

О Концепции согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года

Решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 15 сентября 2004 года

Совет глав правительств Содружества Независимых Государств

решил:

1. Утвердить Концепцию согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года (прилагается).

2. Настоящее Решение вступает в силу с даты его подписания, а для государств, законодательство которых требует выполнения внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу, - с даты сдачи соответствующих документов депозитарию.

Совершено в городе Астане 15 сентября 2004 года в одном подлинном экземпляре на русском языке. Подлинный экземпляр хранится в Исполнительном комитете Содружества Независимых Государств, который направит каждому государству, подписавшему настоящее Решение, его заверенную копию.

<i>За Правительство</i>	<i>За Правительство</i>
<i>Азербайджанской Республики</i>	<i>Республики Молдова</i>
<i>За Правительство</i>	<i>За Правительство</i>
<i>Республики Армения</i>	<i>Российской Федерации</i>
<i>За Правительство</i>	<i>За Правительство</i>
<i>Республики Беларусь</i>	<i>Республики Таджикистан</i>
<i>За Правительство</i>	<i>За Правительство</i>
<i>Грузии</i>	<i>Туркменистана</i>
<i>За Правительство</i>	<i>За Правительство</i>
<i>Республики Казахстан</i>	<i>Республики Узбекистан</i>
<i>За Правительств</i>	<i>За Правительство</i>
<i>Кыргызской Республики</i>	<i>Украины</i>

У т в е р ж д е н а

Решением Совета глав правительств

Содружества Независимых Государств

о Концепции согласованной транспортной

политики государств-участников

СНГ на период до 2010 года

от 15 сентября 2004 года

К О Н Ц Е П Ц И Я

согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года

Содержание

В в е д е н и е

1. Цели и задачи Концепции
2. Проблемы транспортного обеспечения экономического сотрудничества государств-участников СНГ
3. Приоритеты согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года
4. Совершенствование международного нормативно-правового обеспечения работы транспортной системы СНГ
5. Развитие транспортно-экспедиционной деятельности и логистики
6. Обеспечение транзитных перевозок в СНГ с использованием международных транспортных коридоров
7. Обеспечение безопасности на транспорте и охраны окружающей среды
8. Совершенствование государственного ценового регулирования деятельности хозяйствующих субъектов на транспорте
9. Кооперация в области транспортного машиностроения
10. Приоритетные направления развития видов транспорта
 - 10.1. Железнодорожный транспорт
 - 10.2. Воздушный транспорт
 - 10.3. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство
 - 10.3.1. Автомобильный транспорт
 - 10.3.2. Дорожное хозяйство
 - 10.4. Морской транспорт
 - 10.5. Внутренний водный транспорт

Заключение

Введение

Настоящая Концепция согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года (далее - Концепция) разработана в соответствии с Программой действий по развитию Содружества Независимых Государств на период до 2005 года, принятой Решением Совета глав правительств СНГ от 20 июня 2000 года.

Концепция отражает согласованную точку зрения государств-участников СНГ на перспективы дальнейшего развития транспортной системы СНГ, наиболее актуальные

направления сотрудничества по формированию общего транспортного пространства государств-участников СНГ, подходы к формированию цивилизованного рынка транспортных и экспедиторских услуг.

1. Цели и задачи Концепции

Целью Концепции является выработка согласованных мер в области транспорта, обеспечивающих системное и результативное решение следующих основных задач:

обеспечение эффективного развития экономик государств-участников СНГ за счет улучшения использования и развития их транспортного потенциала;

формирование и развитие общего транспортного пространства государств-участников СНГ с учетом международных отраслевых стандартов;

развитие конкурентной среды на общем рынке транспортных и экспедиторских услуг в государствах-участниках СНГ;

создание условий для экономически выгодного использования сети международных транспортных коридоров на территориях государств-участников СНГ;

совершенствование системы международного нормативно-правового обеспечения работы транспортной системы СНГ;

развитие кадрового потенциала, подготовленного к решению стоящих перед транспортом государств-участников СНГ задач;

развитие и согласованное использование новых, эффективных технологий, обеспечивающих повышение безопасности перевозок, экологической, информационной и экономической безопасности в транспортной системе СНГ;

обеспечение условий интеграции транспортных систем государств-участников СНГ в европейские и мировые транспортные системы на основе учета их национальных интересов;

повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры и инвестиционной привлекательности проектов ее развития;

развитие механизмов совершенствования работы транспортной системы СНГ;

развитие кооперации в производстве сложных технических средств транспорта и разработка совместных программ развития транспортного машиностроения;

формирование и внедрение систем менеджмента качества на предприятиях транспортной системы СНГ;

согласованное использование и развитие научного потенциала в транспортной системе СНГ.

Согласованное решение указанных задач предусматривает рассмотрение следующих взаимосвязанных вопросов:

анализ проблем и роли транспорта в развитии экономического сотрудничества государств-участников СНГ;

основные составляющие согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года;

развитие транспортно-экспедиционной деятельности и логистики, взаимодействия различных видов транспорта;

эффективное развитие сети международных транспортных коридоров, в том числе в целях дополнительного привлечения транзитных грузопотоков;

обеспечение безопасности транспортной системы СНГ и охраны окружающей среды;

согласование механизмов развития транспортного машиностроения, в том числе лизинга;

совместная разработка методов ценового регулирования деятельности хозяйствующих субъектов на транспорте;

приоритетные направления развития транспортной системы СНГ по видам транспорта.

Положения, отраженные в настоящей Концепции, должны рассматриваться как исходные в целях их последующей конкретизации и детализации в рамках межгосударственных целевых и ведомственных программ, разрабатываемых в сфере формирования общего транспортного пространства и экспедиторских услуг.

2. Проблемы транспортного обеспечения экономического сотрудничества государств-участников СНГ

Эффективность развития и использования современных транспортных систем в государствах-участниках СНГ определяется интенсивностью и сбалансированностью процессов проведения экономических реформ. Объективная необходимость дальнейшего проведения экономических реформ поставила перед государствами-участниками СНГ ряд общих проблем в области транспортного комплекса.

Первая группа проблем заключается в необходимости развития системности в нормативно-правовом, технологическом и информационном обеспечении работы транспортного комплекса, развития единых методов адаптации механизмов предоставления транспортных и экспедиторских услуг к условиям общего рынка и их гармонизации.

Согласованность усилий государств-участников СНГ по решению этой группы проблем позволит повысить эффективность использования сложившейся системы транспортных коммуникаций, задействовать образовавшиеся неиспользуемые ресурсы провозных и пропускных возможностей на отдельных видах транспорта. Решение этих проблем позволит создать объективные условия для формирования системы последовательного и своевременного восстановления основных фондов транспортных предприятий, полного, оперативного и достоверного информационного обеспечения всех участников общего рынка транспортных и экспедиторских услуг.

Вторая группа проблем определяется объективной необходимостью дальнейшего использования в новых условиях неравномерно распределенного производства

транспортной техники и ремонтно-заводской базы на территориях государств-участников СНГ и расширения кооперации в использовании научно-технического потенциала государств-участников СНГ. Решение этих проблем является необходимым условием поддержания и наращивания конкурентоспособности национальных машиностроительных и ремонтных предприятий на мировом рынке, создания объективных возможностей модернизации средств и снижения отрицательных факторов, влияющих на ценовую политику в транспортном комплексе.

Анализ указанных проблем и основных причин их возникновения позволяет сделать следующие выводы:

состояние национальных транспортных систем отдельных государств-участников СНГ не обеспечивает желаемый уровень конкурентоспособности с транспортными комплексами государств Европейского союза и не создает благоприятных экономических условий для интеграции в международный рынок транспортных и экспедиторских услуг;

объективная необходимость в совместном решении указанных проблем определяет требование по разработке единой, согласованной транспортной политики государств-участников СНГ. В основу этой политики должны быть заложены системные критерии эффективного хозяйствования, ориентированного на рыночные отношения в сфере предоставления транспортных и экспедиторских услуг;

расширение сотрудничества в области транспорта создает благоприятные возможности для наиболее эффективного использования экономического, производственного и научно-технического потенциалов государств-участников СНГ в сфере транспортного комплекса, что может дать реальную возможность успешного выполнения крупномасштабных и взаимовыгодных международных транспортных проектов. Экономическая целесообразность расширения транспортного сотрудничества предопределяет пути наиболее эффективного использования государствами производительных сил, сырьевых ресурсов и наиболее экономичной адаптации транспортного комплекса к требованиям современного международного рынка транспортных и экспедиторских услуг;

приоритетность основных направлений сотрудничества в сфере транспортного комплекса, разработок, рассмотрения и реализации отдельных программ и проектов целесообразно определять с позиции их влияния на возможность результативного решения указанных проблем, ликвидации причин и последствий их возникновения.

3. Приоритеты согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года

Согласованная транспортная политика предполагает расширение и углубление международного сотрудничества на основе участия в двух- и многосторонних соглашениях, определяемых ее целями. Проблемы в области транспорта решаются путем системной реализации основных составляющих согласованной транспортной

политики на период до 2010 года, содержание которых системно отражает и конкретизирует взаимосвязанные направления и процессы развития транспортного комплекса.

Согласованная транспортная политика включает следующие основные направления :

гармонизация транспортного законодательства государств-участников СНГ на основе международных стандартов;

сотрудничество и взаимодействие между различными видами транспорта при осуществлении международных перевозок;

совершенствование тарифной политики;

развитие транспортной логистики;

эффективное использование транзитного потенциала транспортных систем;

координация действий по развитию информационных технологий, последовательное формирование общей системы информационного обеспечения международного рынка транспортных и экспедиторских услуг;

развитие структурных и экономических реформ на транспорте;

разработка и внедрение механизмов совместного инвестирования в развитие узловых объектов инфраструктуры международных транспортных коридоров;

расширение сферы действия согласованных нормативно-технических требований и стандартов к транспортной технике, интенсификация кооперативных связей в сфере транспортного машиностроения;

обеспечение свободного передвижения автомобильного транспорта по территориям государств-участников СНГ;

согласованная по основным экономическим и технико-технологическим параметрам работа железнодорожного транспорта государств-участников СНГ;

согласованное осуществление авиационных перевозок и использование воздушного пространства государств-участников СНГ;

согласованное совместное использование водных путей государств-участников СНГ;

проведение согласованной протекционистской политики на мировом рынке транспортных и экспедиторских услуг;

проведение согласованной политики по обеспечению безопасности на транспорте и охраны окружающей среды.

Мероприятия, планируемые и реализуемые в рамках каждой из этих составляющих, должны учитывать их взаимосвязь и взаимовлияние и базироваться, как правило, на принятии в установленном порядке совместных целевых и ведомственных двух- и многосторонних межгосударственных программ и проектов.

4. Совершенствование международного нормативно-правового обеспечения работы транспортной системы СНГ

В государствах-участниках СНГ необходимо создать условия для интеграции национальных транспортных систем в общеевропейскую и мировую транспортные системы на основе гармонизации действующей и разрабатываемой законодательной и нормативно-правовой базы, использования унифицированных транспортных технологий в соответствии с требованиями и параметрами, установленными международными конвенциями и соглашениями, а также требованиями, предъявляемыми Всемирной торговой организацией. Для согласованной разработки и унификации транспортного законодательства необходимо:

1. Завершение формирования правовой основы международных взаимоотношений в области транспортной деятельности, а именно:

обеспечение реализации Соглашения о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики от 9 октября 1997 года и других базовых документов в области транспорта;

разработка и принятие государствами-участниками СНГ необходимых кодексов, соглашений и решений по видам транспорта, определяющих порядок взаимоотношений в соответствии с международным законодательством в области транспорта.

2. Проведение сравнительного анализа принятых в государствах законов о транспортной деятельности и разработка рекомендаций по их гармонизации.

3. Осуществление мониторинга соответствия положений нормативно-правовой базы в области транспортного взаимодействия в СНГ международным правовым нормам, принятым в Генеральном Соглашении о торговле услугами Всемирной торговой организации.

5. Развитие транспортно-экспедиционной деятельности и логистики

Согласованные усилия по развитию транспортно-экспедиционной деятельности в государствах-участниках СНГ должны быть направлены на ускорение продвижения товаров от производителя к потребителю независимо от их национальной принадлежности, обеспечивать при этом снижение транспортной составляющей в экономике государств-участников СНГ, соблюдение их национальных интересов и создание равных и благоприятных условий для всех участников рынка транспортных и экспедиторских услуг.

На ближайшую перспективу к числу основных задач в этой области следует отнести:

продолжение и интенсификацию работы по развитию нормативной правовой базы транспортно-экспедиционной деятельности;

разработку и реализацию комплекса мер по обеспечению равных и благоприятных условий взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта;

согласование развития и внедрения логистических подходов в практику организации товародвижения;

развитие взаимодействия между союзами, ассоциациями, общественными организациями транспортного комплекса и межгосударственными органами сферы транспортного комплекса в целях выработки действенных и согласованных мер для решения вопросов дальнейшего формирования общего, цивилизованного рынка транспортных и экспедиторских услуг;

унификацию и расширение сферы взаимного признания национальных систем лицензирования (сертификации) в этой области, согласованное приведение этих систем в соответствие с требованиями международных правил и стандартов;

унификацию и типизацию сферы и методов транспортно-экспедиторского обслуживания на территориях государств-участников СНГ с учетом международных требований.

Решение этих задач должно базироваться на расширении сферы практического использования логистических подходов и современных информационных технологий. При этом первичным является развитие международных транспортно-экономических связей, создание и активное совместное использование общих логистических систем.

6. Обеспечение транзитных перевозок в СНГ с использованием международных транспортных коридоров

Геополитическое положение государств-участников СНГ, реализация государствами своего транспортного потенциала как в части осуществления перевозочного процесса, так и его инфраструктурного обеспечения свидетельствуют о реальных перспективах развития транзита в СНГ.

Учитывая высокую степень влияния на эффективность транспортного обеспечения транзитных перевозок факторов сбалансированности, унификации и взаимоувязки национальных транспортных сетей международного значения в рамках СНГ, проведение согласованной политики по формированию и развитию участков международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по территориям государств-участников СНГ, должно являться приоритетным направлением их взаимодействия в области транспорта.

Цель формирования и развития МТК, проходящих по территориям государств-участников СНГ, - повышение эффективности внешнеторговых, в том числе транзитных перевозок с обеспечением гарантии их осуществления на основе международных соглашений и договоренностей, создание международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок.

В качестве основных задач в этой области следует рассматривать:

разработку и реализацию комплекса мер по согласованному и сбалансированному развитию участков сложившейся системы МТК на территориях государств-участников СНГ в части направления их формирования;

развитие МТК, проходящих по территориям государств-участников СНГ, предусматривающее их модернизацию, техническое оснащение, новое строительство основных и вспомогательных элементов инфраструктуры, а также их использование и эксплуатацию в соответствии с международными договорами;

разработку и реализацию комплекса мер по созданию общей системы технологического, таможенного, информационно-логистического, страхового, сервисного обеспечения перевозок грузов на участках международных транспортных коридоров на территориях государств-участников СНГ;

выработку и проведение согласованных действий по привлечению финансовой помощи международных финансовых институтов для модернизации имеющихся и строительства новых объектов инфраструктуры на участках МТК в целях повышения их общей конкурентоспособности на мировом рынке транзитных перевозок.

Координация усилий государств-участников СНГ по реализации указанных направлений будет способствовать развитию сети транспортных коммуникаций для нужд их экономик, расширению межгосударственных транспортно-экономических связей государств-участников СНГ, активизации транзитных перевозок по их территориям, созданию условий для включения инфраструктуры международного значения, функционирующей в рамках СНГ, в Евроазиатскую и мировую транспортные системы.

7. Обеспечение безопасности на транспорте и охраны окружающей среды

Вопросы, связанные с обеспечением безопасности на транспорте в СНГ, учитывая, что его функционирование является основой эффективного развития экономик государств, важнейшим элементом производства и международной торговли, должны учитываться при разработке всех составляющих согласованной транспортной политики государств-участников СНГ.

