актуальные вопросы железных дорог. Благодаря плодотворной деятельности Совета, а также железнодорожных администраций государств-участников, сохранено и развивается общее информационное пространство, проводится согласованная тарифная политика, в основном создана нормативно-правовая база организации перевозок и использования подвижного состава в межгосударственном сообщении.

Являясь членом Координационного Совета по Транссибирским перевозкам с 1997 года, Белорусская железная дорога вносит весомый вклад в создание согласованных условий перевозок грузов с использованием Транссибирской магистрали в сообщении *Азия – Европа*, совершенствование технологий вышеуказанных перевозок, проведение согласованной тарифной политики.

Развивается и углубляется также сотрудничество на двухсторонней основе в рамках действующих межправительственных соглашений о сотрудничестве и координации деятельности железнодорожного транспорта, а также Пограничных Соглашений по железнодорожному транспорту с Латвийской Республикой, Литовской Республикой, Российской Федерацией, Украиной и Республикой Польша.