

УДК 327-027.45(470)

Зубков С.А.¹, Панов А.И.²¹Московский институт инженеров транспорта²Московский государственный областной университет**СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ СО СТРАНАМИ СНГ
В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ**

Аннотация. В статье рассматривается сотрудничество России со странами СНГ в области транспортной политики, механизма государственного управления железнодорожным транспортом в современной России и странах СНГ, происходящий в условиях реструктуризации отрасли, адаптированной к требованиям стран ближнего зарубежья. Особое внимание уделяется вопросам безопасности на железнодорожном транспорте. Освещается опыт разрешения спорных вопросов через арбитражные суды.

Ключевые слова: сотрудничество, транспорт, страны СНГ, правительство, политика, управление.

S. Zubkov¹, A. Panov²¹Moscow Institute of Transport Engineers²Moscow State Regional University**RUSSIAN AND THE CIS COUNTRIES COOPERATION
IN THE FIELD OF TRANSPORT POLICY**

Abstract. The article considers the cooperation between Russia and the CIS countries in the field of transport policy and a mechanism of public railway transport administration in modern Russia and the CIS countries, which is taking place in terms of the industry restructuration, adapted to the needs of the neighboring countries. Particular attention is paid to the railway transport safety. The experience of resolving disputes through arbitration courts is highlighted.

Key words: cooperation, transport, the CIS countries, government, policy, management.

В деятельности современного российского государства особое значение приобретает транспортная политика. Об этом свидетельствует разработка Правительством РФ Транспортной стратегии до 2030 года [3]. В доработанном её варианте первостепенное место уделяется планам реконструкции Транссибирской магистрали, строительству высокоскоростных железных дорог. Особое место в документе отводится международному со-

трудничеству, в частности со странами СНГ, по вопросам развития железнодорожного транспорта и организации международных железнодорожных перевозок. Его целью является сохранение и укрепление единого транспортного пространства в рамках республик бывшего Советского Союза. Способствуя процессу интеграции, Россия закрепляет за собой роль ключевого звена в евроазиатской системе железнодорожного транспорта. При этом она заинтересована в том, чтобы

данная система основывалась на работе единым вагонным парком, по единым технологиям и стандартам, а также реализации совместных проектов в области логистики и модернизации инфраструктуры.

Международное сотрудничество нашего государства со странами СНГ по вопросам развития железнодорожного транспорта базируется на его многосторонних формах в составе такой организации, как Совет по железнодорожному транспорту (далее: Совет), образованный межправительственным Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. Основной задачей Совета является координация работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и в сообщениях с третьими странами, выработка согласованных условий и принципов работы железнодорожного транспорта для обеспечения функционирования и развития транспортно-экономических связей между государствами-участниками Содружества в рамках единого экономического пространства [2]

Являясь полноправным членом Совета, Россия может продвигать интересы евразийской транспортной интеграции в процессе его работы, которая имеет такие направления, как:

– утверждение нормативных документов, регламентирующих организацию перевозочного процесса в межгосударственном сообщении и в сообщениях с третьими странами, а также системы взаиморасчетов между железнодорожными администрациями за выполненные перевозки, использование локомотивного, вагонно-

го, контейнерного парков и их ремонт;

– согласование предложений по структуре и объёмам поставки, железнодорожным администрациям подвижного состава, контейнеров и определение размеров средств на их приобретение для представления правительствам государств-участников Содружества;

– принятие согласованных решений по приоритетным направлениям комплексного развития железнодорожного транспорта, научным исследованиям, другим разработкам в этой области и порядка их финансирования для дальнейшей их реализации по планам железнодорожных администраций и т.д.

Дополнительные возможности для деятельности российского руководства в рамках Совета заключаются в том, что она осуществляется совместно с менеджерами и специалистами компании ОАО «РЖД». Президент компании В.И. Якунин является председателем Совета. В соответствии со своими полномочиями он руководит подготовкой основных документов, рассматриваемых Советом, формированием повестки его заседаний. Также В.И. Якунин осуществляет регулярные встречи с главами железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии, руководителями правительств этих стран, обсуждает с ними предложения и рекомендации Совета, направленные на развитие единого евразийского транспортного пространства.