Безопасное и устойчивое функционирование транспортной системы государств-участников СНГ прямо влияет на экономическую, военную, технологическую, экологическую и социальную безопасность как на национальном уровне, так и в рамках СНГ в целом.

Основными направлениями обеспечения безопасности на транспорте в СНГ являются следующие.

1. Разработка и реализация согласованных мер по обеспечению:

безопасности жизни и здоровья пассажиров и работников транспортного комплекса;
безопасности грузов, перевозимых различными видами транспорта;

безопасности транспортных средств и транспортной инфраструктуры международного значения, обустроенной для их передвижения и перемещения

пассажиров и грузов, структур и механизмов управления различными видами транспорта;

пресечения незаконного оборота оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, наркотических средств и психотропных веществ, опасных грузов, осуществляемого с использованием различных видов транспорта;

финансирования расходов, связанных с реализацией мероприятий по борьбе с терроризмом и контрабандой на транспорте;

обмена информацией об угрозах безопасности транспортной системы СНГ;

безопасности международных перевозок в рамках СНГ нестандартных, крупногабаритных, тяжеловесных грузов всеми видами транспорта.

2. Согласованное проведение мероприятий по выявлению, предупреждению, профилактике возможных противоправных действий, угрожающих безопасности транспортной системы СНГ.

3. Согласованная разработка требований к показателям обеспечения безопасности транспортных систем (что в первую очередь подразумевает формирование единой системы стандартов безопасности и механизмов их практического выполнения, соответствующих международным требованиям на различных видах транспорта).

4. Формирование правовой базы сотрудничества в области обеспечения безопасности на транспорте.

Функционирование транспортной системы СНГ оказывает существенное отрицательное экологическое влияние на окружающую среду, которое складывается из транспортных загрязнений, воздействий сооружений инфраструктуры на природные экосистемы и воздействий технологических процессов строительства, ремонта и содержания. Повышению экологической безопасности способствует улучшение транспортно-эксплуатационных характеристик инфраструктуры.

Необходимо констатировать, что в государствах-участниках СНГ как практическая работа по обеспечению экологической безопасности, так и научные исследования в данной области отстают от современных требований. Взаимодействие государств-участников СНГ в обеспечении охраны окружающей среды целесообразно осуществлять по следующим направлениям:

разработка единых требований к воздействию транспорта на окружающую среду и методов контроля за их выполнением;

разработка и внедрение унифицированных методов экологически ориентированного планирования развития транспортных инфраструктур;

согласованное развитие экологически безопасных пассажирских и грузовых транспортных систем;

проведение согласованной научно-технической политики;

обеспечение экологической безопасности при организации движения транспорта, работы транспортных систем;

восстановление и реабилитация окружающей среды;

согласованное осуществление мероприятий, препятствующих трансграничному перемещению технологий, товаров и услуг, использование которых способно нанести ущерб здоровью населения и окружающей среде.

8. Совершенствование государственного ценового регулирования деятельности хозяйствующих субъектов на транспорте

Согласованное развитие государственных систем ценового регулирования в транспортном комплексе следует рассматривать как основную предпосылку к успешному формированию общего цивилизованного рынка транспортных и экспедиторских услуг. Учитывая сложность и многогранность этой задачи, должны быть решены следующие основные вопросы:

разработка комплекса мер по регулированию тарифной политики, ориентированных на обеспечение свободного перемещения товаров и пассажиров;

разработка нормативно-правовой базы, регулирующей принципы ценообразования на услуги транспорта в международном сообщении между государствами-участниками С Н Г ;

поэтапное формирование согласованной тарифной политики на базе общих подходов к построению ставок оплаты, принципов их дифференциации, совершенствования процедур согласования размеров, унификации правил применения.

Имеющие место геополитические особенности экономических реформ в государствах-участниках СНГ практически исключают возможность использования простых подходов к решению этих вопросов. Вместе с тем все стороны осознают объективную потребность в тесном сотрудничестве при их решении для создания целостного и единого механизма государственного ценового регулирования на общем рынке транспортных и экспедиторских услуг.

9. Кооперация в области транспортного машиностроения

Для поддержания и восполнения ресурсов транспорта согласованная транспортная политика государств-участников СНГ должна включать вопросы сотрудничества в области транспортного машиностроения по следующим основным направлениям:

установление соответствующих мировому уровню согласованных нормативно-технических требований и стандартов к транспортной технике;

разработка комплекса совместных мер по созданию условий для развития эффективной кооперации, специализации, созданию совместных объединений предприятий по производству и ремонту транспортной техники;

создание благоприятных торговых режимов при взаимной поставке транспортной техники;

формирование международных правовых актов, обеспечивающих развитие лизинга в транспортной среде;

создание межгосударственной правовой базы для производства транспортной техники по формуле: финансирование производства банками - получение пользователями транспортной техники на взаимовыгодных лизинговых условиях - страхование возврата суммы банкам.

В качестве необходимого условия получения практической результативности совместных работ по указанным направлениям следует рассматривать расширение и углубление научно-технического сотрудничества между государствами в области создания и внедрения новых образцов техники, обоснование сбалансированных объектов выпуска необходимой для заинтересованных государств продукции, создание условий для расширения сферы взаимовыгодной кооперации научных и производственных организаций разных государств в области создания авиационной техники, автомобиле- и судостроения, локомотиво- и вагоностроения.

10. Приоритетные направления развития видов транспорта

Согласованная транспортная политика государств-участников СНГ должна предусматривать конкретизацию направлений и задач сотрудничества в сфере каждого вида транспорта. При этом предполагаемые комплексы совместных мер должны обеспечить преемственность в использовании сложившихся отраслевых межгосударственных связей и создавать условия для их дальнейшего развития и повышения результативности при решении задач формирования общего транспортного пространства и рынка транспортных и экспедиторских услуг. При этом отраслевые аспекты сотрудничества должны уточнять и конкретизировать методы совместного решения общих задач, сформулированных в данной Концепции.

10.1. Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт занимает ведущее место в транспортной системе государств-участников СНГ, обеспечивая значительную часть перевозок грузов и пассажиров.

Исходя из этого основные направления сотрудничества должны предусматривать:

разработку и внедрение новых, более адекватных методов прогноза объема перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении, что должно обеспечить повышение достоверности прогнозных оценок, улучшение на этой основе обоснованности планирования и расширения возможности межгосударственного маневра в использовании транспортных средств;

объединение усилий при планировании, подготовке и проведении основных мероприятий по техническому оснащению железных дорог, включая модернизацию технических средств;

совершенствование системы ремонтов и технического обслуживания локомотивов, производства запасных частей и расходных материалов, проведение работ по продлению сроков эксплуатации устройств и агрегатов;

перевод грузовых вагонов на новую систему ремонта и технического обслуживания, основанную на выводе вагонов в ремонт с учетом фактически выполненного объема работ (по пробегу);

перевод отдельных направлений, прежде всего международного сообщения, на скоростное движение пассажирских поездов;

совместное развитие систем информационного обеспечения работы отрасли на основе современных информационных технологий;

разработку и внедрение единых, эффективных методов организации и управления грузовыми и пассажирскими перевозками;

совершенствование организации контейнерных перевозок, в том числе повышение скорости движения специализированных контейнерных поездов, развитие оперативного информирования грузополучателей, расширение сети станций для обработки крупнотоннажных контейнеров;

развитие межгосударственных стыковых пунктов железных дорог, повышение технической оснащенности и совершенствование технологии их работы, укрепление взаимодействия с таможенными и пограничными органами в целях создания условий для ускорения пропуска поездов;

расширение работ по стандартизации в области безопасности, ремонта и эксплуатации технических средств и услуг, предоставляемых на железнодорожном транспорте;

проведение согласованной тарифной политики, обеспечение конкурентоспособности перевозимых грузов, проведение дифференциации тарифов по родам грузов, видам отправок, применение сквозных ставок на перевозки грузов в международном сообщении на взаимовыгодных условиях под конкретные контракты, объемы и маршруты перевозок;

дальнейшее развитие нормативно-правовой базы сотрудничества;

развитие механизмов прямого взаимодействия железнодорожных администраций в процессе управления транспортными системами;

разработку и реализацию совместных программ, мероприятий по поставкам подвижного состава, техническому оснащению железных дорог, включая модернизацию технических средств;

взаимодействие железнодорожных администраций в области здравоохранения, подготовки кадров, социальной защиты железнодорожников.

Формирование тарифной политики на железных дорогах государств -участников СНГ в международном сообщении на перспективу.

Грузовые перевозки.

Формирование тарифной политики на железных дорогах государств-участников СНГ в международном сообщении на перспективу базируется на положениях Концепции установления согласованной тарифной политики на железнодорожном

транспорте государств-участников СНГ, в которой определены основные принципы формирования и установления тарифных ставок при перевозках грузов в международном сообщении.

При разработке и согласовании единой тарифной политики необходимо исходить из целесообразности унифицированного подхода к установлению среднего уровня международных тарифов в сообщениях между государствами-участниками СНГ.

Каждое государство самостоятельно определяет тарифы на перевозку конкретной корреспонденции, исходя из экономической ситуации, конъюнктуры рынка и других факторов.

Для создания конкурентоспособных тарифных условий по сравнению с альтернативными маршрутами следования или видами транспорта заинтересованным железным дорогам целесообразно продолжить практику установления сквозных тарифных ставок на всем маршруте перевозки грузов.

Тарифная политика государств-участников СНГ на перевозку грузов в международном сообщении предусматривает дифференциацию тарифов по видам сообщения (транзит, перевозка грузов между государствами-участниками СНГ и третьими странами, в том числе транзитом по железным дорогам государств-участников СНГ, перевозки грузов между станциями железных дорог государств-участников СНГ) по видам отправок (повагонная, мелкая, контейнерная) и родам грузов.

Уровень тарифных ставок на перевозки грузов должен обеспечивать продвижение и конкурентоспособность товаров, позволять производителям интегрироваться на мировом рынке, обеспечивать баланс интересов производителя, потребителя и перевозчика.

Тарифная политика железных дорог государств-участников СНГ объявляется и согласовывается на тарифных конференциях ежегодно, заблаговременно на очередной фрахтовый год.

Пассажирские перевозки.

В настоящее время железные дороги не имеют действенных стимулов для развития социально важных, но убыточных пассажирских перевозок, что показывает необходимость проведения структурных реформ и преобразования управления железнодорожным пассажирским комплексом.

Тарифная политика в отношении пассажирских железнодорожных перевозок должна быть дифференцирована в зависимости от сезона. В течение года тариф может оставаться единым, однако в зависимости от сезона изменения тарифов могут колебаться до 30 %.

Повышение эффективности функционирования пассажирского комплекса может быть достигнуто путем создания подразделений по обслуживанию пассажиров в дальнем следовании и пригородном сообщении, что позволит сконцентрировать в них

финансовую деятельность и управление перевозками, создать заинтересованность в более эффективном и качественном обслуживании пассажиров в целях увеличения доходности и сокращения затрат. При этом можно будет более оперативно и эффективно решать вопросы по обеспечению перевозок в период изменения сезонности в дальнем следовании и применению модульной схемы формирования пригородных поездов при внутрисуточном изменении пассажиропотоков в пригородном сообщении, компенсации убытков из государственного и местного бюджетов или из других источников, обновлению парка пассажирских вагонов, реконструкции и развитию предприятий по ремонту и техническому обслуживанию пассажирского подвижного состава.

10.2. Воздушный транспорт

Приоритетным направлением сотрудничества для государств-участников СНГ в области деятельности воздушного транспорта являются выработка и реализация общей Стратегии его развития, которая должна предусматривать выработку единых механизмов:

реализации единой и последовательной политики обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности;

последовательного создания экономических и организационных условий, обеспечивающих доступность авиационных перевозок на основе равноправной и добровольной конкуренции;

унификации методов государственного регулирования услуг естественных монополий в сфере воздушного транспорта;

эффективного использования обновляемого парка воздушных судов.

10.3. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство

10.3.1. Автомобильный транспорт

Современное положение автомобильного транспорта в структуре транспортной системы СНГ показывает его приоритет и неоспоримые достоинства с точки зрения высокотехнологичного транспортного обслуживания, составными частями которого являются: гибкость, мобильность, надежность, срочность, сохранность доставки грузов, стоимость услуг. В государствах-участниках СНГ постепенно формируется рынок автотранспортных услуг, основанный на наличии постоянно возрастающего спроса на осуществление международных автомобильных перевозок и предложения со стороны автотранспортных предприятий государств-участников СНГ широкого спектра услуг по его удовлетворению.

Вместе с тем имеющиеся серьезные проблемы в развитии международных автомобильных перевозок ослабляют позиции перевозчиков государств-участников СНГ на международном транспортном рынке. В их числе: несогласованность правовых и законодательных действий и норм государств-участников СНГ в международном транспортном пространстве, слабая материально-техническая база и недостаток

инвестиций на ее совершенствование и развитие, отсутствие скоординированных мер по ликвидации барьеров на пути развития международного автомобильного сообщения и защите национальных перевозчиков от недобросовестной конкуренции со стороны иностранных предпринимателей, недостаточное обеспечение безопасности автотранспортной деятельности и ряд других негативных факторов.

Приоритетными направлениями сотрудничества государств-участников СНГ в области автомобильного транспорта являются:

выработка согласованной транспортной политики, способствующей использованию преимуществ автомобильного транспорта, с учетом предоставления для пользователей автотранспортных услуг, возможности свободного выбора вида автотранспорта и автотранспортных средств;

разработка мер по гармонизации национальных транспортных законодательств с учетом признания и выполнения международных норм и стандартов в области автотранспортной деятельности;

согласованные усилия по выявлению причин возникновения барьеров, формирование и последовательная реализация межгосударственных механизмов их устранения;

создание условий для свободного передвижения автомобильного транспорта по территориям государств-участников СНГ;

разработка мер, направленных на повышение эффективности использования материально-технического, технологического, инновационного, информационного, нормативно-правового, сервисного и кадрового потенциала перевозчиков и других участников рынка международных автотранспортных услуг СНГ.

10.3.2. Дорожное хозяйство

Автомобильные дороги занимают особое место в транспортной системе государств-участников СНГ. Надежно работающая сеть автомобильных дорог - одно из основных условий решения проблем в экономике и социальной сфере, формирования цивилизованного и конкурентоспособного рынка. Обеспечение возможности доставки грузов по автомобильным дорогам "от двери до двери" является одной из наиболее важных составляющих транспортного комплекса.

Основа дорожной политики государств-участников СНГ - обеспечение нужд экономики и населения надежными транспортными связями, а также интеграция автомобильных дорог этих государств в международную транспортную систему. Определен перечень международных автомобильных дорог СНГ, по которым обеспечиваются международные автомобильные перевозки. Основные международные автомобильные маршруты, обозначенные в названном перечне, включены в состав международных транспортных коридоров.

Приоритетными задачами в сфере дорожного хозяйства являются:

осуществление мер по формированию унифицированной законодательной базы, обеспечивающей реализацию согласованной дорожной политики на межгосударственном уровне;

совершенствование системы государственного управления дорожным хозяйством, обеспечивающей эффективное руководство развитием и состоянием автомобильных дорог в интересах пользователей и государства;

определение приоритетов, обеспечивающих наиболее эффективное использование финансовых ресурсов в дорожном хозяйстве, совершенствование системы управления инвестиционным процессом;

создание условий для устойчивого финансирования дорожного хозяйства, национальных программ развития и совершенствования сети автомобильных дорог общего пользования;

координация деятельности по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог и дорожных сооружений;

выработка общих подходов к лицензированию дорожной деятельности.

10.4. Морской транспорт

В целях обеспечения благоприятных условий для развития морского транспорта государств-участников СНГ приоритетными направлениями сотрудничества являются:

определение правового статуса Каспийского моря с сохранением действующего в настоящее время принципа свободы судоходства;

консолидация возможностей государств-участников СНГ в решении задач развития сети портов;

развитие сотрудничества государств-участников СНГ в рамках Черноморского экономического сотрудничества и участие в других международных организациях;

разработка и принятие международных нормативных правовых актов в области торгового мореплавания;

подготовка международных соглашений по поиску и спасению на море и с взаимодействием при ликвидации чрезвычайных ситуаций на море;

создание условий для свободного выхода судов прикаспийских государств-участников СНГ в Мировой океан.

