

УДК 347:656

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА ВЕНГРИИ

В.В. МОСАШВИЛИ

В работе рассмотрены актуальные и важные вопросы в области государственного регулирования транспортного сектора Венгрии. Представлена сложившаяся в стране ситуация в области железнодорожного, речного и воздушного транспорта, а также предпринимаемые руководством Венгрии шаги по дальнейшему развитию транспортной системы. Проведен анализ нормативной правовой базы Венгрии в области государственного регулирования всего комплекса транспортных услуг.

Ключевые слова: государственное регулирование, нормативная правовая база, Венгрия, транспорт, транспортные услуги, тарифы, авиаперевозчик.

Нормативная правовая база Венгрии в области государственного регулирования всего комплекса транспортных услуг в основных своих чертах гармонизирована с правовыми требованиями Европейского Союза, положениями ВТО и профильных международных организаций. В своей законотворческой деятельности, равно как и в правоприменительной практике, Венгрия учитывает все инициативы и рекомендации Евросоюза. Однако это не означает отсутствие определенных особенностей, присущих государственному регулированию транспортного сектора страны.

Одному из основополагающих документов в области международной гражданской авиации - Конвенции о международной гражданской авиации, более известной как Чикагская конвенция, 7 декабря 2014 г. исполнилось 70 лет. Это серьезный возраст для соглашения, участниками которого до сих пор остаются 190 стран мира. Изначально документ был подписан 7 декабря 1944 г. в г. Чикаго, штат Иллинойс, США 52-мя странами. Вступила же в силу Конвенция 4 апреля 1947 г. после ее ратификации 26-ю странами. Конвенция установила основные принципы работы международной авиации, в частности, правила полетов над территориями стран-участниц, принцип национальной принадлежности воздушного судна, облегчение международных полетов, международные стандарты и т.д. В общей сложности на сегодняшний день Конвенция редактировалась 8 раз, а именно в 1959, 1963, 1969, 1975, 1980, 1997, 2000 и 2006 гг.

Конвенция положила начало деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Стоит также отметить, что Международный день гражданской авиации, ежегодно отмечаемый 7 декабря, был установлен в 1996 г. Генеральной Ассамблеей ООН Резолюцией № A/RES/51/33 «О провозглашении 7 декабря Международным днём гражданской авиации» в честь учреждения ИКАО.

В свою очередь, Венгрия присоединилась к Чикагской конвенции 30 сентября 1969 г. Венгрия также ратифицировала Варшавскую конвенцию (конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г.)) и на сегодняшний день является участницей Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г., которая заменяет весь пакет документов Варшавской конвенции.

В целом же нормативно-правовая база Венгрии в области государственного регулирования всего комплекса транспортных услуг в основных своих чертах гармонизирована с правовыми требованиями Европейского Союза, полноправным членом которого Венгрия является с 1 мая 2004 г., а также с положениями ВТО и профильных международных организаций. Стоит также отметить, что Венгрия в своей законотворческой деятельности, равно как и в правоприменительной практике, учитывает все инициативы и рекомендации ЕС. Однако это не означает отсутствие права страны на введение собственных норм, прошедших согласование в ЕС.

Отношения в рассматриваемой сфере определяются главным образом положениями Гражданского кодекса и других профильных нормативно-правовых актов Венгрии. В частности, на

сегодняшний день основополагающими документами Венгрии в области регулирования железнодорожного транспорта являются Закон CLXXXIII от 2005 г. «О железнодорожном транспорте» и Закон XLI от 2012 г. «О пассажирских перевозках».

Необходимо отметить, что Венгрия располагает достаточно обширной транспортной сетью и, находясь в центре Европы, имеет ряд преимуществ по сравнению с остальными европейскими странами. Транспорт обеспечивает примерно 5% ВВП страны. В апреле 2012 г. в Венгрии был принят Закон CXIX, повлекший пересмотр норм регулирования пассажирских транспортных услуг, направленный на повышение их уровня.

Подавляющая часть функций госрегулирования в транспортном секторе Венгрии относится в настоящее время к компетенции Министерства национальной экономики (ранее – Министерство экономики и транспорта ВР). Под контролем данного министерства с 1 января 2007 г. правительством было сформировано Национальное транспортное управление (НТУ), основной задачей которого является осуществление государственной политики в области регулирования автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Фактически оно заменило ряд ранее действовавших самостоятельных организаций – Главную инспекцию по транспорту, Центральную инспекцию транспорта и Управление гражданской авиации. Позже, 1 июля 2007 г., Управление военной авиации и Венгерское управление по железнодорожному транспорту также были интегрированы в НТУ. Таким образом, данное управление на сегодняшний день является центральным самостоятельным госорганом со своим бюджетом, осуществляющим государственное регулирование не только автомобильного, воздушного, железнодорожного и водного транспорта, но также гражданской и военной авиации.