Значительной активностью характеризовалась деятельность участников Совета в период подготовки и принятия в октябре 2007 г. главами государств Содружества концепции дальнейшего развития СНГ. По инициативе

российского руководства в ходе сотрудничества с железнодорожными администрациями стран СНГ в этот период был подготовлен проект программы «О приоритетных направлениях сотрудничества государств-участников СНГ в области транспорта». В этот документ вошли следующие предложения:

- выработать единую концепцию стратегического развития железнодорожного транспорта государств Содружества;

- изучить возможности организации скоростного пассажирского сообщения между странами СНГ и ЕС;

- для оптимальной загрузки мощностей транспортного машиностроения определить общую потребность государств-участников Содружества в подвижном составе и путевой технике; и т.д. [4].

В условиях структурных реформ на железных дорогах СНГ и стран Балтии российские правительственные органы выступают с рядом инициатив по созданию новой модели взаимодействия железных дорог, находящихся на разных стадиях реформирования, по формированию в связи с этим соответствующей нормативной базы. Эти инициативы основываются на том, что сегодня Совет должен способствовать взаимодействию железных дорог в новых условиях хозяйствования, конкретно учитывать национальные особенности их реформирования и одновременно всемерно поддерживать комплексное развитие железнодорожного транспорта евразийского пространства. Для этого ему необходимо совершенствовать нормативную базу, регулирующую технические и технологические стандарты, ценовую политику, систему взаиморасчетов

и информационного обмена во всех странах СНГ и Балтии. Иначе при рыночных хозяйственных связях столь нужного улучшения транспортных услуг не достичь.

В частности, в результате реформы отрасли у России и её партнеров по Совету стремительно увеличивается парк частных вагонов. На рынок оперирования подвижным составом выходят новые участники – дочерние общества хозяйствующих субъектов. Вследствие этого назрела острая необходимость создания Советом новых нормативных условий совместного использования вагонного парка на евразийском транспортном пространстве.

Перед участниками СНГ и странами Балтии возникла задача разработки соглашений, которые должны строиться на новых принципах. С точки зрения российского руководства, эти принципы включают в себя следующие:

- равенство условий использования вагонов на всём пространстве Содружества;

- создание благоприятной обстановки для привлечения инвестиций в вагонный парк (для чего плата за пользование вагонами должна не только покрывать текущие затраты, но и обеспечивать определённую норму прибыли);

- реализация эффекта масштаба от использования парка вагонов с целью повышения объёма и качества транспортных услуг, предоставляемых потребителям, и роста конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

В целом Советом при активном участии его членов было принято более 140 соглашений, правил, инструкций и других документов, регламентирующих совместную эксплуатацию

подвижного состава, содержание технических средств, международные перевозки пассажиров и грузов. Благодаря этой работе во многом удаётся сохранить технологическое единство евразийской железнодорожной сети, обеспечить согласованное развитие её инфраструктуры, что отвечает интересам как РЖД, так и России [1].

Интересы России по развитию единого евразийского транспортного пространства во многом связаны с проведением странами СНГ согласованной тарифной политики. Возможности для этого открывает её активное участие в Тарифных конференциях, которые проводят железнодорожные администрации стран СНГ на основании заключенного 17 февраля 1993 г. Тарифного соглашения, имеющего статус международного договора. Конференции проводятся ежегодно. На них принимается и устанавливается для каждой железнодорожной администрации стран СНГ на очередной фрахтовый год максимальный уровень ставок, выраженных в свободно конвертируемой валюте, который может пересматриваться в сторону повышения не чаще двух раз в год. Ставки тарифной политики дифференцированы по родам грузов с учётом транспортной составляющей в конечной цене товаров.

Представляя интересы России на Тарифных конференциях, руководство РЖД участвует в формировании повестки дня этих форумов, предлагает для обсуждения актуальные вопросы тарифной политики на железнодорожном транспорте, обосновывает необходимость их принятия, согласовывает выдвинутые предложения с инициативами железнодорожных администраций других стран СНГ.

Так, в повестку дня 16-й Тарифной конференции, проходившей в Одессе (Украина) 23-26 октября 2008 г., вошёл вопрос об упрощении самой тарифной политики. По инициативе РЖД в ней сделаны коррективы, связанные с изменениями и дополнениями, внесёнными в Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ), а также учтены предложения, касающиеся перевозки опасных грузов (обсуждены классы опасности грузов, уточнены их наименования). Железнодорожными администрациями, в том числе и РЖД, согласован ряд сквозных ставок. Условия международных транзитных перевозок грузов адаптированы к требованиям грузоотправителей и грузополучателей [4].