10.5. Внутренний водный транспорт

Внутренний водный транспорт выполняет работу по обеспечению транспортного процесса как на внутренних водных путях, так и в морских бассейнах, используя суда смешанного плавания "река - море", исходя из чего основными приоритетными направлениями сотрудничества являются:

проведение комплекса согласованных мер по увеличению перевозок грузов и пассажиров между государствами-участниками СНГ;

разработка и внедрение единой системы обеспечения безопасности плавания по внутренним водным путям;

унификация нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность участников рынка перевозок внутренним водным транспортом, а также механизмов выполнения задач инспекций судоходства и речного регистра;

развитие и модернизация объектов и элементов инфраструктуры внутреннего водного транспорта;

проведение согласованной политики в соответствующих международных организациях, имея в виду поддержку позиций государств-участников СНГ.

Заключение

Межгосударственными органами, которые разрабатывают и реализуют основные мероприятия транспортной политики, являются: Координационное транспортное совещание государств-участников Содружества Независимых Государств, в составе которого функционируют Совет по автомобильному транспорту, Совет по морскому транспорту и Совет по внутреннему водному транспорту; Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества; Межправительственный совет дорожников; Совет по авиации и использованию воздушного пространства, состоящие из руководителей центральных органов исполнительной власти и отраслевых администраций по вопросам транспорта государств-участников СНГ. К этой работе могут быть привлечены Международная академия транспорта, отраслевые научно-исследовательские институты и институты, занимающиеся проблемами транспорта в целом.

Для реализации согласованной транспортной политики могут быть использованы разнообразные формы сотрудничества:

соглашения и другие нормативные правовые акты;

целевые программы;

рекомендации для правительств государств-участников СНГ или субъектов общего транспортного пространства.

Результатами согласованной транспортной политики должны являться:

повышение уровня и качества обслуживания населения и субъектов хозяйствования государств-участников СНГ услугами транспорта;

рост объемов перевозок на общем транспортном пространстве;

рост доходов транспортных предприятий, а следовательно - увеличение отчислений в бюджеты государств-участников СНГ;

улучшение условий труда и социальной сферы;

повышение конкурентоспособности рынка транспортных услуг государств-участников СНГ на мировом рынке транспортных услуг и рост транзитных перевозок;

повышение безопасности и улучшение экологических показателей транспортного процесса.

СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

к Концепции согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года

В в е д е н и е

1. Проблемы транспортного обеспечения экономического сотрудничества государств-участников СНГ
2. Приоритеты согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года
 - С х е м а 1
 - С х е м а 2
 - С х е м а 3
 - С х е м а 4
3. Развитие транспортно-экспедиционной деятельности и логистики
4. Обеспечение транзитных перевозок в СНГ с использованием международных транспортных коридоров
5. Обеспечение безопасности на транспорте и охраны окружающей среды
6. Совершенствование государственного ценового регулирования деятельности хозяйствующих субъектов на транспорте
7. Кооперация в области транспортного машиностроения
8. Приоритетные направления развития видов транспорта
 - 8.1. Железнодорожный транспорт
 - 8.2. Воздушный транспорт
 - 8.3. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство
 - 8.3.1. Автомобильный транспорт
 - 8.3.2. Дорожное хозяйство
 - 8.4. Морской транспорт

8.5. Внутренний водный транспорт

ВВЕДЕНИЕ

Концепция согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года (далее - Концепция) отражает общую точку зрения государств-участников СНГ на перспективы дальнейшего развития транспортного комплекса, наиболее актуальные направления дальнейшего сотрудничества в этой сфере и роль государственного регулирования в процессе его развития.

В предлагаемой Аналитической записке к Концепции подробнее рассматриваются вопросы дальнейшего развития нормативно-правового, технологического и информационного обеспечения работы транспортного комплекса, совершенствования и адаптации механизмов представления транспортных и экспедиторских услуг к условиям мирового рынка, повышения эффективности производства транспортной техники, использования и развития ремонтно-заводской базы на территориях

государств-участников СНГ, развития товаропроводящей сети и рынка транспортных услуг, создания логистических систем, формирования международных транспортных коридоров, приоритетные задачи в развитии видов транспорта, обеспечивающие, в совокупности, согласованную транспортную политику, повышение экономической эффективности транспортного комплексов интересах государств-участников СНГ на период до 2010 года, а также рассматриваются основные сегменты рынка транспортных услуг: услуги железнодорожного, воздушного, автомобильного, морского и речного транспорта.

Концепция согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года представляет собой систему принципиальных подходов на пути комплексного решения транспортных проблем.

В Аналитической записке используются следующие термины:

"интермодальная перевозка" - перевозка грузов (в одной и той же грузовой единице или на одном и том же транспортном средстве) последовательно используемыми видами транспорта без обработки самих грузов при изменении видов транспорта;

"мультимодальная перевозка" - перевозка грузов, когда лицо, ее организующее, несет ответственность за груз на всем пути следования независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа;

"комбинированная перевозка" - интермодальная перевозка, когда одно (пассивное) транспортное средство перевозится на другом (активное) транспортном средстве, обеспечивающим тягу и потребляющим энергию;

"лизинг" - предпринимательская деятельность, направленная на инвестирование временно свободных или заемных средств и осуществляемая на основе договора, по которому лизингодатель (финансовый кредитор) приобретает в собственность указанное лизингополучателем оборудование у определенного им продавца (поставщика) и предоставляет его лизингополучателю за плату за временное владение и пользование для предпринимательских целей;

"международные транспортные коридоры" - совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством и, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации и связывающих различные страны;

"транспортная система" - комплекс различных видов транспорта, находящихся в зависимости и взаимодействии при выполнении перевозок;

"транспортно-экспедиционная деятельность" - предпринимательская деятельность по оказанию услуг клиентам при организации перевозок грузов всеми видами транспорта;

"транспортная логистика" - комплексное и взаимосвязанное решение задач, связанных с организацией перемещения грузов транспортом общего пользования;

"терминал" - комплекс технических устройств, зданий и сооружений, предназначенных для приема, накопления, обработки, отправления и выдачи грузов;

"логистический подход" - согласование действий всех звеньев транспортно-распределительной цепи интермодальной перевозки, обеспечение жесткого контроля за товарно-денежными потоками, упрощение процедур оформления таможенных, перевозочных и других документов;

"франчайзинг" - система договорных отношений между предприятиями, при которой одна сторона (франчайзер) предоставляет другой стороне (франчайзи) право на производство и/или реализацию определенного вида продукции (товаров), оказание определенных услуг от имени и под товарным знаком франчайзера, а также право на получение технической и организационной помощи;

"транспортный оператор" - лицо, непосредственно отвечающее за перевозку грузов либо использующее для этой перевозки третью сторону в соответствии с договором перевозки.

1. ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СНГ

В результате перехода к новым принципам формирования, развития и управления национальными экономическими системами и объективной необходимостью дальнейшего проведения экономических реформ перед государствами-участниками СНГ возник ряд проблем в области транспорта.

Создание дополнительного числа переходов, таможенных структур, формирование каждым государством собственной тарифной политики на отдельные виды транспортных услуг, создание множества транспортных и экспедиторских компаний привело к существенному увеличению расходов на транспортировку грузов и пассажиров, сроков доставки грузов и пассажиров, усложнило реализацию продукции, кроме того, снизились объемы перевозок на всех видах транспорта.

В новых экономических условиях объективно произошла переориентация торгово-экономических связей в направлении их активного развития со странами Европы, Азии, Америки. Это заставило по-новому взглянуть на транспортную систему государств-участников СНГ и рассматривать транспорт как отрасль, представляющую на рынке широкий спектр услуг, что в корне отличается от традиционного подхода к транспорту как продолжению производства или оказания социальных услуг населению. Переход к организации функционирования транспортного комплекса на рыночных принципах обусловил необходимость изменения взглядов на его роль в развитии независимых государств и тем самым вскрыл ряд новых проблем.

Первая группа проблем определяется необходимостью дальнейшего развития системности в нормативно-правовом, технологическом и информационном обеспечении работы транспортного комплекса, адаптации механизмов представления транспортных услуг к условиям рынка. Основной причиной возникновения таких проблем является объективно обусловленный переход к принципиально новым методам хозяйственного управления и стимулирования развития национальных экономических систем. Актуальность решения этой группы проблем, как обязательного условия для дальнейшего успешного развития экономических реформ в независимых государствах, подтверждается следующими фактами:

структура существующей подсистемы транспортных коммуникаций формировалась с ориентацией на жесткую централизацию управления грузопотоками, строго плановую специализацию промышленности отдельных регионов и централизованную систему их кооперирования. Уровень эффективности использования транспортных коммуникаций в современных условиях недостаточен, имеются резервы провозных и пропусковых возможностей на отдельных видах транспорта;

износ транспортных средств приближается к критическому уровню, но имевший место экономический спад не дал возможности для последовательного и своевременного восстановления основных фондов транспортных предприятий; информационное обеспечение участников рынка транспортных услуг крайне неэффективно, низка согласованность нормативных правовых актов, принимаемых в этой сфере, в различных странах.

Вторая группа проблем обусловлена необходимостью дальнейшего использования в новых условиях весьма неравномерно распределенного производства транспортной техники и ремонтно-заводской базы на территориях государств-участников СНГ. Поэтому практически в каждом государстве транспортники были вынуждены приступить к разработке и реализации программ производства и модернизации транспортных средств. Решение этой проблемы затрудняется ввиду того, что единая система научно-технического и конструкторско-нормативного обеспечения производственно-эксплуатационной деятельности транспорта базировалась на координированной деятельности организаций, которые с развалом СССР оказались в независимых государствах.

Решение перечисленных проблем в области транспорта осложняется по следующим причинам:

самостоятельное решение вышеперечисленных проблем государствами-участниками СНГ ограничивается их экономическими возможностями;

динамику процессов формирования межгосударственного сотрудничества в государствах-участниках СНГ нельзя считать удовлетворительной, что затрудняет согласование принципиальных вопросов и национальных концепций транспортной политики;

объективно недостаточные условия для резкого повышения конкурентоспособности транспортных предприятий на мировом рынке транспортных услуг и отсутствие необходимых коммуникаций не способствуют в современных условиях повышению экономической эффективности их работы по предоставлению транспортных услуг на широком международном фронте.

Анализ указанных проблем и основных причин их возникновения позволяет сделать следующие основные выводы:

1. Состояние национальных транспортных систем отдельных стран не позволяет в полной мере успешно конкурировать и кооперироваться с транспортными комплексами государств Европейского союза на международном рынке транспортных услуг.

2. Необходимость согласованного решения указанных проблем выдвигает требование по разработке и реализации единой, согласованной транспортной политики государств-участников СНГ. В основу этой политики должны быть заложены критерии эффективности хозяйствования, ориентированные на потребителя.

3. Согласованное и совместное использование экономического и научно-технического потенциалов государств-участников СНГ в сфере транспортного комплекса может дать реальную возможность для выполнения крупномасштабных и взаимовыгодных международных транспортных проектов. Экономическая целесообразность расширения транспортного сотрудничества определяет пути наиболее эффективного использования каждой страной производительных сил и сырьевых ресурсов и наиболее экономичной адаптации транспортного комплекса к требованиям современного международного рынка транспортных услуг.

4. Основные направления транспортного сотрудничества, приоритетность разработки, рассмотрения и реализации отдельных программ, проектов по развитию транспортного комплекса целесообразно определять с позиций их влияния на возможность решения указанных проблем, ликвидации причин и последствий их возникновения.

2. ПРИОРИТЕТЫ СОГЛАСОВАННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СНГ НА ПЕРИОД ДО 2010 ГОДА

Согласованная транспортная политика предполагает расширение и углубление международного сотрудничества путем участия в двух- и многосторонних международных соглашениях по вопросам, определяемым ее целями.

Решение проблем в области транспорта предлагается путем последовательной реализации основных составляющих согласованной транспортной политики на период до 2010 года, содержание которых системно отражает взаимосвязанные процессы развития транспортного комплекса.

Согласованная транспортная политика включает следующие основные составляющие.

Дальнейшее развитие согласованной системы транспортной логистики и товародвижения:

создание логистических центров транспорта;

создание специальных центров по подготовке специалистов по логистике;

широкое внедрение современных технологий, обеспечивающих эффективное функционирование логистической системы.

Согласованная разработка и унификация транспортного законодательства:

расширение и углубление правовой основы межгосударственных взаимоотношений в области транспортной деятельности;

транспарентность (прозрачность) при разработке свода законов и законодательных актов, определяющих деятельность транспортного комплекса;

сравнительный анализ принятых в государствах законов о транспортной деятельности и проведение согласованных мер по их унификации;

организованная работа межгосударственных органов по созданию максимально унифицированной законодательной базы деятельности транспорта, обеспечивающей интенсификацию формирования общего транспортного пространства и безусловное соблюдение национальных интересов государств-участников СНГ.

Согласованное развитие транспортных систем:

анализ технико-технологического состояния Общих транспортных систем и выявление узких мест для их эффективного совместного функционирования;

составление и реализация согласованных средне- и долгосрочных программ развития Общих транспортных систем;

формирование и реализация программ комбинированных перевозок и согласованного использования различных видов транспорта.

Совместное использование транспортно-транзитного потенциала:

формирование согласованного перечня и маршрутов транзитных транспортных коридоров, увязанных с европейскими и азиатскими маршрутами;

согласование условий перевозок и транзитных тарифов, в том числе сквозных тарифных ставок, обеспечивающих конкурентоспособность транзитных перевозок на всем маршруте следования.

Совместное развитие информационных технологий:

формирование единого информационного пространства на всем полигоне железных дорог (корпоративная информационная система управления транспортом);

взаимная увязка в единую систему главного и дорожных вычислительных комплексов;

разработка и внедрение единых методик, полной электронизации документооборота, предполагающей безбумажную технологию оформления и перемещения перевозочных документов;

установление информационной взаимосвязи между грузовладельцем и перевозчиком, другими участниками процесса транспортировки на всем пути "от двери до двери";

единая информационная база для всех комплексов информационных технологий.

Согласованное развитие транспортного машиностроения:

расширенные сферы действия согласованных нормативно-технических требований и стандартов к транспортной технике;

развитие эффективной специализации и кооперации, создание совместных предприятий по производству и ремонту техники;

создание благоприятных торговых режимов при взаимной поставке транспортной техники и проведение согласованной лизинговой политики;

формирование комплексных национальных транспортных систем, оснащенных технически совершенными постоянными устройствами и транспортными средствами, взаимодействующими на базе единого технологического процесса с централизованным и максимально автоматизированным управлением.

Обеспечение свободного передвижения автомобильного транспорта по территории государств-партнеров:

стремление к либерализации международных автомобильных перевозок, имея в виду отмену разрешительной системы в рамках государств-участников СНГ;

проведение согласованной политики присоединения к международным конвенциям и договорам по вопросам автомобильного транспорта;

внедрение единой системы сервисного обслуживания на основных согласованных международных автотранспортных маршрутах.

Согласованная по основным технико-технологическим и тарифно-финансовым параметрам работа железнодорожного транспорта государств-партнеров:

согласование параметров и нормативов организации перевозочной работы и обеспечение безопасности движения;

согласование и внедрение единой методологии формирования финансово-экономических показателей работы железнодорожного транспорта, налогообложения;

совершенствование согласованного порядка совместного использования парка вагонов и контейнеров.

Согласованное осуществление авиационных перевозок и использование воздушного пространства:

установление единых правил сертификации воздушных судов, международных аэропортов, допуска, контроля, обеспечения эксплуатации и ремонта авиационной техники;

согласованное введение единых требований к безопасности полетов и расследованию их нарушений;

создание условий для тесного взаимодействия, создания совместных компаний перевозчиков и авиационных предприятий, защиты совместных интересов в международных организациях.

