

**Выступление президента ОАО «РЖД» В.И.Якунина на  
совещании министров транспорта в рамках 75-й сессии  
КВТ ЕЭК ООН**

**26 февраля 2013 г., г. Женева, Швейцария**

Уважаемый г-н Алкалай, уважаемая г-жа Молнар,  
уважаемые дамы и господа!

Разрешите мне не только как президенту российских железных дорог, но и как Председателю МСЖД выразить слова признательности секретариату и лично г-же Еве Молнар за возможность от имени всего железнодорожного сообщества представить видение по созданию единого железнодорожного права в контексте осуществления беспрепятственных межрегиональных перевозок грузов и пассажиров перед столь высокой публикой – министрами транспорта стран-членов Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН и руководителями международных организаций.

В первом десятилетии XXI века мы стали свидетелями колоссальных изменений в мировой экономике, значительного расширения международной торговли и её географии, появления регионов с большим потенциалом экономического роста и дальнейшего стирания экономических границ.

Глобализация существенно изменила объёмы и технологии грузовых перевозок и ужесточила требования как к международной, так и к национальным транспортным системам.

Однако не все виды транспорта в равной степени адаптировались к процессам глобализации. Яркий пример успешного развития международных грузовых перевозок и расширения доступа на рынки демонстрируют морской и воздушный виды транспорта, которые пользуются преимуществами унифицированной системы транспортного права.

На сегодняшний день железнодорожный транспорт в указанных мною процессах является наиболее консервативным. Он играет важную роль во внутренних и региональных перевозках грузов. Но объемы и интенсивность трансконтинентальных железнодорожных перевозок по-прежнему малы. Мир изменился, а железнодорожные системы остались разобщенными.

Вот почему наше совещание на столь высоком уровне должно определить перспективы развития международных транспортных коридоров на едином правовом пространстве. Подписание Декларации позволит сделать один из самых важных за последние 60 лет шагов на пути создания единого железнодорожного права.

Правовая гармонизация железнодорожных систем различных стандартов привлекает к себе все большее внимание со стороны международных организаций.

Однако надо посмотреть на эту проблему шире. Ведь в правовой гармонизации на железнодорожном транспорте очень заинтересованы страны Восточной и Юго-Восточной Азии, в которых зарождается значительный объем грузовой базы. И от успеха правовой гармонизации зависит то, увидим ли мы в ближайшем будущем прямые перевозки между Китаем, Республикой Корея, Индией и другими государствами Азии с одной стороны, и европейскими странами – с другой.

От этого будет также зависеть, будут ли иметь успех такие известные международные проекты, как Проект ЕЭК ООН по развитию евроазиатских транспортных связей, проекты развития глобальных международных коридоров МСЖД и многие другие.

Мы прекрасно с вами знаем, что в правовой гармонизации заинтересован широкий круг «игроков».

Это и грузоотправители, заинтересованные в развитии конкурентоспособных железнодорожных грузовых перевозок, и сами железнодорожные компании, стремящиеся расширить доступ на рынок и увеличить объемы перевозок грузов на обширном пространстве ЕЭК.

Государства также заинтересованы в этом процессе, поскольку развитие международных железнодорожных перевозок позволяет реализовать национальный внешнеторговый и транзитный потенциал и получить широкий спектр мультипликативных эффектов от развития транспорта и торговли.

Задача международных организаций, и в первую очередь, Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН – создать эффективную площадку по вопросам унификации железнодорожного права.

Но успеха невозможно добиться без активного участия в процессе формирования единого железнодорожного права его носителей - Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), а также ЦИТ, МСЖД и других.

Было бы правильным осуществлять эту работу с соблюдением баланса интересов как стран-членов ОСЖД, так и стран-членов ОТИФ, не допуская односторонних решений в пользу одной из двух существующих систем железнодорожного права. Единое железнодорожное право должно создаваться на основе всех положительных и прогрессивных аспектов обеих правовых систем.

Хочу заметить, что единственным на сегодня успешно реализованным международным проектом по унификации правовых процедур железнодорожных перевозок грузов является **внедрение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС**, разработанной совместно ЦИТ и ОСЖД, и обеспечивающей беспрепятственные перевозки по железным дорогам, применяющим западное и восточное транспортное право.

Уважаемые коллеги, в ноябре 2012 года накладная ЦИМ/СМГС была впервые успешно апробирована на трансконтинентальном маршруте Китай-Европа. Под эгидой ОСЖД из г. Чунцин (Китай) в г. Дуйсбург (Германия) проследовал контейнерный поезд транзитом по территории Казахстана, России, Беларуси и Польши.

Приобретенный опыт использования унифицированных правовых инструментов позволит успешно реализовать другие перспективные проекты, которые в настоящее время разрабатываются железнодорожным бизнесом, в том числе под эгидой Международного союза железных дорог.

В этой связи позвольте мне как Председателю МСЖД заверить вас в том, что Союз будет стремиться к развитию многовекторного сотрудничества с Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в области правовой гармонизации в части обеспечения интероперабельности, упрощения процедур пересечения границ, внедрения инноваций и интеллектуальных транспортных систем и других важнейших аспектов функционирования железнодорожного транспорта.



И в заключение хочу сказать, уважаемые друзья, сегодня мы присутствуем при важнейшем событии в мировой транспортной отрасли – подписании документа, открывающего новую страницу в истории железнодорожного транспорта. Создание единого железнодорожного транспортного права – это осознанный шаг, продиктованный опытом государств и компаний, заинтересованных в наращивании объёмов внешнеторгового оборота и реализации транзитного потенциала.

Уверен, что будущее железнодорожных перевозок, особенно на дальних межрегиональных маршрутах, во многом зависит от скоординированности предпринимаемых усилий всех участников международного рынка железнодорожных услуг!

Благодарю за внимание!