Рассматривая усилия, которые прилагают российские правительственные органы во взаимодействии с РЖД в интересах укрепления единого евразийского транспортного пространства, необходимо отметить, наряду с многосторонним, двухстороннее сотрудничество, которое наше государство осуществляет самостоятельно с государствами СНГ и Балтии или в рамках подписанных Россией двухсторонних межправительственных соглашений с данными странами.

Первостепенное значение российское руководство придаёт сотрудничеству с Украиной. С этой целью по его поручению организуются регулярные рабочие встречи руководства компании ОАО «РЖД» с представителями Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины, на которых обсуждаются важные вопросы двухстороннего и многостороннего сотрудничества в рамках евразийского транспортного пространства [6].

Так, в июле 2008 г. состоялась встреча президента РЖД В.И. Якунина с генеральным директором Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины В.А. Мельничуком. Во время встречи стороны особо отметили положительную роль, которую сыграло установление в 2008 г. сквозных тарифных ставок на перевозки грузов, в том числе в контейнерах, транзитом по украинским и российским железным дорогам в сообщениях со странами Средней Азии и Казахстаном. Партнёры договорились продолжить эту практику для привлечения международного транзита на наши магистрали.

Они также дали задания соответствующим российско-украинским рабочим группам проработать вопросы улучшения качества перевозок пассажиров и грузов, более рационального использования подвижного состава в международном сообщении. С этой целью создано десять рабочих групп по различным направлениям сотрудничества. Это позволяет решать многие проблемы в оперативном порядке. Кроме этого стороны договорились оказывать друг другу техническое содействие, эффективнее использовать имеющиеся возможности [6].

Учитывая острую нехватку тягового подвижного состава, партнёры приняли решение приступить к реализации совместного проекта по обновлению его парка на дорогах Украины. Согласно договоренности ОАО «РЖД» выделяет двенадцать электровозов серии ЧС 4 для дальнейшей их модернизации на ремонтных предприятиях Украины, после чего обновленные локомотивы продолжают свою службу на украинских железных дорогах.

Диалог между Россией и Украиной в области развития железнодорожного транспорта приносит свои плоды. За 2007 г. внешнеторговые перевозки с Украиной возросли почти на треть. Международные перевозки в крупнотоннажных контейнерах за это время выросли более чем на 40%, эта тенденция сохранилась и в настоящее время. Между Одессой и Москвой с февраля 1999 г. курсирует контейнерный поезд, который берёт на себя весомую часть перевозок этого вида на названном направлении.

Среди совместных проектов первым делом стоит сказать о железнодорожно-паромной переправе между портами Кавказ (Россия) и Крым (Украина). Через переправу из нашей страны идут нефтяные и различные химические грузы, удобрения, в обратном направлении – руда, химикаты, продовольственные грузы.

За последнее время стабилизировался и уравнился по направлениям поток пассажиров между нашими странами. Успешно курсирует ускоренный международный поезд под номером 1 – «Столичный экспресс», который также можно назвать совместным российско-украинским проектом. В летнее время российские и украинские железнодорожники сообща обеспечивают вывоз пассажиров с черноморских курортов, формируя поезда в двадцать и более вагонов [7].

Плодотворный транспортный диалог благодаря усилиям руководства и специалистов РЖД развивается между Россией и Арменией. Так, 13 февраля 2008 г. президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и министр транспорта и связи Армении Андраник Манукян подписали соглашение на концессион-

ное управление Армянской железной дорогой. По договору срок концессионного управления составит 30 лет с правом пролонгации еще на 20 лет после первых 20 лет работы. По предварительному инвестиционному плану на 30 лет управления ОАО «РЖД» вложит в развитие инфраструктуры железной дороги Армении около 400 млн. долларов. Также планируется инвестировать порядка 170 млн. долларов в обновление подвижного состава.

После подписания концессионного договора было зарегистрировано дочернее закрытое акционерное общество «Южно-Кавказская железная дорога» со стопроцентным капиталом ОАО «Российские железные дороги». В новом качестве компания начала свою деятельность с 1 июня 2008 г. Была образована рабочая группа для решения вопросов модернизации технологического комплекса Южно-Кавказской железной дороги и подготовки соответствующего плана работ. Идет дополнительная проверка состояния объектов ЮКЖД. В настоящее время сформирован Совет директоров ЗАО «ЮКЖД». В соответствии с условиями тендера сформирован штат дочерней компании – в основном из сотрудников железной дороги Армении [5].