Согласованное совместное использование водных путей государств-партнеров:

установление порядка свободного плавания по внутренним водным путям государств-партнеров;

проведение согласованной политики в обеспечении безопасности плавания по внутренним, совместно используемым водным путям;

проведение согласованной политики в отношении перевозчиков третьих стран по внутренним водным путям государств-партнеров.

Взаимосвязи основных составляющих Согласованной транспортной политики и детализация их содержания отражены на схемах 1, 2, 3, 4.

Схема 1

ВЗАИМОСВЯЗЬ ОСНОВНЫХ СОСТАВЛЯЮЩИХ СОГЛАСОВАННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НА ПЕРИОД ДО 2010 ГОДА



 |Согласованная система|
 |функционирования|

| транспорта |

Схема 2

СОГЛАСОВАННОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Анализ технико- _ технологического состояния транспортных систем и выявление узких мест для их эффективного совместного <u>функционирования</u>	Составление и реализация согласованных средне- и долгосрочных программ развития транспортных <u>систем</u>	Формирование и реализация программ комбинированных, мультиmodalных перевозок и согласованного использования различных видов <u>транспорта</u>
Определение технического состояния транспортных путей, подвижного состава, других обустройств и объектов внутренних и внешних проблем функциониро- вания и развития транспортных <u>систем</u>	Принятие Концепции согласованной транспортной политики государств- участников СНГ на период до 2010 года, разработка и принятие совместных программ и проектов	Определение транспортных направлений, по которым возможно осуществление мультиmodalных перевозок грузов с применением двух и более видов транспорта

_ Определение	Формирование	_ Определение	
соответствия	согласованных	возможностей	
применяемых	планов действий	транспортных	
технологий	государств по	магистралей и	
безопасности	ее реализации	создание	
движения и	по каждому виду	технико-	
технических	транспорта	экономических	
параметров		условий для	
мировому		осуществления	
научно-		мультимодальных	
техническому		перевозок	
<u>уровню</u>	<u>_____</u>	<u>_____</u>	
Совместное	Создание	Создание	
использование	экономических	законодательно-	
научного	условии по	правовых услови	
потенциала,	привлечению	для межгосудар-	
реализация	международных	ственных	
межгосудар-	инвестиций для	компаний по	
ственных	финансирования	осуществлению	
научно-	совместных	комбинированных	
_ исследова-	программ по	_ перевозок	
тельских	строительству	различными	
<u>программ</u>	(реконструкции)	видами	
	транспортных	транспорта и	
	<u>систем</u>	различной формы	
		<u>собственности</u>	
		_ Совершенствование	
		технологий	
		взаимодействия	
		транспорта и	
		транспортной	
		деятельности	
		таможенными,	
		пограничными	
		и другими	

| государственными |
 | структурами |
 | государств - |

| партнеров |

Схема 3

СОГЛАСОВАННАЯ РАЗРАБОТКА И УНИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Формирование	Сравнительный	Согласование	Формирование
правовой основы	анализ принятых	свода законов	унифицированной
межгосударственных	в государствах	и законо-	законодательной
взаимоотношений	законов о	дательных	базы деятельности
в области	транспортной	актов,	<u>транспорта</u>
транспортной	деятельности	определяющих	
<u>деятельности</u>	и проведение	деятельность	
	мер по их	транспортного	
	<u>унификации</u>	<u>комплекса</u>	

Реализация	Определение	Платежная,	Согласование перечня
Соглашения	перечней	налоговая	модельных законов,
о принципах	законов,	и тарифная	регламентирующих
формирования	подлежащих	политика,	деятельность
общего	<u>унификации</u>	лицензирование	транспорта и
транспортного		и страхование	представление
пространства		в области	<u>транспортных услуг</u>
и взаимодей-		<u>транспорта</u>	
ствия	Проведение		
государств-	сравнения		
участников СНГ	действующего		Подготовка и принятие
в области	законода-	Порядок	межпарламентскими
транспортной	тельства	перевозок	органами проектов
политики	с принятыми	грузов и	модельных законода-
от 9 октября	модельными	пассажиров,	тельных актов (основ
<u>1997 года</u>	законами,	взаимоотно-	<u>законодательств)</u>
	договорами	шения	
	и соглаше-	перевозчика,	

	ниями,	экспедитора	
Принятие меж-	действующими	и клиента	Принятие в государ-
государственных	между		ствах внутренних
кодексов и	государ-		законодательств
соглашений	ствами		и исполнительных
по видам		Технические	актов, обеспечивающих
транспорта		требования	реализацию
		к транспортным	международных
	Устранение	коммуникациям,	модельных законо-
	противоречий	нагрузкам	дательных актов
Принятие меж-	(юридических	и габаритам	
государственных	коллизий)	транспортных	
решений,	как между	средств,	
определяющих	действующим	порядок	Функционирование
порядок взаимо-	национальным	въезда	в государствах
отношений, не	законода-	(выезда)	унифицированных на
установленных	тельством,	и транзита	межгосударственном
межгосудар-	так и приня-	транспортных	уровне национальных
ственным	тыми	средств	законодательств
законодатель-		модельными	
ством		договорами и	
в области		соглашениями	
транспорта			

Схема 4

СОВМЕСТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА

Формирование	Согласование	Реализация	Проведение
согласованного	единых сквозных	совместных	согласованной
перечня и	конкуренто-	мер по	политики
маршрутов	способных	ускорению	по рекламе,
транзитных	транзитных	доставки грузов,	привлечению
транспортных	тарифов	обеспечению	грузов и
коридоров,	и условий	их сохранности	использованию
совместное	перевозок		транзитных
их развитие			коридоров

транспортной		мер по увеличе-		стыковых		клатуре и маршрутах
инфраструктуры		нию их загрузки		пограничных пунктах		перевозок по
в пределах		транзитным коридорам				
т р а н з и т н ы х						
к о р и д о р о в						
и маршрутов						

3. РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ЛОГИСТИКИ

Транспортно-экспедиционная деятельность (ТЭД) является одним из главных элементов товаропроводящей сети и направлена на ускорение продвижения товаров от производителя к потребителю. Результат этой деятельности - формирование рынка транспортно-экспедиторских услуг на пространстве СНГ. Территориально транспортно-экспедиторские организации сосредоточены главным образом на стратегически важных направлениях грузопотоков вдоль транспортных коридоров и транспортных узлов.

Значительная часть транспортных экспедиторов СНГ выполняет услуги по доставке грузов с использованием всех видов транспорта, в том числе и современных большегрузных контейнеров. Через транспортно-экспедиторские компании государств-участников СНГ проходит примерно 80 % товаров внешней торговли государств-участников СНГ, обслуживаются более 2 млн. предприятий мелкого и среднего бизнеса.

В государствах-участниках СНГ продолжается работа по развитию законодательно-правовой базы транспортно-экспедиционной деятельности. Ее основной целью является создание равных и благоприятных условий для всех участников общего рынка транспортно-экспедиторских услуг из государств-участников СНГ. Для достижения этой цели целесообразны разработка и реализация международных соглашений, регламентирующих общие и единые правила взаимодействия государств-участников СНГ при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности.

На ближайшую перспективу к числу основных задач в области развития международной транспортно-экспедиционной деятельности следует отнести:

развитие взаимодействия между представителями союзов, ассоциаций транспортного комплекса, общественных организаций и межгосударственных органов сферы транспортного комплекса в части выработки согласованных мер по вопросам дальнейшего развития общего рынка транспортно-экспедиторских услуг СНГ, создание единой экспедиторской индустрии, повышение уровня конкурентоспособности экспедиторов и перевозчиков государств-участников СНГ с учетом преимущественного закрепления грузовой базы за национальными перевозчиками, согласованные усилия по привлечению новых транзитных грузов;

гармонизацию национальных нормативных актов о транспортно-экспедиционной деятельности и разработку рамочного соглашения о взаимодействии государств-участников СНГ при осуществлении международной транспортно-экспедиционной деятельности, в котором следует предусмотреть унификацию и взаимное признание национальных систем лицензирования (сертификации) (сертификатов), отвечающих требованиям международных стандартов;

разработку программы согласованного развития форм и методов транспортно-экспедиционного обслуживания на пространстве СНГ;

разработку проекта общих согласованных правил международного транспортно-экспедиционного обслуживания юридических и физических хозяйствующих субъектов СНГ;

разработку проекта рекомендаций по использованию системы франчайзинга при организации транспортно-экспедиционного обслуживания в государствах-участниках СНГ и за рубежом;

разработку единых методических рекомендаций по организации международной транспортно-экспедиционной деятельности в припортовых и транспортных узлах.

Развитие транспортно-экспедиционной деятельности тесно связано с использованием логистических подходов и современных информационных технологий.

Принципы транспортной логистики лежат в основе совершенствования взаимодействия и координации видов транспорта, внедрения эффективных схем доставки по международным транспортным коридорам.

Создание межгосударственной системы логистических связей и их интеграции имеет актуальное значение для государств-участников СНГ. При этом первичным является развитие экономических взаимосвязей и создание общих логистических систем.

Для решения этих задач в транспортном комплексе государств-участников СНГ должна вестись разработка и внедрение новых, прогрессивных методов практического решения логистических задач на основе информационных технологий, в том числе системы электронного документооборота.

В настоящее время осуществляется отработка технологии информационного сопровождения перевозок грузов как в рамках международных проектов (TEDIM - использование телематических и логистических систем в прибалтийском регионе), так и в рамках создания национальных транспортных коридоров.

В этой связи при достаточно высоком уровне телекоммуникационных средств и телематических технологий становится актуальной задача применения при перевозке грузов принципов информационной транспортной логистики.

Разработка проекта соглашения в рамках СНГ об электронном обмене информацией между различными видами транспорта и другими участниками смешанных внутренних и международных перевозок является весьма актуальной.

В 2003-2005 годах в рамках СНГ предполагается широкое внедрение новых технологий оформления перевозочных, грузосопроводительных и других документов при смешанных перевозках внешнеторговых грузов с использованием электронных сообщений. Будут продолжены разработка и организация внедрения телематических технологий программного обеспечения для использования безбумажных технологий, нормативных документов в области телематических технологий и информатизации отдельных видов транспорта.

Учитывая значимость для экономики государств-участников СНГ развития сети международных транспортных коридоров, актуальны разработка и реализация межгосударственных программ по созданию межрегиональных логистических центров на основе формирования региональных логистических транспортно-распределительных систем, направленных на увеличение грузодвижения по трансевропейским коридорам. Это будет способствовать интеграции транспортной системы СНГ в европейскую и мировую транспортные системы.

4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СНГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Одной из форм наиболее эффективного практического использования логистики является формирование интермодальных перевозок и принятие согласованных мер по оптимизации транзита через территории государств-участников СНГ.

Государства-участники СНГ имеют реальные перспективы в отношении усиления своей роли транзитных государств. Этому способствуют объективные факторы: их геополитическое положение и наличие в них мощного транспортного потенциала.

По своей экономической сущности транзит является экспортом транспортных услуг. Набор этих услуг на мировом рынке постоянно расширяется, совершенствуется и зависит от уровня развития национальных транспортных систем и их инфраструктуры.

Рост транзита потребует от государств-участников СНГ развития его транзитно-транспортной инфраструктуры, прежде всего автомагистралей и таможенных переходов. Ускорению движения внешнеторговых грузов способствуют специально оборудованные автомобильные терминалы (автопорты), размещаемые на подъездах к границам. Такие терминалы уже действуют на украинско-венгерской, украинско-польской, белорусско-польской, российско-финской и других границах.

Увеличение объема транзитных перевозок зависит от развития транспортных сетей, что, в свою очередь, определяется инвестициями в эту отрасль. Они должны направляться на модернизацию существующих транспортных систем, ликвидацию узких мест, добавление недостающих звеньев.

Значительная финансовая помощь в модернизации имеющихся в строительстве новых транспортных объектов оказывается международными финансовыми органами - Международным банком реконструкции и развития, Европейским банком

реконструкции и развития, Европейским инвестиционным банком и др. Без их дальнейшего участия в инвестировании проектов развития транспортной сети темпы ее качественного изменения могут быть ниже ожидаемых.

Современный транзит невозможен без страхования. В условиях увеличения рисков транспортировки товаров должна расшириться сфера страхования грузов, транспортных средств, ответственности перевозчиков. Возрастание стоимости грузов и средств их доставки делает необходимым развитие системы перестрахования.

На основании изложенного конкретные согласованные меры по оптимизации транзита через территории государств-участников СНГ должны обеспечить решение следующих основных задач:

железнодорожным транспортом:

обоснование разумного баланса между государственным регулированием и использованием рыночных принципов предложения перевозочных услуг;

разработка и проведение гибкой тарифной политики в условиях равноправной конкуренции с другими видами транспорта;

более эффективное использование имеющихся железнодорожных путей сообщения;

развитие и повышение эффективности организации обновления подвижного состава с учетом расширения комбинированных схем перемещения грузов, расширение сети терминалов для обработки грузов по новым технологиям;

повышение темпов технического переоснащения путевой инфраструктуры;

автотранспортом:

создание равных и благоприятных условий для всех перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг;

оптимизация качественных и количественных показателей автомобильного парка с учетом развития рынка автотранспортных услуг;

разработка и реализация согласованных мер по строительству и реконструкции важнейших транзитных автомобильных дорог;

создание единой нормативно-правовой базы для выполнения транзитных перевозок автомобильным транспортом на территории государств-участников СНГ;

гражданской авиацией:

приоритетное решение проблем обеспечения полетов;

способствование созданию глобальной евразийской сети аэропортов;

приведение аэропортов в соответствие с требованиями международных стандартов;

совершенствование организации сертификации аэропортов;

приведение нормативных документов по обработке грузопассажирских потоков в соответствие с международными требованиями;

создание инвестиционных консорциумов по разработке и производству новейших моделей воздушных средств;

внедрение и поддержание обоснованных жестких нормативов в эксплуатации транспортных средств.

Развитие и оптимизация транзитных перевозок должны рассматриваться как приоритетная задача государств-участников СНГ и международного сообщества для упрочения трансконтинентальных связей, ускорения экономического и социального развития стран, регионов, мирового хозяйства в целом.

Формирование новых транзитных транспортных магистралей континентального значения, трансазиатские и евроазиатские сухопутные транспортные коридоры, взаимодействие с международными организациями по программам их развития и использования.

Формирование и развитие сети международных транспортных коридоров на территории государств-участников СНГ должны рассматриваться на фоне основных тенденций развития мировой транспортной системы, как одной из составляющих процесса мирового экономического развития. Это обусловлено следующими факторами:

рост мировой торговли будет все больше опережать рост мирового производства, значимость мировых транспортных связей превысит роль центров добычи сырья и промышленного производства;

наиболее быстрый рост товарообмена предполагается в треугольнике Северная Америка - Европа - страны Азиатско-Тихоокеанского региона, непосредственно охватывающем Россию и государства-участники СНГ в потенциально выгодном качестве естественного моста между Европой и Азией.

В состав Общеввропейской транспортной сети входят следующие компоненты:

Трансевропейская транспортная сеть (TEN) на территории Европейского союза (ЕС);

10 общевропейских транспортных коридоров в присоединившихся странах, в новых независимых государствах и за их пределами;

сеть TINA (проект оценки потребностей в области транспортной инфраструктуры), в состав которой входят 10 коридоров и дополнительные компоненты сети на территории стран - кандидатов на присоединение к ЕС;

4 общевропейские транспортные зоны (РЕТГА), охватывающие морские бассейны Средиземного, Черного, Адриатического/Ионического морей и район Баренцева моря/европейской части Арктики;

евроазиатские соединения, в частности TRASECA (транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия).

Одной из предпосылок формирования новых транзитных транспортных магистралей континентального значения является сложившаяся Трансевропейская транспортная сеть в рамках Европейского союза, в развитие которой положена утвержденная в июле 1996 г. концепция "Совместные главные направления создания

Трансевропейской сети", основанная на принципе интеграции различных видов транспорта в мультимодальную транспортную сеть. Важным положением основных направлений ТЕН является расширение сети на Восток и ее соединение с транспортными сетями третьих стран. Временные рамки расширения ТЕН на Восток определены 2015 годом. Проводимый ЕС курс на расширение транспортных связей со странами Средней Азии и Закавказья и сближение со странами Центральной и Восточной Европы затрагивает экономические интересы государств-участников СНГ.

