

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 по территории Республики Беларусь для иностранных потребителей рынка транспортных услуг, так и для обеспечения потребностей белорусских экспортеров или импортеров 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 принята 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 осуществляет *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 невыгодными. Можно прийти к положению, когда страна кичится своим стратегическим геополитическим положением, а транзитный поток огибает ее стороной.

Кроме того, транзит имеет ещё одно важное экономическое значение. Благодаря ему, национальная транспортная система страны включается в международную.

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

Республика Беларусь имеет выгодное геополитическое положение, находясь в центре Европы, на пересечении исторических и современных транспортных потоков в направлениях: *Запад – Восток, Восток – Запад* (совпадающими границами трансъвропейского коридора II: *Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва*), *Балтийское море – Черное море, Черное море – Балтийское море* (совпадают с границами коридора IX: *Хельсинки – Петербург – Витебск – Гомель – Киев – Кишинев – Бухарест* и его ответвления *Кишинев – Минск – Вильнюс – Клайпеда*). Это определяет экономическую политику по управлению транспортным комплексом, направленную на обеспечение наращивания объемов поступления валютной выручки от экспорта транспортных услуг, привлечения транзита грузов и пассажиров через территорию республики. В настоящее время развернулась острая борьба за укрепление 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 – *Мезо-Восток*) 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	41,2
Литва	11,4	19,2	11,8	10,5
Эстония	8,4	8,9	9,6	10,1
Финляндия	5,6	4,7	4,2	4,1

Для Литовской железной дороги транзитные грузы составляют 10% общего объема. В развитии литовского транзита важную роль играет Калининградский 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 «Таллиннский порт» (Эстония), составляют встречные грузопотоки *Россия – Запад*, следующие 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 Ильичевск. 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;
- челночный 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 несохранных 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 панъевропейскую транспортную сеть с целью повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

В рамках организации *Форум Трейн Ёроп* (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 железную 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.