

## ТРАНССИБИРСКИЙ МАРШРУТ ПРОБЛЕМА ОТНОШЕНИЙ ЕС И РФ

**В. О. Тюменцев,**

студент

*Московский государственный юридический университет  
имени О. Е. Кутафина (МГЮА), г. Москва*

Почему имеются основания данную проблему считать актуальной? Проблема разногласий между ЕС и РФ длится уже значительное количество лет и имеет принципиальное значение для обеих сторон, поскольку отмена платы роялти за перелеты по транссибирскому маршруту означает избавление от значительных расходов для перевозчиков европейской стороны и утрату доходов для российских авиакомпаний. Европейский союз часто затрагивает данную проблему на саммитах Евросоюз – РФ и часто ставит отмену платежей в качестве одного из основных условий подписания ряда соглашений, как было, например, в случае с Соглашением между ЕС и РФ о вступлении последней в ВТО, что демонстрирует значимость для европейской стороны данной проблемы.

Суть данной проблемы в том, что воздушное пространство над территорией России в виду ее географического расположения достаточно целесообразно использовать для гражданских авиаперелетов из Европы в страны Азии, эти перелеты осуществляются по конкретному участку, называемому транссибирским маршрутом. При этом для получения возможности осуществить перелет над российской территорией гражданским авиационным компаниям других государств, включая страны – члены ЕС по действующим на текущий момент времени правилам должны роялти за право использования маршрута.

Вообще, вопреки расхожему мнению, взимание платы за перелеты иностранных авиакомпаний над своей территорией – нормальная международная практика, имеющая широкое распространение в мире.

Так, соглашение о транзите по международным воздушным линиям позволяет странам-членам взимать плату в разумном размере за использование своей территории. Правила международной ассоциации воздушного транспорта определяют, что данная плата не может превышать размер платы, взимаемой за международные авиаперевозки с авиакомпаний своей страны. В США федеральное управление гражданской авиации взимает плату, называемую платой за маршрут, за пролеты над своей территорией.

Как видно, взимание платы за пролет иностранцев над своей территорией не является чем-либо недопустимым или преступным. Но в разногласиях Европейского союза и Российской Федерации следует выделить две особенности именно их случая.

Во-первых, Российская Федерация не присоединилась к соглашению о транзите по международным линиям, а страны, не подписавшие данный правовой акт, устанавливают правовой режим перелетов на двухстороннем уровне и имеется возможность добиваться более выгодных условий и изменений отдельных положений в более благоприятную правовую форму.

Во-вторых, имеет значение географическое расположение Российской Федерации. Россия занимает достаточно большую территорию и расположена между Европой и Азией. Через территорию РФ удобно осуществлять перелеты из европейских стран в азиатские государства как наикратчайший путь, и использование воздушного пространства Российской Федерации особенно для европейских перевозчиков крайне выгодно. При этом Российская Федерация устанавливает крайне высокий уровень размера платы за перелеты, намного превышающий те размеры, которые устанавливают большинство остальных государств.

Данные два фактора являются основными причинами крайней заинтересованности Европейского союза в отмене системы платежей, действие которой крайне убыточно для авиационных перевозчиков европейских государств.

Данные выплаты возникли еще в ушедшем веке и основной, а скорее всего, и единственной причиной их существования является то, что финансовые поступления от данных выплат являются одной из статей доходов российских авиакомпаний, таких как «Аэрофлот», который, по официальной информации, на указанных роялти в нулевые получал по 500 млн. долл. США каждый год, и, примечательно, теперь уже в далеком 2009 году генеральный директор «Аэрофлота» отметил, что «без пролетных денег компания была бы убыточной в 2002 – 2008 гг.», вот и причина нежелания российской стороны соглашаться на отмену выплат.

Напротив, в то время как уполномоченный агент по сбору уполномоченных платежей (Аэрофлот) имеет доходы, европейские компании имеют убытки, которые вынуждены компенсировать повышением стоимости услуг, что в свою очередь снижает спрос и является причиной неизменности политики ЕС по данному направлению.

Если проследить историю диалога ЕС-РФ касательно оплаты использования транссибирского маршрута, то в интернете при желании можно найти статьи, датированные еще 2005 годом, посвященные обсуждению указанными сторонами данной проблемы.

Например, в одной из статей тех времен дается описание первых переговоров в рамках обсуждения плана вступления России в ВТО. Связь в том, что Российская Федерация вела переговоры с Европейским союзом касательно вступления первой во Всемирную торговую организацию. Отказ от системы выплат был одним из условий вступления РФ в организацию. В те времена решение о вступлении Российской Федерации в состав Всемирной торговой организации еще не стояло на повестке дня и речь шла о занимающей определенный период времени так называемой модернизации системы пролетов, подразумевавшей постепенный отказ от данной системы к 2013 году. Было подписано соглашение между РФ и ЕС по поводу вступления России в ВТО, в содержании которого было прописано вышеуказанное в качестве одного из основных условий вступления.

Как бы то ни было, уже в следующем 2006 году Российская Федерация сняла с себя обязательство в рамках вступления в ВТО и министр транспорта РФ Игорь Левитин заявил, что «Россия не намерена постепенно снижать платежи за транссибирские перелеты самолетов зарубежных компаний, как предлагают члены Еврокомиссии», и отметил, что, несмотря на договоренность об отмене системы платежей в 2013 году, после указанного года отмена не будет осуществлена и плата по-прежнему будет взиматься<sup>1</sup>.

В ответ на это со стороны Европейского союза поступило новое предложение о невзимании платы с новых рейсов, но в этом тоже было отказано.

В итоге на том этапе переговоры между ЕС и РФ зашли в тупик в связи с неприятием условия об отмене механизма платежей российской стороной. Россия впоследствии вступила в ВТО, но плату за пролеты над своей территорией так и не отменила.

Активность в обсуждении проблемы вновь появилась с 2011 – 2013 гг. В источнике, датированном 2011 годом, зафиксировано намерение Еврокомиссии подать на Российскую Федерацию в суд, указав в качестве основания то, что одиннадцать европейских государств, а именно Швеция, Финляндия, Дания, Франция, Федеративная Республика Германия, Австрия, Бельгия, Италия, Люксембург, Великобритания и Нидерланды.

Со стороны Евросоюза были осуществлены подсчеты, результаты которых указали на то, что совокупные выплаты составляют 420 млн долл. США ежегодно за возможность беспосадочных перелетов в азиатские страны через воздушное пространство России.

---

<sup>1</sup><https://lenta.ru/news/2006/09/11/siberia/>.

Выше было упомянуто, что европейские авиакомпании в связи с системой платежей имеют расходы и компенсируют их повышением цен на билеты. Повышение цен достигает 100 евро на каждого отдельно взятого пассажира, что создает определенные социально-экономические проблемы.

Следует вывод, что проблема отношений ЕС и РФ касательно отмены платы за использование транссибирского маршрута на сегодняшнем этапе не разрешима в связи с отсутствием желания российской стороны иметь консенсус с Европейским союзом по данной проблеме.