Возможности наземных транспортных коридоров дополняются потенциалом транзитного использования воздушного транспортного пространства. В России для обеспечения регулярных полетов действуют так называемые кросс-полярные воздушные трассы для полетов между центральной и восточной частями Северной Америки и странами азиатского региона.

Другое базовое направление - коридор Север - Юг, соединяющий страны Северной Европы и Россию с Индийским океаном, Персидским заливом и государствами Юго-Восточной Азии.

Учитывая высокую степень важности этих вопросов, цели и принципы формирования и использования международных транспортных коридоров на территории государств-участников СНГ, эффективное, взаимовыгодное распределение грузо- и пассажиропотоков и совместных действий на рынке транспортных услуг целесообразно рассмотреть в отдельных документах.

Совершенствование транспортных технологий при международной доставке грузов

Совершенствование организационной структуры международных перевозок сопровождается изменением транспортных технологий (способов перевозки грузов), а также технологий поддержания физического состояния грузов. Этим достигается существенное сокращение времени транспортировки, энергетических и грузовых затрат при перевозке грузов. Подобная "трансформация" грузов коренным образом изменит весь технологический процесс их транспортировки, потребует создания в государствах-участниках СНГ принципиально новых типов развития подвижного состава, перегрузочного оборудования.

В настоящее время организация перевозок контейнеров и трейлеров по интермодальным системам получила большое распространение в государствах-участниках СНГ и показала высокую эффективность и прибыльность.

Российские, украинские и белорусские железные дороги создают логистический центр в Европе. Организация перевозок по имеющемуся ширококолейному вводу до Катовиц и его продление до предполагаемого центра в г. Остраве (Чехия) позволит обеспечить высокие скорости доставки и возможность широкого использования

современных технологий перевозок грузов для важнейших торговых партнеров Европы, значительно повысить конкурентоспособность этих дорог на международном рынке транспортных услуг.

Основная цель организации логистического центра в г. Острове - интермодальное управление грузопотоками между Россией, Беларусью, Украиной и Европой с подключением транзитных грузопотоков из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также стран, тяготеющих к транспортному коридору Север - Юг. Это позволит создать благоприятные условия для привлечения на сеть дорог дополнительных грузопотоков, в том числе транзитных, будет способствовать расширению деятельности государств-участников на европейском рынке транспортных услуг.

Доминирующее место в организации перевозок грузов в сообщениях Европа - Азия остается за морским транспортом с использованием Суэцкого канала (более 300 млн. т в год). В то же время активно развиваются балтийский, черноморские коридоры, транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (TRASECA), Транссибирская и Трансазиатская железнодорожные магистрали.

Вторым по значимости, вслед за морским, является железнодорожный маршрут, реализуемый через Транссибирскую магистраль, которая служит ключевым звеном, связывающим транспортные системы Азии и Европы.

Транссибирская магистраль составляет основу международного Транссибирского маршрута, который берет свое начало в Японии и Южной Корее и кончается в странах Скандинавии, Центральной Европы, Средней Азии, Дальнего и Среднего Востока, и занимает центральное место в перевозках транзитных и внешнеторговых грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и Среднюю Азию, Ближний Восток.

На направлениях Европа - Азия Транссибирская магистраль - это сложный железнодорожный комплекс с четко отлаженной системой управления перевозками, отвечающей самым строгим требованиям грузоотправителей и операторов. Экономическая и Социальная Комиссия ООН для стран Азии и Тихого океана включила Транссибирскую магистраль в общую систему международных транспортных коридоров в качестве приоритетного направления. Комплексом вопросов, связанных с привлечением грузов на транссибирский маршрут, занимается Международный координационный совет по транссибирским перевозкам. В обеспечении беспрепятственных перевозок грузов между Европой и Азией важная роль отводится Северному коридору Транссибирской железнодорожной магистрали. Росту объемов грузоперевозок на этом направлении в ближайшей перспективе будет способствовать завершение работ по усилению перегрузочных мощностей на пограничных переходах по перевозке скоропортящихся, сыпучих и зерновых грузов, а также контейнеров, удобрений, нефтепродуктов, металлопроката, угля, древесины, изделий химической промышленности.

По Северному коридору Транссибирской железнодорожной магистрали действует единая сквозная спецставка на всем протяжении маршрута. По заявке Международного координационного совета по транссибирским перевозкам установлена скидка на транзит грузов по территории Казахстана, следующих на Афганистан.

В рамках данного коридора достигнута договоренность между заинтересованными сторонами об организации перевозок хлопка в Европу по маршруту Средняя Азия - порт - Актау - Европа.

В рамках организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) действует Соглашение об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа - Азия, которое вступило в силу в августе 1997 г. Это Соглашение является правовой основой для организации перевозок грузов между портами стран Балтии и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В создаваемый коридор Север - Юг войдет достаточно мощная и разветвленная сеть существующих транспортных коммуникаций государств-участников СНГ, включающих железнодорожные и автомобильные дороги, внутренние судоходные пути и морские порты, а также транспортные сети Ирана, Индии и других стран. Маршрут перевозок международных транспортных грузов стран бассейнов Индийского океана и Персидского залива через Иран, Каспийское море, государств-участников СНГ, Северной и Восточной Европы в 3 раза короче, чем существующий маршрут через Суэцкий канал. Это создает очевидные экономические предпосылки для переориентации на коридор Север - Юг части грузопотоков между странами указанных регионов.

Необходимое условие развития международных перевозок в направлении Европа - Азия - создание правовой базы, способствующей обеспечению перевозок, упрощению процедур пересечения границ, унификации и сокращению объемов документации, что в конечном счете приведет к увеличению и ускорению перевозок и снижению затрат на их осуществление.

В условиях возрастающего спроса на организацию перевозок грузов в международном сообщении между Европой и Азией важное значение имеет создание на этом направлении многофункциональных мультимодальных комплексов с таможенной обработкой грузов. Маркетинговая стратегия таких комплексов основана на ускорении прохождения таможенного досмотра и таможенной очистки грузов, предоставлении таможенного контроля в режиме, удобном для клиентов, обеспечении необходимого сервиса и комплексности услуг.

Мировой опыт подтвердил выгодность интермодального метода при транспортировке в контейнерах, пакетах, на поддонах, ронтрейлерах и другими способами разнообразных генеральных высокоценных грузов. Этот метод доставки грузов целесообразно широко внедрить на транспортном пространстве СНГ, что позволит значительно снизить совокупные транспортные и сопряженные с ними

затраты, обеспечить более высокую степень сохранности груза и доставки его в срок.

Указанные обстоятельства позволяют констатировать, что согласованные меры по разработке и внедрению таких прогрессивных транспортно-технологических систем при международной перевозке грузов, как контейнерные, контрейлерные системы, сухопутные мостирендбрид, комбинированные воздушно-морские лихтеровозные системы и системы перевозок с горизонтальным способом грузовых работ (ро-ро), целесообразно рассматривать как одно из обязательных условий равноправной интеграции транспортных систем государств-участников СНГ в аналогичные международные системы перевозок и повышения на этой основе эффективности и качества транспортного обслуживания и обеспечение эффективного транзита.

5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Особенность современного периода функционирования транспортного комплекса СНГ состоит в том, что органы управления транспортом наряду с решением задач по организации непосредственно перевозочного процесса должны осуществлять совместного с правоохранительными органами комплекс мер по обеспечению безопасности работы транспортных систем государств-участников СНГ (по видам транспорта).

Транспортная инфраструктура государств-участников СНГ требует особенного внимания и заботы государств, так как обеспечивает функционирование их экономик в мирное и военное время и является источником потенциальной опасности для человека и окружающей среды в связи с перевозками миллионов людей и большими объемами перевозимых, в том числе опасных грузов.

Железнодорожный транспорт государств-участников СНГ среди других видов транспорта занимает лидирующее положение в общих объемах перевозок как грузов, так и пассажиров.

Работа, направленная на обеспечение безопасности железнодорожных перевозок по территориям государств-участников СНГ является в настоящее время и, по видимому, останется в обозримой перспективе приоритетной составляющей национальной безопасности государств-участников СНГ и должна быть организована их железнодорожными администрациями и соответствующими правоохранительными структурами как на национальном, так и международном уровнях на основе соответствующих нормативно-правовых документов.

Железнодорожный транспорт общего пользования является наиболее уязвимым и доступным объектом для совершения террористических актов.

Работу по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте необходимо проводить по следующим основным направлениям:

осуществление защиты работников и пассажиров железнодорожного транспорта, а также перевозимых грузов от терроризма;

предупреждение противоправной деятельности на объектах железнодорожного транспорта и минимизация ее последствий;

выработка организованных мер, технических решений и рекомендаций, направленных на повышение эффективности работы по выявлению и устранению причин и условий, способствующих проявлению терроризма и противоправных действий на железнодорожном транспорте;

координация деятельности железнодорожных администраций государств - участников СНГ с органами исполнительной власти, призванными осуществлять борьбу с терроризмом, с целью пресечения таких случаев на объектах железнодорожного транспорта и минимизации их последствий;

организация и проведение анализа, оценки и прогнозирования складывающейся оперативной обстановки при осуществлении перевозочной деятельности железнодорожным транспортом;

совершенствование координации действий железнодорожных администраций государств при осуществлении международных перевозок в рамках СНГ по:

- отработке вопросов оповещения, связи и оперативного применения мер на сети железных дорог,

- принятию необходимых мер для поддержания в постоянной готовности к выполнению мероприятий по ликвидации последствий возможных террористических актов аварийно-спасательными формированиями, лечебными учреждениями, медицинскими выездными бригадами, специально сформированными для указанных целей,

- оснащению объектов железнодорожного транспорта системами телевизионного наблюдения, средствами охранной, пожарной сигнализации, звукозаписывающей аппаратурой с фиксацией номера абонента, средствами обнаружения взрывных веществ, оружия и боеприпасов, средствами связи типа "пассажир - милиция".

К основным факторам, определяющим причины неудовлетворительного уровня аварийности в государствах-участниках СНГ при осуществлении автомобильных перевозок пассажиров и грузов, следует отнести пренебрежение к требованиям безопасности дорожного движения (БДД) со стороны участников движения, низкий уровень подготовки водителей транспортных средств, недостатки в поддержании должного состояния дорожной сети, несовершенство средств организации дорожного движения. Согласно официальной статистике, из-за неудовлетворительных дорожных условий происходит 13-15 % дорожно-транспортных происшествий. Основой организации работы по повышению уровня безопасности дорожного движения должны стать межгосударственная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения".

В соответствии с изменениями в Конвенции о дорожных знаках и сигналах и дополняющим ее Европейским соглашением следует подготовить и утвердить ряд

новых ГОСТов, действующих на всей территории СНГ:
технические средства организации дорожного движения;
знаки дорожные;
типы, основные параметры, общие технические требования к транспортным
средствам;
автомобили государств-участников СНГ;
цветографические схемы, опознавательные знаки;
автотранспортные средства;
средства пассивной безопасности;
надувные защитные подушки;
методы испытаний.

Обеспечение безопасности в гражданской авиации является приоритетом, во многом определяющим направления совершенствования организации и технического прогресса этого вида транспорта. В целом по гражданской авиации государств-участников СНГ наблюдается относительная стабилизация статистических показателей безопасности полетов. В государствах-участниках СНГ принимаются законы о борьбе с терроризмом. Во всех аэропортах, крупных авиапредприятиях гражданской авиации создаются службы авиационной безопасности. Организованы сбор и анализ информации по текущей обстановке для принятия необходимых решений и обеспечения их выполнения, функционируют системы сертификации в области авиационной безопасности. Службы авиационной безопасности гражданской авиации государств-участников СНГ нацелены на дальнейшее совершенствование мер авиационной безопасности, проведение 100-процентного досмотра пассажиров, их ручной клади, багажа и грузов в целях защиты пассажиров и экипажей воздушных судов от актов незаконного вмешательства и проявлений терроризма на воздушном транспорте.

Постоянная работа по обеспечению безопасности транспортного процесса проводится и специалистами *других видов транспорта*.

Службами морского флота государств-участников СНГ ведется большая работа по приведению нормативно-правовой базы в соответствие с кодексами торгового мореплавания. Проходят согласование положение о присвоении названий морским судам, правил дипломирования моряков, регистрации судов и проб на них в морских торговых портах, устав службы на судах морского флота. Продолжается работа по модернизации систем управления движением судов (СУДУ) и расширению зоны их действия. Важное место в деятельности по повышению безопасности мореплавания отводится сертификации судовладельческих компаний и их судов на соответствие международному кодексу по управлению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнений. Государственными речными судоходными инспекциями государств-участников СНГ проводится большая работа по созданию законодательных,

нормативно-правовых и технических основ обеспечения безопасности эксплуатации речного флота.

Существенное влияние на обеспечение безопасного функционирования транспортного комплекса оказывает деятельность транспортных инспекций. Поэтому в качестве перспективного направления работ по обеспечению безопасности на транспорте целесообразно предусмотреть ряд мер по более тесному сотрудничеству органов транспортных инспекций государств-участников СНГ с целью унификации процедур лицензирования и контроля за соблюдением лицензионных требований и у с л о в и й .

Воздействие транспорта на окружающую среду.

Для обеспечения экологической ориентации функционирования транспортных систем необходимо согласованное решение следующих основных задач:

1. Создание равных условий конкуренции между всеми видами транспорта на основе разработки и внедрения соответствующих решений в области транспортной п о л и т и к и :

интернализация (внесение в стоимость транспортной работы) всех затрат, включая внешние издержки, связанные с ущербом от дорожно-транспортных происшествий или ущербом, вызванным загрязнением окружающей среды, исходя из принципа " з а г р я з н и т е л ь п л а т и т " ;

обеспечение "прозрачности" ценообразования в сфере транспортных услуг путем использования процедур интернализации и изменчивости всех затрат;

усиление контроля за соблюдением всех существующих ограничений (ограничение скорости, стандарты на выбросы, соблюдение других требований и правил в области безопасности движения, охраны труда и др.);

введение дифференцированного экологического налога на личный транспорт.

2. Внедрение экологически ориентированного планирования развития транспортных и н ф р а с т р у к т у р :

прямой учет на этапе планирования развития инфраструктуры транспортных систем положений, нормативов, требований и конкретных решений, сформулированных в н а ц и о н а л ь н ы х

планах (программах) обеспечения экологической безопасности;

внедрение процедуры оценки воздействия на окружающую среду, являющейся обязательной на национальном и межгосударственном уровнях при планировании работы транспорта.

3. Внедрение единой системы стандартов обеспечения безопасности и экологических стандартов, отвечающих международным требованиям.

4. Создание экологически безопасных пассажирских транспортных систем:
создание и совершенствование сети общественного пассажирского транспорта с

оптимальной для пассажиров координацией между различными его видами и унификацией требований экологической безопасности;

развитие инфраструктурных и интермодальных связей (например, между местными, региональными и межрегиональными транспортными системами); развитие систем управления перевозками с применением средств телематики.

5. Планирование, разработка и внедрение экологически безопасных грузовых транспортных систем:

приоритетное скоординированное развитие экологически безопасных видов грузового транспорта (электрифицированный железнодорожный, водный и комбинированный) при одновременном особом внимании к развитию интермодальных связей (между местными, региональными и межрегиональными транспортными системами);

оптимизация структуры транспортного парка по типу используемых двигателей, применению экологически чистых видов топлива, формированию грузопотоков, использованию провозных возможностей;

развитие логистических систем, основанных на компьютеризированном управлении перевозками, применении средств телематики и т.д.

Необходимо отметить, что в настоящее время отсутствие или недостаточное совершенство законов, касающихся вопросов охраны окружающей среды от воздействия транспорта, соответствующих им подзаконных актов (постановлений правительств, стандартов и др.) существенно затрудняет проведение природоохранных мероприятий на транспорте.