После концентрации всей власти в сфере транспорта в руках одного госуправления в 2008 г. началась масштабная реструктуризация компании «Венгерские государственные железные дороги» (MAV). В результате этого MAV был разделен на три независимые организации: по пассажирским перевозкам (MAV-Start), собственника парка локомотивов (MAV-Trakció) и по техническому обслуживанию подвижного состава (MAV-Gépezeti). При этом наиболее прибыльный сектор грузовых перевозок компании MAV (MAV-Cargo) был продан компаниям RailCargoAustria и GySev – небольшая Австро-Венгерская транспортная компания, которая вскоре после приобретения MAV-Cargo увеличила свою прибыль в два раза.

В 2010 г. сразу после выборов венгерское Правительство попыталось объединить все ранее разделенные компании MAV, а также региональные автобусные компании и компанию Будапешт-транспорт (BKV), создав единую национальную холдинговую транспортную компанию. Однако в начале 2012 г. в результате противодействия со стороны BKV и региональных автобусных компаний Правительству Венгрии пришлось отказаться от этой идеи, что привело к отставке 30 апреля 2012 г. генерального директора и президента MAV – Ференца Сарваша. При этом Правительством все же было принято решение о слиянии хотя бы компаний MAV-Trakció и MAV-Gépezeti с компанией MAV-Start, в результате чего вся деятельность в сфере пассажирских железнодорожных перевозок была сконцентрирована «под одной крышей». В то же время для проведения дальнейших реформ генеральный директор GySev Илона Давида была назначена на пост генерального директора MAV. Изначально предполагалось, что еще два топ-менеджера компании GySev станут соответственно генеральным директором MAV-Start и руководителем департамента инфраструктуры MAV, однако это предложение было отклонено австрийскими акционерами компании GySev.

Одним из наиболее резонансных решений НТУ за последнее время стали опубликованные в феврале 2012 г. два новых постановления (№ 010/Du/2012 и № 011/DU/2012), которые ввели жесткие ограничения на навигацию по р. Дунай. В частности, они ограничили количество барж, допустимых к буксировке по р. Дунай на север от г. Будапешт, до четырех и на юг по течению от г. Будапешт – до шести. До этого допускалось буксировать до 9 барж. Кроме указанных ограничений данные постановления ввели еще ряд ограничений, создавших дополнительные проблемы для речных операторов. При этом оба постановления были опубликованы без предварительного уведомле-

ния и вступили в силу практически сразу – 1 марта 2012 г. Это вызвало серьезные негативные последствия, связанные с потерей мощностей более чем на 40%, а также могут негативно повлиять на объем выбросов в атмосферу. Предполагается, что поставка сырья для основных отраслей промышленности Венгрии станет менее надежной и более дорогостоящей, что в свою очередь вызовет снижение конкурентоспособности основных отраслей промышленности Венгрии, таких как производство стали, удобрений, бумаги, а также во многих сегментах агропромышленного комплекса. Как следствие, это поставит под угрозу экономический рост во всех регионах на протяжении р. Дунай, что, в конечном счете, может привести к сокращению тысяч рабочих мест.

Достаточно сложной продолжает оставаться обстановка вокруг венгерской авиакомпании «Malev». Эта компания до 2007 г. принадлежала венгерскому государству. В 2007 г. 99,95% ее акций приобрело совместное российско-венгерское предприятие «Эйрбридж». В 2008 г. собственниками «Эйрбридж» стали отечественный «Внешэкономбанк» (49% акций) и венгерское физическое лицо (51% акций). Расходы ВЭБ по финансированию авиакомпании составили около 200 млн. евро. В феврале 2010 г. общее собрание акционеров компании приняло решение о дополнительной эмиссии акций и передаче их венгерскому государству в лице Национального агентства Венгрии по управлению недвижимостью. В результате доля венгерского государства в «Малев» опять стала решающей (94,5%), тогда как доля ВЭБ снизилась до 5,5%. Оставшаяся задолженность венгерской стороны перед ВЭБ на сумму более 112 млн. евро до сих пор не погашена, а венгерская национальная авиакомпания 3 февраля 2012 г. объявила о прекращении своей деятельности из-за финансовых проблем. Соответствующий пресс-релиз в этот же день был размещен на сайте перевозчика. Несмотря на заявление Премьер-министра Венгрии В. Орбана о возможном возобновлении деятельности национального авиаперевозчика, возрождение «Malev» на сегодняшний день маловероятно. Долгое время оставался нерешенным вопрос о назначении национального перевозчика со стороны Венгрии в соответствии с действующим Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Венгерской Республики о воздушном сообщении, подписанным в г. Москва 20 декабря 2002 г. (далее – СВС).

