



ИНИЦИАТИВЕ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» БРОШЕН ВЫЗОВ В ЛИЦЕ ЗАКОНА



В начале мая 2017 года первый товарный поезд, проследовавший из Англии в город Иу провинции Чжэцзян на востоке Китая, прошел 12 тыс. километров. Это эпохальное событие стало возможным благодаря реализации инициативы «Один пояс, один путь», ставшей ключевым звеном в цепи новых железнодорожных перевозок между Восточной Азией и Западной Европой. Этот поистине провидческий проект был инициирован и во многих случаях профинансирован Китайской Народной Республикой.

Новая сеть железнодорожных маршрутов, что напоминает древний Шелковый путь, позволяет почти в два раза сократить время на перевозку грузов между Восточной Азией и Европой по сравнению с их перевозкой морем. Кроме того, она повышает степень безопасности перевозок, их надежности и потенциально ведет к удешевлению их по сравнению с перевозками грузов морем.



1



2

1

ГОВАРД РОЗЕН
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РАБОЧЕЙ
ГРУППЫ
ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ
ПЕРЕВОЗКАМ¹

2

ЕЛЕНА МАДИР
ГЛАВНЫЙ ЮРИСТ ППР
ЕБРР
MadirJ@ebrd.com

Реализация инициативы «Один пояс, один путь» стала главной причиной наблюдающегося в последнее время резкого роста объемов железнодорожных перевозок товарной продукции в Евразии. Как отмечается в исследовании, выполненном консалтинговой фирмой «Роланд Бергер» по заказу Международного союза железных дорог (известного по французскому акрониму UIC), между 2014 и 2016 годами, а этот период времени совпал с последовательным вводом в эксплуатацию новых железнодорожных маршрутов благодаря реализации указанной инициативы, объем грузовых перевозок по железным дорогам Евразии увеличился примерно с эквивалента 25 тыс. 20-футовых контейнеров в год до 145 тыс. контейнеров.

«Новая сеть железнодорожных маршрутов, что напоминает древний Шелковый путь, позволяет почти в два раза сократить время на перевозку грузов между Восточной Азией и Европой по сравнению с их перевозкой морем».

Согласно сделанному в этом исследовании UIC прогнозу, к 2027 году объем перевозок возрастет до 636 тыс. 20-футовых контейнеров в год, что будет равняться 27 товарным поездам в сутки. Согласно другим расчетам, предел в 1 млн. 20-футовых контейнеров в год будет превышен до 2020 года.

ТРЕБУЕТСЯ ПРИВЛЕЧЕНИЕ НОВЫХ ОБЪЕМОВ ИНВЕСТИЦИИ

Такое наращивание объемов грузовых перевозок может стать крупным экономическим стимулом для развития стран, через которые проходят эти железнодорожные маршруты, а многие из них являются странами операций ЕБРР. Но для удовлетворения растущего спроса на грузовые перевозки по железной дороге и получения экономического эффекта от этого железнодорожного бума указанным странам нужно увеличить количество единиц подвижного состава.

К сожалению, многие из этих стран в настоящее время испытывают трудности с финансированием уже действующих у них объектов путевого хозяйства и железнодорожных перевозок. В результате этого в указанных странах операторам из числа как государственных, так и частных предприятий очевидно потребуются иные источники кредитования, в том числе частные источники заемного капитала, с тем чтобы иметь возможность приобретать новое оборудование.

О готовности предоставлять кредиты, обеспеченные подвижным составом, или организовывать передачу



Один пояс, один путь

— Экономический пояс Шелкового пути
 - - - Инициатива по созданию морского Шелкового пути



локомотивов и вагонов в аренду операторам, не прибегая при этом к кредитованию под государственные гарантии, заявляют финансовые организации, в том числе банки (например, ЕБРР), пенсионные и частные инвестиционные фонды. Но степень доступности и стоимость привлечения этих финансовых ресурсов будет зависеть от надежности обеспечения, предоставляемого этим организациям.

ЧЕМ БОЛЬШЕ РИСКИ, ТЕМ ВЫШЕ РАСХОДЫ

По состоянию положения дел на сегодняшний день, надежность использования подвижного состава в качестве предмета обеспечения вызывает сомнение в силу двух главных причин. Во-первых, что касается норм имущественного права, регулирующих железнодорожный транспорт, то сегодня отсутствует их гармонизация на международном уровне. Это вызывает повышенную степень неопределенности в отношении права кредиторов обращать взыскание на подвижной состав как предмет обеспечения, маршруты которого пролегают через множество стран с возможно совершенно разными правовыми системами и концепциями обеспечения вещных прав кредиторов, не владеющих этим имуществом. Например, способность частного кредитора изымать за долги и вновь пускать в эксплуатацию подвижной состав в рамках железнодорожной системы остается под вопросом. Это приобретает особенно актуальное значение в тех случаях, когда оператор или должник оперируют кредитными средствами неинвестиционного класса.

Второй причиной ненадежности подвижного состава как предмета обеспечения является вероятность

возникновения трудностей с четким определением владельцев прав собственности или залоговых прав на данное имущество. В железнодорожной отрасли отсутствуют национальные публичные реестры, в которых регистрируются права собственности и залоговые права на имущество, а также отсутствует единая система индивидуальной идентификации предметов подвижного состава (в то время как в авиационной отрасли существует и то, и другое).