Для повышения эффективности административных механизмов управления, направленных на ограничение отрицательного воздействия транспорта на состояние окружающей среды, целесообразно предусмотреть ряд конкретных мер по согласованному внедрению:

нормирования показателей экологической безопасности транспортных средств при их производстве и эксплуатации;

нормирования показателей экологической безопасности топливно-смазочных материалов и специальных жидкостей;

сертификации выпускаемой транспортной техники, топливно-смазочных материалов и услуг на их соответствие требованиям современных международных стандартов;

обязательного учета экологических факторов при выдаче лицензий на коммерческую деятельность на транспорте;

обязательного периодического контроля технического состояния транспортных средств (в первую очередь автотранспорта).

В качестве конкретных мер, обеспечивающих получение непосредственного результата в виде повышения экологической безопасности функционирования

территориальных элементов транспортного комплекса, выполнения задач, вытекающих из международных обязательств государств-участников СНГ, целесообразно рассматривать:

внедрение техники (технологий), отвечающей действующим и перспективным экологическим требованиям;

рационализацию структуры парка транспортной техники и технологического оборудования;

внедрение экологически чистых видов топлива, масел, специальных жидкостей; развитие и поддержание в надлежащем состоянии транспортных коммуникаций, совершенствование организации движения;

повышение уровня технической эксплуатации подвижного состава, улучшения организации и структуры перевозок.

6. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЦЕНОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ НА ТРАНСПОРТЕ

В качестве основной предпосылки формирования общего рынка транспортных услуг следует рассматривать проведение согласованных мер, направленных на повышение эффективности государственного ценового регулирования деятельности субъектов естественных монополий.

В качестве основы для разработки таких мер следует руководствоваться следующим.

В сфере железнодорожных перевозок целесообразно развивать государственное регулирование при установлении тарифов, ставок сборов или их предельных уровней:

тарифов на грузовые железнодорожные перевозки во внутригосударственном сообщении, в том числе на воинские и специальные перевозки;

тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в/из морских и речных портов;

платы за пользование вагонами, контейнерами железнодорожного транспорта;

сборов за хранение и взвешивание грузов, подачу и уборку вагонов, погрузочно-разгрузочные работы, объявленную ценность груза, переадресовку груза, сопровождение и охрану грузов;

тарифов на пассажирские перевозки в дальнем следовании и местном сообщении;

платы за пробег почтовых вагонов;

тарифов и ставок сборов на иные работы и услуги, которые указаны в тарифных руководствах.

Сборы и тарифы *в портах и терминалах* отличаются большим разнообразием в зависимости от вида порта (торговый, рыбный, речной), его специализации и т.д. Поэтому государственное регулирование целесообразно развивать прежде всего по отношению к определению следующих основных видов сборов и тарифов на услуги, оказываемые в портах и терминалах:

портовые сборы и плата за услуги, которые предоставляются судам;
тарифы на погрузочно-разгрузочные работы;
тарифы на специфические услуги, оказываемые в специализированных (рыбных, лесных и т.п.) портах;
тарифы на погрузочно-разгрузочные работы и хранение грузов на транспортных терминалах.

Государственному ценовому регулированию подлежат следующие сборы и тарифы на услуги по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропортах:

сбор за взлет-посадку;
сбор за обеспечение авиационной безопасности;
сбор за пользование аэровокзалом.

Основная цель государственного регулирования услуг естественных монополий на транспорте - обеспечение баланса интересов государства, субъектов естественных монополий (железных дорог, портов, терминалов, аэропортов) и потребителей транспортных услуг (грузоотправителей, грузополучателей, авиакомпаний, пассажиров и т.п.), а также обеспечение эффективного функционирования и развития транспортной системы С Н Г .

В настоящее время государственное ценовое (тарифное) регулирование услуг естественных монополий на транспорте осуществляется органами государственного управления. В рекомендательном аспекте согласованность сфер их компетенции может быть обеспечена реализация следующих направлений.

Органы исполнительной власти:

разрабатывают принципы и методические положения государственного ценового регулирования;

утверждают регулируемые ставки сборов и тарифы; осуществляют контроль за правильностью их применения;

в области железнодорожного транспорта:

осуществляют государственное регулирование железнодорожных тарифов в международном сообщении в соответствии с международными договорами;

представляют в органы регулирования естественных монополий предложения по установлению исключительных тарифов на перевозки грузов в прямом и местном сообщениях, пассажиров в дальнем следовании;

организуют и проводят работу по обязательной сертификации подвижного состава, элементов верхнего строения пути и других технических средств и механизмов, поставляемых железнодорожному транспорту, а также услуг, предоставляемых пассажирам;

обеспечивают разработку и утверждают стандарты отрасли;

осуществляют лицензирование отдельных видов деятельности, осуществляемых на железнодорожном транспорте;

в области морского и внутреннего водного транспорта:
разрабатывают перечень подлежащих регулированию сборов и тарифов в портах;
определяют методику и порядок их формирования;
производят согласование регулируемых сборов и тарифов перед предоставлением материалов в органы регулирования естественных монополий;
осуществляют лицензирование и сертификацию портовой деятельности;

в области авиационной деятельности :
разрабатывают структуру аэропортовых сборов и тарифов;
определяют методику и порядок их расчета;
осуществляют регистрацию регулируемых и нерегулируемых сборов и тарифов;
осуществляют лицензирование и сертификацию аэропортовой деятельности.

7. КООПЕРАЦИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Для поддержания и восполнения технических ресурсов транспорта транспортная политика государств-участников СНГ должна предусматривать согласованное решение вопросов в области развития транспортного машиностроения по следующим направлениям:

1. Установление согласованных нормативно-технических требований и стандартов к транспортной технике :

определение перечней документов, регламентирующих единые требования к транспортной технике ;

принятие международных документов, в том числе единых межгосударственных стандартов, определяющих нормативно-технические требования к транспортной технике ;

консолидированное использование имеющегося в государствах научного потенциала и совместное финансирование научных проектов и разработок по созданию новой техники ;

кооперированное использование дорогостоящей транспортной техники и механизмов ;

согласование применения новых типов транспортных средств с органами государственного управления, регулирующих развитие и деятельность соответствующих видов транспорта.

2. Развитие эффективной специализации и кооперации, создание совместных предприятий по производству и ремонту техники:

создание международных и национальных правовых и экономических условий для организации совместных предприятий, межгосударственных финансово-промышленных групп и других организационных форм межгосударственной кооперации ;

кооперированная разработка и использование единых технологий производства и ремонта транспортной техники ;

привлечение консолидированного капитала для сохранения и восстановления кооперационных связей.

3. Создание благоприятных торговых режимов при взаимной поставке транспортной техники и проведение согласованной лизинговой политики:

разработка международных и унификация национальных правовых актов, обеспечивающих развитие лизинга в транспортной сфере;
создание гармонизированной правовой базы для производства транспортных средств по формуле: финансирование производства банками - получение перевозчиками на лизинговых условиях техники - страхование возврата суммы банкам;

формирование в государствах благоприятных условий при пересечении границ в рамках общей транспортной системы государств-участников СНГ техникой, находящейся в совместном использовании, создание льготных таможенных и налоговых условий для взаимных поставок транспортной техники государств-участников СНГ;

организация национальных и межгосударственных ассоциаций лизинговых компаний государств-участников СНГ и региональных отделений этих ассоциаций.

4. Развитие инвестиционной деятельности в области транспорта:

гармонизация инвестиционного законодательства государств-участников СНГ и создание межгосударственного правового инвестиционного поля;

разработка и внедрение согласованных общих методов сбалансированного и оптимального для всех участников сочетания государственных и коммерческих интересов в инвестиционной деятельности при переходе государств-участников СНГ к рыночной экономике;

разработка и реализация межгосударственных программ совместного инвестирования крупных транспортных проектов государствами-участниками СНГ и их субъектами хозяйствования различных форм собственности;

принятие согласованных решений в рамках СНГ, регулирующих правовые отношения в области залоговых обязательств и заключения международных залоговых сделок на территориях государств-участников СНГ, способствующих созданию единого кредитного и залогового пространства, а также содействующих углублению инвестиционного взаимодействия государств-участников СНГ;

выработка единых принципов страхования коммерческих рисков на территориях государств-участников СНГ, позволяющая обеспечить благоприятные условия для поддержания и развития инвестиционных, производственных и торговых отношений между государствами и стимулировать взаимовыгодное сотрудничество инвесторов, в том числе частных банков, промышленных и транспортных предприятий государств-участников СНГ;

выработка унифицированных подходов при формировании национальных правил

бухгалтерского учета в государствах-участниках СНГ в соответствии с международными стандартами этого вида учета, способствующая созданию "прозрачности" рынка для инвестора на территориях государств-участников СНГ.

8. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

8.1. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Железнодорожный транспорт занимает ведущее место в транспортном комплексе государств-участников СНГ, обеспечивая основной объем перевозок грузов и значительную часть перевозок пассажиров. На его долю приходится около 80% грузооборота всех видов транспорта общего пользования и более 40% пассажирооборота.

Географическое положение государств-участников СНГ предопределяет возможности значительных транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, Индийского океана и Персидского залива.

Эксплуатационная длина сети железных дорог государств-участников СНГ равна 139,8 тыс. км, из них 61,1% составляет сеть железных дорог России, 15,8 - Украины, 9,8 - Казахстана и 13,3% - других государств-участников СНГ. Общая протяженность железнодорожных линий, обслуживаемых электрической тягой, равна 60,9 тыс. км, что составляет 43,5% общей эксплуатационной длины.

За последние двенадцать лет эксплуатационная длина сети железных дорог государств-участников СНГ сократилась в целом на 1,2 тыс. км, или на 1,5%, при вводе ряда новых линий в России, Казахстане, Таджикистане, Туркмении и Узбекистане. Произошло сокращение железнодорожной сети в большинстве государств-участников СНГ. В то же время увеличилась эксплуатационная длина железных дорог в четырех государствах: Туркмении - на 364,3 км, Кыргызстане - 98,6 км, Таджикистане - 134,2 км, Беларуси - 23,4 км, Узбекистане - 150,4 км.

Протяженность электрифицированных линий возросла почти на 6 тыс. км, или на 9,7%. Наибольший прирост ее составил в России - 4,2 тыс. км, Украине - 0,8 тыс. км, Казахстане - 0,5 тыс. км и Узбекистане - 0,3 тыс. км.

Инвентарный парк грузовых вагонов железных дорог государств-участников СНГ составляет около 1 млн ед. и парк грузовых вагонов собственности предприятий, организаций и физических лиц - более 300 тыс. ед.

Состояние сотрудничества в области железнодорожного транспорта.

Сотрудничество железнодорожных администраций по обеспечению работы железнодорожного транспорта.

Сотрудничество железнодорожных администраций по обеспечению работы железных дорог выражается прежде всего в совместном решении основных технологических и технических вопросов поддержания работоспособности технического обеспечения безопасности движения, совершенствования техни-ческой

базы. Реализована система совместной эксплуатации парка грузовых вагонов, основанная на строгом учете использования железнодорожными администрациями вагонов собственности других государств, регулировании своевременного возврата вагонов собственникам, дифференцированных во времени ставках за пользование иностранными вагонами. При необходимости железнодорожным администрациям предоставляется вагонная помощь подвижным составом других государств.

Согласовываются вопросы организации вагонопотоков в международном сообщении, разработки графика движения поездов международного сообщения.

Принимаются необходимые меры по обеспечению ритмичности, сглаживанию неравномерности в международных перевозках. Установлен порядок планирования перевозок грузов, в том числе через морские порты и сухопутные переходы в третьи с т р а н ы .

Осуществляется совершенствование технологии работы межгосударственных стыковых пунктов, пограничных передаточных станций.

Отслеживается динамика наличия, дислокации и состояния парка грузовых вагонов. Ежегодно по согласованной методике проводится общая перепись вагонного парка государств-участников Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров с компьютерной обработкой результатов переписи.

Наблюдается дефицит парка полувагонов, цистерн, частично крытых вагонов и фитинговых платформ, устраняемый мерами вагонной помощи, ускорения оборота в а г о н о в .

Проводится работа по улучшению использования контейнерного парка, увеличению объемов перевозок грузов в контейнерах. Задействована первая очередь автоматизированной системы пономерного учета перехода контейнеров в международном железнодорожном и смешанном железнодорожно-водном сообщениях и взаиморасчетов за пользование контейнерами.

Реализованы согласованные решения по условиям перевозок; системе взаиморасчетов за перевозки, использованию и ремонту подвижного состава. Автоматизированная система управления пассажирскими перевозками - АСУ "Экспресс-2" позволяет обслуживать пассажиров через любую кассу государств-участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии и взаимодействовать с западноевропейскими электронными системами резервирования мест в пассажирских п о е з д а х .

На железных дорогах используются единые решения по информационной базе и программному обеспечению автоматизированного слежения за дислокацией подвижного состава. Реализуется принятая в 1999 году Программа развития информационно-вычислительной сети железнодорожного транспорта государств-участников СНГ, целью которой является создание развитой системы

телекоммуникации нового поколения для удовлетворения актуальных потребностей современных информационных технологий.

Проведение согласованной тарифной политики на железных дорогах в международных сообщениях.

Тарифная политика на железнодорожном транспорте государств-участников СНГ при перевозках грузов в международном сообщении проводится в рамках Тарифного соглашения железнодорожных администраций государств-участников СНГ, заключенного в 1993 году. Предельные уровни международных тарифов ежегодно устанавливаются на Тарифных конференциях железнодорожных администраций государств-участников СНГ.

Проведение согласованной тарифной политики государствами-участниками СНГ в рамках Тарифного соглашения не исключает решение вопросов тарифного регулирования в рамках двусторонних договоров и других решений между железнодорожными администрациями - участницами Тарифного соглашения.

При расчетах за экспортно-импортные перевозки в государствах-участниках СНГ применяются две системы тарифов: тарифная политика и ставки тарифов, используемые во внутреннем сообщении (базируются на Прейскуранте 10-01, национальных прейскурантах).

Взаимодействие железнодорожных администраций по тарифам в области пассажирских перевозок регулируется Соглашением о Межгосударственном пассажирском тарифе, принятом в 1995 году. Его положения, а также базовые таблицы Межгосударственного пассажирского тарифа (МГПТ) с возможностью их индексации железнодорожными администрациями predeterminedелили стабилизацию объемов пассажирских перевозок и последующий их рост.

Получили широкое развитие фирменные поезда, вагоны повышенной комфортности, предоставление сервисных услуг пассажирам на вокзалах и в поездах.

Состояние нормативно-правовой базы сотрудничества на железнодорожном транспорте.

В государствах-участниках СНГ сохранено действие на железных дорогах СССР единых нормативных правовых документов по вопросам эксплуатации железных дорог, условиям перевозок пассажиров и грузов, содержанию инфраструктуры.

Основные направления сотрудничества в развитии железнодорожного транспорта на период до 2010 года.

Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении.

С учетом прогнозов развития экономики государств-участников СНГ и их производственных связей перевозки грузов могут увеличиться в 2010 году в 1,5 - 2,0 раза. При этом структура перевозимых грузов не претерпит существенных изменений.

В 1,3 - 1,5 раза ожидается возрастание перевозок грузов государств-участников СНГ в сообщении с третьими странами.

Объемы перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в международном сообщении на период до 2010 года определяются ростом платежеспособного спроса населения, расширением экономических связей, улучшением сервиса и комфортности перевозок, включая повышение скорости движения поездов. По прогнозной оценке, эти перевозки к 2010 году могут увеличиться в 1,3 - 1,5 раза.

В международном сообщении с третьими странами большого роста перевозок пассажиров не ожидается. В основном они будут осуществляться с соседними восточноевропейскими странами, Китаем, Монголией, КНДР и Южной Кореей, а также Турцией и Ираном.

Основные мероприятия по техническому оснащению железных дорог, включая модернизацию технических средств .

Развитие сети железных дорог государств-участников СНГ в рассматриваемой перспективе будет осуществляться путем строительства новых железнодорожных линий (в основном в России, Узбекистане, Казахстане и Туркмении), вторых путей на лимитирующих участках, электрификации линий (в России, Казахстане, Узбекистане и Украине) и оборудования их автоблокировкой (в России, Узбекистане, Украине и др.).