Данное Соглашение определяет права на полеты, устанавливает «договорные линии», которые каждое государство разрешает эксплуатировать авиапредприятию, назначенному другим государством, и перечень коммерческих прав («свобод воздуха») на осуществление перевозок по этим линиям. Кроме прочего, СВС также содержит ряд условий, соблюдение которых необходимо для начала эксплуатации договорных линий назначенным авиапредприятием. В частности, в п. 4 ст. 4 СВС установлено, что «каждая Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию... или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в ст. 3 настоящего Соглашения, в случае, если эта Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства».

После банкротства авиакомпании «Malev», которая была назначенным авиапредприятием от Венгрии на маршруте Москва – Будапешт, был поднят вопрос о необходимости назначения на данный маршрут авиакомпании со стороны Венгрии. До недавнего времени единственным авиаперевозчиком на маршруте Москва – Будапешт оставался «Аэрофлот». В настоящее время на российское направление назначен бюджетный авиаперевозчик «WizzAir». В этой связи необходимо отметить, что ст. 10 СВС определены основные принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий. В частности, «назначенным авиапредприятиям Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между соответствующими территориями государств Сторон». Кроме того, «при эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия одной Стороны должны принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Стороны, с тем чтобы не нанести неоправданного ущерба перевозкам этих авиапредприятий, эксплуатирующих авиалинию по этому же маршруту или его части».

Данная статья СВС также предусматривает паритет в выполнении рейсов: «обе Стороны способствуют тому, чтобы назначенные ими авиапредприятия, заинтересованные в выполнении полетов по установленному маршруту, достигли договоренности относительно программ полетов по этому маршруту» (п. 5 ст. 10 СВС). Однако в этом же пункте предусмотрена возможность подачи заявки на дополнительные рейсы назначенными авиапредприятиями для утверждения авиационным властям Сторон.

Отдельного внимания заслуживает вопрос регулирования тарифов назначенных авиапредприятий. Ст. 12 СВС предусмотрено, что «тарифы, взимаемые назначенными авиапредприятиями одной Стороны за перевозку пассажиров, багажа и грузов на территорию или с территории государства другой Стороны, должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая интересы потребителей, эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии, комиссионные ставки и тарифы других авиапредприятий, а также другие коммерческие условия на рынке транспортных услуг». Кроме того, «тарифы по возможности согласовываются между назначенными авиапредприятиями Сторон».

В соответствии с ст. 17 СВС, «для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего СВС и Приложения к нему, между авиационными властями Сторон могут периодически проводиться консультации». Ст. 20 СВС указано, что «консультации между авиационными властями Сторон по вопросам внесения изменений в настоящее Соглашение должны быть начаты в течение 60 дней с даты получения одной из Сторон запроса другой Стороны об их проведении, если только авиационные власти Сторон не достигнут другой договоренности... Изменения, вносимые в Соглашение, вступают в силу на тридцатый день с даты последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для их вступления». Кроме того, любые поправки к рассматриваемому СВС должны быть зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации (ст. 22 СВС).

В случае принятия решения о прекращении действия СВС применяются условия ст. 23 СВС: «настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок и будет действовать до истечения 12 месяцев с даты получения одной Стороной от другой Стороны письменного уведомления о решении прекратить его действие. Такое уведомление должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. При отсутствии подтверждения о получении уведомления другой Стороной считается, что оно получено через 14 дней с даты получения этого уведомления Международной организацией гражданской авиации».

Что же касается авиакомпании «WizzAir», то она была зарегистрирована в 2003 г. во главе с Джозефом Варади (Jozsef Varadi) – главным исполнительным директором компании. Первый рейс состоялся 19 мая 2004 г. из города Катовице. В настоящее время авиакомпания «WizzAir» располагает 16 рабочими базами, перелеты из которых совершаются более чем в 250 городов мира. Флот «WizzAir» состоит из 39 самолетов Airbus A320 со средним сроком службы менее 3 лет.

Сеть маршрутов авиакомпании постоянно расширяется, и «WizzAir» стремится поддерживать самый низкий уровень цен в регионе. За 2012 г. авиакомпания перевезла порядка 12 млн. пасс. Группа «WizzAir» включает в себя 2 действующие компании: «WizzAir Венгрия» и «WizzAir Украина». В настоящее время в компании «WizzAir» работает около 1500 сотрудников.