Возникающие в результате действия этих факторов правовой неопределенности дополнительные риски ограничивают возможности государственных и частных операторов привлекать частный капитал для целей приобретения железнодорожного оборудования. Кроме того, эти риски ведут к повышению стоимости кредитных средств в тех случаях, когда имеются источники их привлечения. Это неизбежно приводит к тому, что железнодорожная отрасль лишается конкурентных преимуществ перед другими видами транспорта, несмотря на объективные в социально-экономическом и природоохранном плане основания для выбора железнодорожного транспорта в целях перевозки грузов.

Поэтому принятие любых мер, снижающих степень риска кредиторов и стоимость привлекаемых средств, позволит обеспечить успешную реализацию инициативы «Один пояс, один путь» и будет способствовать экономическому росту в тех странах, через которые проходят эти железнодорожные маршруты. К счастью, решение этой проблемы уже имеется.

НОВАЯ СИСТЕМА ПРАВ

Новым глобальным договором поистине революционного значения, который намного облегчит частному сектору задачу по финансированию подвижного состава в масштабах всего мира, является Люксембургский протокол к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования. В указанном протоколе прописана новая система прав, которыми наделяются организации, предоставляющие частный капитал на цели кредитования подвижного состава, обеспеченные кредиторы, арендодатели и поставщики, продающие свою продукцию по договорам условной купли-продажи.

Их интересы будут зарегистрированы в находящемся в Люксембурге публичном онлайн-международном реестре, открытом для поиска информации круглые сутки семь дней в неделю. Кроме того, в этом реестре можно будет получить индивидуальные идентификационные номера для всех объектов подвижного состава в мире, что обеспечивает всем кредиторам и операторам возможность правильно определять и отслеживать нахождение подвижного состава в любой точке земного шара.

Данный протокол применяется к подвижному составу в более широком смысле, то есть к каждому



транспортному средству, которое передвигается по путям сообщения или по направляющим путям, над или под ними. Протокол дает возможность его участникам выбрать то законодательство, которое они хотят применить к любой финансовой сделке независимо от местонахождения должника или подвижного состава.

КУРС НА РАСШИРЕНИЕ МАСШТАБОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

В 2001 году были приняты, а в 2006 году вступили в действие Кейптаунская конвенция и Протокол об авиационных перевозках к ней. Оба эти документа находятся в силе почти в 70 странах, а созданная на их базе система проходит апробацию и тестирование. Люксембургский протокол ратифицирован Европейским союзом (применительно к кругу его компетенций), Габоном и Люксембургом и подписан Великобританией, Германией, Италией, Мозамбиком, Швейцарией, Швецией и Францией, причем во всех этих странах он сейчас проходит процедуру ратификации. Над принятием протокола в настоящее время работают другие европейские и неевропейские страны.

В регионе операций ЕБРР значительный интерес к нему проявили Венгрия и Украина. В этих целях в сентябре 2017 года специалисты ППР организовали в Киеве семинар «Какие преобразования вызовет Люксембургский протокол в железнодорожной отрасли Украины и других стран». На семинаре выступили Володимир Омелян, министр инфраструктуры Украины, Марк Магалецкий, вице-директор и руководитель сектора инфраструктуры в представительстве ЕБРР в Украине, Анна Венециано, заместитель генерального секретаря Международного института унификации частного права (УНИДРУА), назначенный регистратор Элизабет Херст из компании Regulis SA, которая выиграла контракт на ведение международного реестра, а также авторы настоящей статьи.

Министр Омелян в своем выступлении четко высказался за принятие данного протокола. В ходе семинара подробно анализировались различные преимущества, которые благодаря ему получит железнодорожная отрасль Украины, а также были рассмотрены некоторые из технических проблем, которые потребуются решить в рамках принятия данного протокола. Специалисты Программы правовой реформы ЕБРР будут рады

оказывать техническую помощь правительству Украины в этой работе.

Как мы надеемся, данный протокол вступит в силу, и международный реестр заработает в 2019 году. С момента применения Люксембургского протокола он должен уменьшить степень риска для кредиторов, обеспечивая, таким образом, поступление из частного сектора средств финансирования в более крупных объемах и более дешевых по стоимости, что окажет поддержку в приобретении нового подвижного состава, в котором столь остро нуждается страна.

Кроме того, применение протокола позволит также обеспечить устранение препятствий, стоящих на пути малых динамично функционирующих, но менее капитализированных операторов, а также создаст благоприятные условия для организации операционного лизинга подвижного состава. Это позволит повысить степень стандартизации применяемого оборудования, создаст эффект масштаба для его изготовителей и потребителей.

ОКАЗАНИЕ ПОДДЕРЖКИ В РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

В рамках реализации инициативы «Один пояс, один путь» данный протокол создаст не только прекрасно прописанную новую нормативно-правовую базу для финансирования подвижного состава в целом. Он также будет содержать единый набор правил и средств защиты кредиторов, независимо от физического нахождения объектов подвижного состава или должников, что облегчит кредиторам и иностранным инвесторам понимание содержания режима правового регулирования и приведение его в принудительное исполнение.

Как следствие этого любой собственник, арендодатель или оператор, эксплуатирующий подвижной состав на маршрутах, проходящих через целый ряд правовых юрисдикций в зоне пояса, соединяющего Европу и Азию, сможет быть уверен в том, что его имущественные или кредиторские права будут соблюдены. Общим результатом всей этой работы станет повышение уровней конкуренции и динамики в функционировании железнодорожной отрасли в мире.

¹ Председатель Рабочей группы по железнодорожным перевозкам, являющейся некоммерческой ассоциацией работников железнодорожной отрасли и находящейся в Швейцарии. Дополнительную информацию см. по адресу: <http://www.railworkinggroup.org/about-us/> (по состоянию на 13 декабря 2017 года).