Технический и моральный износ основных фондов железнодорожного транспорта государств-участников СНГ требует проведения в рассматриваемой перспективе масштабных работ по техническому оснащению и модернизации железных дорог. В этих целях следует максимально скоординировать осуществление указанных работ, имея в виду возможную стандартизацию и унификацию подвижного состава и постоянных устройств, принимаемых технических решений, информационного и программного обеспечения для реализации информационных технологий, обеспечения безопасности перевозок. Первоочередной задачей является скоординированное повышение эффективности системы ремонтов и технического обслуживания локомотивов, производства в необходимых количествах высококачественных запасных частей и расходных материалов, проведение работ по продлению сроков эксплуатации устройств и агрегатов и других прогрессивных решений.

Целесообразно продолжить скоординированную работу по переводу грузовых вагонов на принципиально новую систему технического обслуживания и ремонта, основанную на выводе вагонов в ремонт с учетом фактически выполненного объема работ (по пробегу), что позволит снизить потребность в плановых видах ремонта вагонов и даст значительный экономический эффект.

Необходимо уделять внимание минимизации удельного потребления энергоресурсов, сокращению воздействия на путь, расширению применения технологий восстановления и упрочнения конструкций и деталей вагонов.

Работы по созданию вагонов нового поколения направлены на производство вагонов повышенной надежности и экономичности, сокращение эксплуатационных издержек по текущему содержанию и ремонту. Должна быть расширена специализация

вагонного парка для лучшего удовлетворения запросов клиентуры по повышению качества перевозок. Необходимы ликвидация дефицита парка пассажирского подвижного состава и исключение из эксплуатации вагонов с просроченным сроком службы. Перспективным направлением является создание подвижного состава для обеспечения бесперегрузочного сообщения при изменении ширины железнодорожной колеи, прежде всего с использованием вагонных тележек с раздвижными колесными п а р а м и .

Электрифицированные линии на значительной их протяженности нуждаются в обновлении и модернизации контактной сети, тяговых подстанций.

В путевом хозяйстве основное внимание должно быть уделено направлениям концентрации международных перевозок. Путь на всем протяжении этих направлений должен иметь согласованные унифицированные технические параметры, удовлетворяющие условиям выполнения международных перевозок.

Хорошие перспективы имеет перевод отдельных направлений, прежде всего межгосударственного сообщения, на скоростное движение пассажирских поездов. Практические задачи, связанные со скоростным пассажирским движением на направлениях международных сообщений, должны решаться на двух-или многосторонней основе в процессе прямого сотрудничества железнодорожных администраций заинтересованных государств.

Продолжается осуществление разработок и производства нового подвижного состава для скоростного пассажирского движения, включая локомотивы и вагоны.

В целях дальнейшего повышения безопасности движения поездов и уровня сохранности грузов при их перевозке должна быть реализована единая система сертификации подвижного состава, курсирующего в международном сообщении, проводится работа по оснащению объектов железных дорог устройствами обеспечения безопасности .

При создании и эксплуатации технических средств необходимо применить жесткие нормы и требования по вредным выбросам в атмосферу, следует ориентироваться на реализацию экологически безопасных ресурсосберегающих технологий.

Развитие информационных технологий .

Важной задачей сотрудничества является детальное согласование единых подходов к решению вопросов формирования структуры информационно-вычислительной сети, включая вопросы построения, определения мощности, разработки и использования систем информационного и программного обеспечения центров обработки данных и автоматизации управления .

В целях расширения внедрения современных информационных технологий целесообразно развивать коммуникации передачи данных, в том числе и для межгосударственных связей, ориентируясь в первую очередь на цифровые волоконно-оптические линии связи .

Внедрение системы автоматической идентификации подвижного состава и крупнотоннажных контейнеров на сети железных дорог государств-участников Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров значительно повысит полноту, достоверность и оперативность информационного обеспечения в АСУ, создаст условия для эффективной реализации автоматизированных информационных технологий управления перевозками.

Совершенствование процесса перевозок грузов и обслуживания пассажиров в международном сообщении будет строиться на основе использования создаваемой единой информационно-вычислительной сети (ИВС) "Инфосеть-21" государств-участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии.

Предусмотрены следующие этапы создания ИВС "Инфосеть-21": на первом этапе обеспечивается взаимодействие между собой существующих национальных информационных систем с использованием стека протоколов ТСРЛР;

на втором этапе строится собственная сеть передачи данных для межгосударственного обмена информацией;

на третьем этапе средствами ИВС "Инфосеть-21" обеспечивается взаимодействие с внешними сетями одновременно с разработкой необходимых мер по безопасности и защите информации.

Применение электронного документооборота на железнодорожном транспорте представляет собой многоцелевую разработку информационных технологий, позволяющих обеспечить выполнение коммерческих и эксплуатационных процедур грузовых перевозок на основе электронной обработки данных, но в целях сохранения единого информационного пространства на железных дорогах государств-участников СНГ необходимо развивать электронный документооборот с учетом специфики работы железнодорожных администраций.

Совместное развитие информационных технологий на железнодорожном транспорте, направленных на решение единых для железных дорог государств-участников СНГ задач, требует создания и совместных защищенных от несанкционированного доступа информационных баз коллективного пользования по продвижению грузов в процессе перевозки.

Совершенствование организации и управления грузовыми и пассажирскими перевозками

Сотрудничество в управлении перевозками, согласование решений по планированию (прогнозированию) объемов, структуры и географии перевозок, организации вагонопотоков и графика движения поездов должно осуществляться путем дальнейшего совершенствования налаженной практики согласования и увязки плана формирования и графика движения поездов.

Созданную систему совместного использования грузовых вагонов следует совершенствовать. Целесообразно продолжать практику изменения ставок платы за

пользование вагонами в целях учета изменений в расходах на содержание и ремонт подвижного состава, ужесточения ставок за пользование дефицитными типами вагонов

Для обеспечения намечаемого роста международных перевозок грузов в контейнерах, включая рефрижераторные, следует предусмотреть повышение скорости движения специализированных контейнерных поездов, разработать технические и организационные меры, которые будут гарантировать сохранность и товарные качества перевозимых грузов, активизировать контейнерный сервис для клиентуры с предоставлением оперативных сведений о дислокации контейнеров, возможности их переадресации в пути следования. Должна быть расширена сеть железнодорожных станций, имеющих необходимые устройства для обработки крупнотоннажных контейнеров, в том числе 40-футовых.

Следует сохранить существующую систему передачи вагонов на передаточных пограничных станциях, которая предусматривает технический осмотр вагонов принимающей стороной и ее ответственность за подвижной состав на все время нахождения вагона в пределах железных дорог принявшей стороны.

Усиление компьютерного контроля дислокации и работы каждой единицы подвижного состава позволит поэтапно полностью перейти на систему ремонтов грузовых вагонов по параметрам нормативов выполненной работы (пробегу между очередными ремонтами). Должна быть усилена координация действий по программе ремонтов и ее выполнению, основанная на информации о динамике наличия неисправных вагонов в инвентарном парке, потребности в рабочем парке, уточняемом при месячном планировании объемов перевозочной работы.

Необходимо продолжить работы по обустройству пограничных передаточных станций и переходов, техническому и организационному обеспечению проведения таможенных операций на передаточных станциях, проведения полного цикла работ технического осмотра вагонов, приема их от передающей стороны в техническом и коммерческом отношении, по оснащению этих станций средствами компьютерной техники и передачи данных в дорожные вычислительные центры.

Следует продолжить совместную работу с пограничными и таможенными органами по сокращению и упрощению контрольных операций.

Для дальнейшего улучшения приемо-сдаточных процедур на пограничных передаточных станциях заслуживает внимания поэтапный переход к объединенным для сдающей и принимающей сторон станциям, на которых процессы сдачи и приема поездов, вагонов и грузов с выполнением всех операций осуществляются объединенными бригадами специалистов обеих сторон.

С целью сокращения времени обработки грузов и вагонов на передаточных пограничных станциях следует расширить информационный обмен между сопредельными государствами с включением комплекса данных, необходимых

железнодорожным, таможенным и пограничным службам.

Пограничный контроль и таможенные процедуры для пассажирских поездов международного сообщения целесообразно проводить во время движения поездов, без увеличения времени стоянки их на пограничных станциях.

Для повышения качества перевозок с использованием возможностей компьютерного слежения за дислокацией и работой подвижного состава комплексом "ДИСПАРК" должен быть ужесточен режим выполнения нормативов и обязательств железных дорог по срокам доставки грузов, своевременного предоставления порожних вагонов под погрузку в соответствии с договорными обязательствами.

Нормативно-правовая база перевозочного процесса в целом, гармонизация процедур перевозок грузов и пассажиров, и, прежде всего, в международном сообщении, должны и впредь оставаться едиными и согласованными.

Совершенствование принципов налогообложения .

В целях сокращения транспортных расходов на перевозки железнодорожным транспортом в международном сообщении необходимо создать дополнительные экономические условия для повышения эффективности и надежности его работы. Одним из важных элементов сокращения расходов является совершенствование принципов налогообложения .

Необходимо разработать единые принципы и механизмы налогообложения предприятий железнодорожного транспорта, принимающих участие в международных перевозках. Совместные действия железнодорожных администраций и таможенных органов государств должны быть направлены на выработку принципов взимания таможенных пошлин на импорт железнодорожных транспортных средств, материалов, подвижного состава, запасных частей.

Учитывая необходимость дальнейшего развития перевозок в международном сообщении, целесообразно рассмотреть вопросы, касающиеся взимания налога на добавленную стоимость при перевозке транзитных грузов, на оказание услуг по экспедированию и другие вопросы.

Взаимодействие железнодорожных администраций.

В области здравоохранения .

Важнейшими направлениями взаимодействия железнодорожных администраций являются :

сохранение и улучшение деятельности врачебно-санитарных служб железных дорог государств-участников СНГ для ликвидации последствий железнодорожных и крупномасштабных техногенных аварий и катастроф;

рассмотрение и подготовка предложений по порядку предоставления необходимой медицинской помощи гражданам государств-участников СНГ в поездах межгосударственного сообщения, а при необходимости - в медицинских учреждениях железных дорог государств-участников СНГ, разработка единых социальных

медицинских стандартов, компенсации расходов при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций ;

подготовка проектов взаимосогласованных документов о порядке реагирования и использования сил и возможностей врачебно-санитарных служб СНГ, учреждений здравоохранения, связанных с медицинским обеспечением безопасности процесса перевозок, квалифицированной медицинской помощи работникам железнодорожного транспорта, профилактики производственного травматизма и предупреждения профессиональных заболеваний.

В области образования, подготовки и переподготовки кадров .

Первоочередными задачами сотрудничества в области образования, подготовки и переподготовки кадров являются :

разработка и внедрение единой системы методического обеспечения подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов и квалифицированных рабочих железнодорожного транспорта ;

организация межгосударственной системы подготовки в железнодорожных учебных заведениях специалистов, квалифицированных рабочих специальностей и профессий, количественная потребность в которых в рамках отдельных государств ограничена.

В области социальной защиты железнодорожников .

Формирование социальной политики на железных дорогах государств-участников СНГ основывается на национальном законодательстве государств и принципах развития социального диалога между работодателями и отраслевыми профсоюзами как представителями трудящихся. Элементы социальной политики определяются исходя из экономической ситуации на железнодорожном транспорте государств. Договорное регулирование трудовых отношений является важнейшим средством сохранения социальной защиты тружеников отрасли.

Совершенствование нормативно-правового обеспечения сотрудничества в области железнодорожного транспорта .

Целесообразно продолжить совершенствование норм и правил, принятых в международном сотрудничестве на железнодорожном транспорте государств-участников СНГ, прежде всего по направлениям:

- организации перевозочного процесса;
- использования вагонного и контейнерного парков;
- совершенствования системы расчетов;
- безопасности движения поездов;
- электронного обмена информацией.

Возможна разработка соглашений с участием железнодорожного и других видов транспорта, взаимодействие которых может потребоваться при обеспечении перевозок "от двери до двери", по международным транспортным коридорам и т.д.

С учетом изменения технической базы, развития информационных технологий, поэтапного перехода к безбумажным технологиям в управлении перевозками и расчетах подлежат корректировке и переработке базовые правила совместной эксплуатации железнодорожных систем. Стороны будут придерживаться единых согласованных решений по вопросам нормативов технического содержания и использования основных устройств, организации перевозочного процесса на железнодорожных магистралях.

8.2. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

В связи с образованием Содружества Независимых Государств возникла необходимость в урегулировании отношений в области гражданской авиации между государствами-участниками СНГ. В этой связи были заключены двусторонние межправительственные соглашения о воздушном сообщении, которые основываются на принципах Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года и учитывают опыт международной гражданской авиации. В этих соглашениях нашли отражение вопросы взаимодействия в области научно-технической политики в сфере воздушного транспорта, материально-технического обеспечения авиапредприятий, обучения авиационных специалистов, обмена информацией, связанной с эксплуатацией парка воздушных судов и профилактикой авиационных событий и других областях. Существенный вклад в развитие взаимоотношений в области воздушного транспорта внесло межправительственное Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства от 1991 года, в соответствии с которым в настоящее время успешно проводится работа по сертификации, расследованию авиационных происшествий и другим видам деятельности.

Приоритетными направлениями для государств-участников СНГ в области деятельности воздушного транспорта являются :

усиление координации с целью выработки и реализации системы мер, содействующих развитию воздушного транспорта, в том числе сбалансированное развитие воздушного транспорта в целях комплексного решения задач государств;

повышение эффективности воздушного транспорта, в том числе путем совершенствования сертификации и лицензирования;

содействие качественному обновлению парка воздушных судов и тренажеров; стимулирование спроса на авиационные перевозки;

обеспечение скоординированной технической политики при осуществлении авиационной деятельности;

усиление интеграции государств, а также удержание традиционного рынка авиатранспортных услуг и авиационной техники на основе сохранения и развития единой для этих государств системы авиационных правил, единой системы сертификации воздушных судов (в том числе двойного назначения) и их производства, международных аэропортов и их оборудования, а также единой системы расследования

а в и а ц и о н н ы х п р о и с ш е с т в и й ;

сохранение и развитие системы подготовки авиационного персонала, обеспечение его с о ц и а л ь н о й з а щ и щ е н н о с т и ;

объединение усилий государств в развитии интегрированной системы поддержания летной годности воздушных судов, включая систему послепродажного обслуживания, соответствующую м и р о в о м у у р о в н ю ;

обеспечение интеграции национальных аэронавигационных систем (и прежде всего систем организации воздушного движения) на базе внедрения перспективной концепции связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/А Т М) И К А О ;

совершенствование нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность в о з д у ш н о г о т р а н с п о р т а .

Международный опыт показывает, что для окончательного преодоления воздушным транспортом государств-участников СНГ кризисных явлений в период экономической нестабильности наиболее эффективный способ - *выработка и реализация стратегии, основными направлениями которой являются :*

государственная поддержка авиационного сектора, включающая льготное налогообложение, снятие таможенных пошлин, применение заниженных ставок по кредитам банков, прямое инвестирование или установление расходных статей в бюджетах для работающих на наиболее приоритетных для государств направлениях, создание экономических условий для долгосрочного кредитования развития воздушного транспорта, рациональное распределение выделяемых государственных ресурсов в интересах решения текущих и долговременных проблем сохранения и развития в о з д у ш н о г о т р а н с п о р т а ;

государственная поддержка совместной интеграционной деятельности в вопросах производства, лизинга и эксплуатации воздушных судов и их финансово-организационного обеспечения на основе формирования государственных и м е ж г о с у д а р с т в е н н ы х к р е д и т о в ;

последовательная политика на межгосударственном и государственном уровнях, направленная на обеспечение безопасности полетов и особенно авиационной безопасности - предотвращение актов незаконного вмешательства в деятельность г р а ж д а н с к о й а в и а ц и и ;

последовательное создание экономических и организационных условий, обеспечивающих доступность авиационных перевозок на основе добросовестной конкуренции, включая выработку механизмов антимонопольного и антидемпингового регулирования авиатранспортных услуг, принятие согласованной тарифной политики, упрощение пограничных и таможенных процедур;

государственное регулирование услуг естественных монополий, осуществляющих аэронавигационное, метеорологическое и аэропортовое обслуживание в целях

снижения авиационных тарифов;

сохранение устойчивости авиаперевозок и обеспечения при этом условий для оптимизации количества авиакомпаний, оказание помощи в минимизации издержек авиакомпаний;

эффективное использование обновленного парка воздушных судов при оптимальной и стабильной численности авиационного персонала.