По информации, полученной в результате переговоров с исполнительным директором авиакомпании «WizzAir» г-ном Й. Варади, венгерская сторона стремится получить разрешение на осуществление рейсов на территорию России, помимо уже действующего рейса Будапешт-Москва. Руководство «WizzAir» заверило, что авиакомпания готова соблюдать все требования указанного соглашения, предъявляемые к назначенному авиапредприятию, действующее законодательство Российской Федерации, регулирующие прибытие, транзит, пребывание или отправление с территории России воздушных судов, совершающих международные полеты, либо

эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов, а также законодательство, определяющее иммиграционные, паспортные, таможенные, валютные, санитарные и карантинные требования.

По той же информации, полученной от г-на Й. Варади, авиакомпания «WizzAir», принимая решение об открытии рейсов на территорию Российской Федерации, прежде всего исходила из опыта других низкобюджетных авиаперевозчиков мира, уже представленных на российском рынке («Norwegian», «Germanwings», «AirBaltic») или планирующих в ближайшее время осуществлять полеты по данному направлению («EasyJet»). Кроме того, по мнению руководства «WizzAir», открытие рейса по маршруту Москва-Будапешт способствует повышению качества оказываемых услуг на данном сегменте авиаперевозок.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Мосашвили В.В.** Порядок и условия международной воздушной перевозки багажа пассажира // *Юридический мир*. 2007. № 12. С. 19-23.
2. **Мосашвили В.В.** Правовые аспекты внедрения и использования электронного билета российскими авиаперевозчиками // *Юрист*. 2007. № 10. С. 2-4.
3. **Мосашвили В.В.** Разрешение споров, связанных с международными авиаперевозками пассажиров // *Международное публичное и частное право*. 2006. № 4. С. 23-26
4. **Мосашвили В.В., Мелехин А.В.** Порядок разрешения споров при международных авиаперевозках на территории Российской Федерации // *Транспортное право*. 2006. № 3. С. 4-6.
5. *OPTEN Infomatikal Kft.* [Электронный ресурс]. URL: <http://www.opten.hu/>.
6. *Официальный сайт Торгового представительства Российской Федерации в Венгрии.* [Электронный ресурс]. URL: <http://rustrade.hu/>.
7. *Официальный журнал Европейского союза.* [Электронный ресурс]. URL: http://europa.eu/index_en.htm.
8. *Официальный сайт Европейского Союза.* [Электронный ресурс]. URL: http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/pci/pci_en.htm.
9. *КонсультантПлюс.* [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/>.

STATE ADMINISTRATION OF THE TRANSPORT SECTOR IN HUNGARY

Mosashvili V.V.

The article considers the urgent and important issues in the field of the state administration of the transport sector in Hungary. The conditions in the field of the railway, river and air transport systems of Hungary and the steps, taken by country's authorities for the further development of the transport system of Hungary are shown.

Keywords: state administration, regulatory legal base, Hungary, transport, transport services, tariffs, air carrier.

REFERENCES

1. **Mosashvili V.V.** Porjadok i uslovija mezhdunarodnoj vozdušnoy perevozki bagazha passazhira. *Yuridicheskii mir*. 2007. № 12. Pp. 19-23. (In Russian).
2. **Mosashvili V.V.** Pravovye aspekty vnedrenija i ispol'zovanija jelektronnogo bileta rossijskimi aviaperevozchikami. *Yurist*. 2007. № 10. Pp. 2-4. (In Russian).
3. **Mosashvili V.V.** Razreshenie sporov, svjazannyh s mezhdunarodnymi aviaperevozkami passazhirov. *Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo*. 2006. № 4. Pp. 23-26. (In Russian).
4. **Mosashvili V.V., Melehin A.V.** Porjadok razreshenija sporov pri mezhdunarodnyh aviaperevozках na territorii Rossijskoj Federacii. *Transportnoe pravo*. 2006. № 3. Pp. 4-6. (In Russian).
5. *OPTEN Infomatikal Kft.* URL: <http://www.opten.hu/>.
6. *Oficial'nyj sajt Torgovogo predstavitel'stva Rossijskoj Federacii v Vengrii.* URL: <http://rustrade.hu/>.
7. *Oficial'nyj zhurnal Evropejskogo sojuza.* URL: http://europa.eu/index_en.htm.
8. *Oficial'nyj sajt Evropejskogo Sojuza.* URL: http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/pci/pci_en.htm.
9. *Konsul'tantPljus.* URL: <http://www.consultant.ru/>. (In Russian).

Сведения об авторе

Мосашвили Вахтанг Вячеславович, 1983 г.р., окончил Российский государственный гуманитарный университет (2005), кандидат юридических наук, юрист Торгового представительства Российской Федерации в Венгрии, автор 7 научных работ, область научных интересов – международное, коммерческое, торговое и транспортное право.