В сентябре 2008 г. осуществлена поставка в Армению пяти пригородных электропоездов. Головной компанией принято решение о продаже «дочке» восьми электровозов, находящихся в долгосрочной аренде у Армянской железной дороги. Также подписан договор аренды путевой техники, находящейся в собственности ОАО «РЖД», для использования её молодым закрытым акционерным обществом. Эта техника предназначена для ремонта и

текущего содержания путевого хозяйства и сооружений.

Особая роль в укреплении единого евразийского транспортного пространства отводится двухстороннему диалогу российских правительственных органов с узбекским правительством и железнодорожной администрацией этой страны, который поддерживается благодаря визитам и встречам сторон. Примером такого диалога может служить встреча по их поручению президента РЖД В.И. Якунина с премьер-министром Республики Узбекистан Ш. Мирзоевым и руководителем Узбекских железных дорог А. Раматовым в апреле 2009 г. В ходе встречи были достигнуты серьёзные договорённости по ряду позиций. В частности, стороны договорились активизировать работу по содействию в подготовке, переподготовке и повышении квалификации кадров в Российской Федерации для Узбекских железных дорог. Также на встрече обсуждались возможности участия ОАО «РЖД» в электрификации новой железнодорожной линии Ташгузар – Байсун – Кумкурган, а также о существующих проектах совершенствования железнодорожной инфраструктуры Узбекистана [6].

С целью создания равных конкурентных возможностей на рынке контейнерных перевозок партнеры договорились, что узбекская сторона изучит опыт РЖД в части изменения тарифов на контейнерные перевозки, выделив в них вагонную и контейнерную составляющую на уровне, обеспечивающим конкурентоспособность перевозок приватным парком. Рассматривалась также возможность создания совместного предприятия по логистической деятельности в сфере контейнерных перевозок.

Следствием успешного транспортного диалога между Россией и Узбекистаном является, с одной стороны, укрепление единства евразийского транспортного пространства, а с другой – связей двух стран в железнодорожной отрасли на взаимовыгодной экономической основе. Показателем этого являются, безусловно, объемы перевозимых грузов. За 8 месяцев 2009 г. перевозки внешнеторговых грузов в сообщении с Узбекистаном составили 2,9 млн. тонн. Российский экспорт увеличился на 13,1 процента или на 196,6 тыс. тонн. Основную номенклатуру экспортных грузов в Узбекистан составляют чёрные металлы и лесные грузы. Перевозки импортных грузов из Узбекистана составили 228,6 тыс. тонн. Транзитные перевозки внешнеторговых грузов в Узбекистан назначением в страны Центральной Азии составили 713,5 тыс. тонн. Увеличение достигнуто за счёт увеличения перевозок хлебных грузов – на 14,7 тыс. тонн. Объём перевозок крупнотоннажных контейнеров за 8 месяцев 2009 г. составил более 22 тыс. контейнеров (в ДФЭ). Отмечен рост экспорта из России на 7 процентов. Свыше 480 тыс. пассажиров перевезено за 9 месяцев 2009 г. в сообщении между нашими странами.

Таким образом, сотрудничество России со странами СНГ в области транспортной политики на современном этапе носит конструктивный и долгосрочный характер. Используя технологический потенциал, заложенный ещё Советским Союзом, учитывая современные внутренние и международные требования к взаимодействию

партнёров по СНГ, удалось заложить систему организации сотрудничества, приспособленную к обслуживанию транспортных коммуникаций на рыночных принципах. Обязательным условием сотрудничества является нанесение ущерба интересам других стран СНГ.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Международное сотрудничество. – URL: http://center.rzd.ru/isvp/public/center?STRUCTURE_ID=902&layer_id=983&referer (ссылка и дата обращения).
2. Положение о Совете по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. Утверждено протоколом заседания глав Правительств государств-участников Содружества от 20.03. 1992 г. – URL: cis.minsk.by (ссылка и дата обращения).
3. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1739-р «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года» // Официальный сайт Правительства РФ (ссылка и дата обращения).
4. Совет по железнодорожному транспорту – испытанный инструмент международного сотрудничества // Евразия. – Вести. – 2008. – № 5.
5. Сотрудничество на основе взаимопонимания // Евразия. – Вести. – 2009. – № 11.
6. Эффект содружества на сети железных дорог // Евразия. – Вести. – 2008. – № 11.
7. Панов А.И. Современное приграничное сотрудничество и формирование новых отношений России и государств ближнего зарубежья при создании ЕЭП (Единого Экономического Пространства) // Вестник Московского государственного университета. Серия «История и политические науки». – 2013. – № 2. – С. 89–92.