Создание и развитие единой для государств-участников СНГ, полностью гармонизированной с американской и европейской системы сертификации на базе созданной авиационной инфраструктуры и всемирно признанных научных и технических разработок в области авиации позволило в условиях формирования суверенитетов сохранить тесные кооперационные связи авиапромышленности новых государств, ее научный и технический потенциал и инвестиционную привлекательность для партнеров, а также завоевать международное признание системы сертификации, на базе которой сертифицируются все воздушные суда и авиадвигатели производства государств-участников СНГ, в том числе авиатехника, созданная в рамках международных проектов.

Содействие государств-участников СНГ качественному обновлению и развитию парка новых самолетов и вертолетов основных классов, отвечающих требованиям единой системы сертификации, и приведение структуры парка в соответствие с современными требованиями рынка авиаперевозок предполагают:

расширение поставок с целью замены морально и физически устаревших воздушных судов на современные, отвечающие международным стандартам, особенно в области авионики и авиационных двигателей;

развитие кредитных механизмов финансирования производства и поставки (продажи) воздушных судов, а также реализации финансового лизинга;

поддержку интеграции и кооперации разработчиков и производителей авиационной техники;

участие компаний государств-участников СНГ в акционерном капитале предприятий авиационной промышленности для поддержки и реализации приоритетных проектов;

стимулирование финансовых структур государств-участников СНГ и других государств к вложению инвестиций в авиационную промышленность на условиях, близких условиям получения финансовых ресурсов иностранными производителями;

модернизацию действующего парка воздушных судов по требованиям ИКАО в части замены двигателей, установки звукопоглощающих конструкций, установки систем предупреждения столкновений в воздухе (ACAS-III), сокращенных норм вертикального эшелонирования (RVSM), зональной навигации (BRNAV);

совершенствование технической эксплуатации и ремонта авиационной техники путем:

повышения качества технического обслуживания и ремонта авиационной техники на основе совершенствования систем сертификации предприятий, осуществляющих эти работы, реструктуризации сети авиаремонтных предприятий и обеспечение рациональной загрузки производственных мощностей, проведения независимого аудита систем поддержания летной годности парка стареющих воздушных судов, совершенствования системы формирования заказов и поставок запасных частей.

Основным приоритетом, во многом определяющим направления развития и совершенствования воздушного транспорта государств-участников СНГ, является обеспечение безопасности полетов.

Наряду с созданием и развитием государственной системы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации государствами-участниками СНГ принят основной принцип системы расследования - независимость.

Принятый принцип соответствует рекомендациям международных организаций гражданской авиации, согласно которым организация или орган по расследованию должны быть функционально независимы от структуры, в ведении которой находятся вопросы эксплуатационной деятельности и лицензирования.

Результаты расследования авиационных происшествий на этой основе позволяют принимать эффективные профилактические меры по повышению уровня безопасности полетов и помогают авиаперевозчикам государств-участников СНГ защищать свои интересы при необоснованных материальных претензиях.

В целом в государствах-участниках СНГ наблюдается положительная динамика уменьшения абсолютных показателей аварийности на воздушном транспорте.

Основные направления сотрудничества в области безопасности воздушного транспорта, необходимые для достижения устойчивого безопасного его функционирования:

организация и координация взаимодействия в рамках государств-участников СНГ по выявлению опасных факторов и предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

совершенствование системы государственного регулирования и надзора в области обеспечения безопасности полетов воздушных судов государств-участников СНГ;

совершенствование национальных систем обеспечения авиационной безопасности, гармонизированных в рамках государств-участников СНГ и адаптированных с международными стандартами;

совершенствование информационно-аналитического обеспечения безопасности полетов. Создание государствами-участниками СНГ единого информационного пространства, позволяющего в том числе осуществлять сбор и комплексную обработку информации в интересах выявления опасных факторов и предотвращения авиационных происшествий;

совершенствование и гармонизация в рамках государств-участников СНГ системы

поиска и аварийно-спасательного обеспечения, включая развития средств поиска и спасания ;

формирование и реализация государствами - участниками СНГ скоординированной системы мер по обеспечению экологической безопасности;

формирование и реализация государствами-участниками СНГ скоординированной системы авиационной безопасности, адаптированной с международными стандартами, обеспечивающей защиту воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства;

формирование источников финансирования оперативных мероприятий в области обеспечения авиационной безопасности воздушного транспорта государств-участников СНГ ;

разработка и внедрение системы учета влияния человеческого фактора на безопасность полетов ;

повышение надежности и эффективности функционирования авиационной техники (включая реализацию государствами - участниками СНГ единых подходов к системе поддержания летной годности), средств обеспечения и обслуживания полетов, ужесточение требований к их сертификации;

развитие средств защиты от несанкционированного вмешательства в авиационную деятельность ;

реализация в системе обеспечения безопасности полетов принципа главенства требований авиаперевозчика по отношению ко всем иным участникам авиатранспортного процесса ;

реализация в системе обеспечения авиационной безопасности принципа главенства требований аэропорта как хозяйствующего субъекта по отношению ко всем иным участникам авиатранспортного процесса, включая авиационную клиентуру;

создание пакета нормативных документов, регламентирующих функционирование системы авиационной безопасности государств-участников СНГ и адаптированных с международными стандартами ;

оснащение аэропортов государств-участников СНГ современными техническими средствами обеспечения авиационной безопасности. Внедрение интегрированных систем обеспечения авиационной безопасности в соответствующую систему обработки пассажиропотока, багажа и грузов ;

проведение научно-исследовательских работ по созданию современных технических средств обеспечения авиационной безопасности. Разработка современных технологий в области авиационной безопасности;

подготовка высокопрофессионального персонала служб авиационной безопасности, обеспечивающего соблюдение мер авиационной безопасности и способного эффективно использовать современные технические средства.

Основные направления сотрудничества в области развития авиационной инфраструктуры предполагают:

позападное создание аэродромной сети, отвечающей международным требованиям, рекомендуемой практике ИКАО;

оптимизацию сети аэропортов, в том числе международных, в части, касающейся их количества и расположения с учетом интересов государств и экономической целесообразности;

повышение эффективности деятельности аэропортов, создание условий для обновления основных фондов аэропортов и внедрения современных технологий;

приведение уровня технического оснащения аэродромной сети в соответствие с характеристиками эксплуатируемой и перспективной авиационной техники; сертификацию аэродромов согласно требованиям ИКАО.

В области развития информатики в интересах воздушного транспорта необходимо обеспечение ввода в строй единой системы бронирования и продажи воздушных перевозок на базе развития систем "Сирена-2", "Сирена-2000" и "Сирена-3", конкурентоспособной с зарубежными аналогами.

Создание такого информационного комплекса позволит осуществлять масштабное внедрение Интернет-технологий.

В области научно-технического обеспечения функционирования воздушного транспорта необходимо предусмотреть реализацию научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по разработке:

обоснований и технических предложений по новым воздушным судам и авиадвигателям, а также модернизации действующих типов воздушных судов и авиадвигателей;

новых принципов и методологии поддержания летной годности;

обоснований по развитию объектов наземной инфраструктуры;

методологии и рекомендаций по исследованию авиатранспортных рынков; методологии и принципов безопасного функционирования гражданской авиации;

новых информационных технологий и их внедрению;

предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы гражданской авиации.

В целях удовлетворения потребностей отечественных и зарубежных авиакомпаний в аэронавигационном обслуживании при полетах в воздушном пространстве государств-участников СНГ, а также обеспечения национальной безопасности государств, целесообразно разработать и реализовать ряд согласованных мер, направленных на совершенствование Единой системы организации воздушного движения.

В области модернизации технического обеспечения действующих и вновь открываемых международных и внутренних воздушных трасс необходимо существенное повышение степени технической оснащенности современными средствами воздушной и наземной связи, наблюдения и автоматизации управления

воздушным движением, отвечающими требованиям ИКАО, центров Единой системы организации воздушного движения в районах Арктики, Крайнего Севера и Сибири, где проходят действующие и вновь открываемые воздушные трассы.

Для обеспечения полетов по воздушным трассам планируется поэтапное проведение комплекса технических мероприятий по улучшению связи, наблюдения и автоматизации процессов управления воздушным движением (УВД), а также укрупнению районных центров Единой системы организации воздушного движения, поддержанию эксплуатационной готовности и поэтапной модернизации автоматизированных систем УВД. Внедрение комплексов систем УВД, использующих современное оборудование, программное обеспечение, технологию построения систем и человекомашинный интерфейс, будет осуществляться поэтапно для составных частей систем, таких как центры управления и аэродромные командно-диспетчерские пункты, радиолокационная подсистема, подсистема связи и передачи данных.

Создание укрупненных районных центров управления полетами воздушных судов имеет целью повышение эффективности УВД, совершенствование структуры воздушного пространства каждого государства, техническое переоснащение современным оборудованием и предусматривает проведение следующего комплекса мероприятий:

технико-экономическое обоснование мероприятий по укрупнению районных центров управления полетами воздушных судов;

оптимизация количества секторов в существующих районных центрах; укрупнение, техническое переоснащение районов и центров УВД с учетом обеспечения требований по безопасности воздушного движения;

оптимизация численности диспетчерского состава и инженерно-технического персонала.

Мероприятиями по внедрению перспективных средств организации воздушного движения предусматривается использование технологии автоматического зависимого наблюдения - контрактного или адресного и радиовещательного.

Технические средства, реализующие контрактное наблюдение, будут использоваться главным образом для обслуживания полетов в океанических и отдаленных континентальных районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. Соответствующим оборудованием будут оснащаться в основном межконтинентальные воздушные суда, выполняющие полеты по кроссполярным и трансвосточным трассам из Северной Америки в Азию.

Внедрение радиовещательного наблюдения в континентальном воздушном пространстве будет сосредоточено сначала в районах прохождения транссибирских и трансполярных международных трасс, а затем распространено на другие районы. Интенсивное внедрение этого метода наблюдения сначала расширит существующую зону перекрытия радиолокационным полем наблюдения и улучшит его характеристики,

а затем, в соответствии с концепцией ИКАО, по мере накопления опыта эксплуатации комбинированного наблюдения может заменить традиционные средства наблюдения в отдельных районах.

Мероприятия по развертыванию наземного сегмента глобальных систем связи, навигации и наблюдения на основе использования космической техники должны предусматривать внедрение перспективных технических средств и технологий, отраженных в глобальном Плане, принятом ИКАО. При этом должны быть осуществлены:

совместное использование глобальных спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС и GPS (GNSS);

создание системы авиационной фиксированной спутниковой связи и подключение к системе международной авиационной мобильной спутниковой связи;

разработка бортовой навигационной аппаратуры и создание 6- и 12-канальных бортовых приемоиндикаторов (оснащение воздушных судов указанной аппаратурой обеспечит высокую точность и надежность местоопределения в любой точке земного шара и на всех высотах полета);

создание системы авиационной фиксированной спутниковой связи по радиально-узловому принципу на базе станций спутниковой связи;

подключение к системе международной авиационной мобильной спутниковой связи;

внедрение технических средств центров коммутации сообщений и пакетов телеграфной связи гражданской авиации;

внедрение национальной сети авиационной электросвязи. В рамках создания и внедрения интегрированной многоуровневой системы планирования воздушного движения необходимо создать автоматизированные системы планирования воздушного движения в интересах обеспечения полетов гражданской, государственной и экспериментальной авиации и международной гражданской авиации.

Автоматизация функций планирования должна осуществляться с учетом рекомендаций ИКАО, изложенных в Европейском аэронавигационном плане и Концепции построения Централизованной службы организации планирования воздушного движения в Европейском регионе ИКАО.

В ходе реализации и внедрения указанных мероприятий должно быть, в частности, обеспечено планирование и координирование использования воздушного пространства государств-участников СНГ, создание централизованной системы сбора данных, осуществление процессов планирования воздушного движения с использованием сети авиационной фиксированной спутниковой связи.

В области внедрения средств автоматизации управления воздушным движением в наиболее загруженных районах и зонах необходимо предусмотреть использование автоматизированных систем УВД новой архитектуры в части рабочих мест

диспетчеров, программного обеспечения, автоматической передачи информации в смежные системы и обмена с главным центром управления потоками.

Мероприятиями по совершенствованию оснащения аэродромов средствами обеспечения полетов предусматривается :

замена и внедрение систем посадки метрового диапазона, которые обеспечивают точную информацию о координатах воздушных судов;

переоснащение аэродромов автоматизированными комплексами оборудования диспетчеров управления воздушным движением и автоматическими радиопеленгаторами ;

внедрение радиолокационных станций обзора летного поля, обеспечивающих контроль за движением воздушных судов и специального автотранспорта по аэродрому .

Для поддержания технического состояния наземных средств обеспечения полетов воздушных судов предлагается следующий комплекс мероприятий :

плановая замена выработавших свой ресурс технических средств; совершенствование организации и методического обеспечения контроля за техническим состоянием наземных средств обеспечения полетов;

продление срока службы средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи ;

ремонтно-восстановительные работы систем радиолокации, навигации и посадки.

Одной из основ авиационного потенциала государств-участников СНГ являются профессионально подготовленные кадры и образовательные учреждения и организации , осуществляющие подготовку специалистов в области авиации.

Основные направления сотрудничества в области совершенствования подготовки и социальной защиты авиационного персонала должны предусматривать:

выработку согласованных концептуальных подходов и принципов формирования типовых образовательных систем подготовки авиационных специалистов;

создание условий для поддержания кадрового потенциала, обеспечивающего авиационную деятельность ;

сохранение и развитие системы подготовки авиационного персонала, обеспечение его социальной защищенности ;

приведение учебных программ в области авиации к единым стандартам; повышение действенности контроля качества образования, подготовки и переподготовки авиационного персонала ;

осуществление подготовки специалистов в области гражданской авиации на основе прямых договоров, заключаемых эксплуатационными организациями с учебными заведениями ;

совершенствование системы оплаты труда авиационного персонала с учетом современных социально-экономических условий, сложности и напряженности его

профессиональной деятельности разработку и реализацию комплекса согласованных мер по подтверждению и наращиванию учебно-методического потенциала учебных заведений гражданской авиации, разработку учебно-материальной базы в соответствии с современными требованиями, совершенствование системы социальной защиты и подготовки научно-методических кадров.

8.3. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ И ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

8.3.1. Автомобильный транспорт

Объективные достоинства автомобильного транспорта с точки зрения высокотехнологичного транспортного обслуживания (гибкость, мобильность, надежность, срочность, сохранность доставки грузов, стоимость услуг) определили его приоритетные позиции в структуре транспортной отрасли государств -участников СНГ. Фиксируемая в мировом сообществе "автотранспортная революция", охватившая в последние годы все развитые и развивающиеся страны, явилась предпосылкой формирования новой области рыночных отношений - рынка автотранспортных услуг.

Одновременно с динамичным развитием автомобильного транспорта в целом объективная интеграция экономик разных стран в мировое экономическое пространство определяет приоритет развития международных автомобильных перевозок и рынка международных автотранспортных услуг (МАУ).

Усиливающееся влияние Содружества Независимых Государств на этом рынке отражается в целом на деятельности национальных перевозчиков этих государств. Нормативные требования для допуска профессиональных перевозчиков из государств-участников СНГ на мировой и региональные рынки транспортных услуг, а также национальные рынки транспортных услуг других стран часто чрезмерно завышены. Не отрицая объективности предъявляемых требований, которые во многом обоснованы стремлением к использованию современных технологий, повышению уровня безопасности и усилению социальной направленности развития транспортного рынка, следует отметить, что протекционистская политика государств в отношении национальных перевозчиков определяет ограничение допуска на этот рынок так называемых "иностраных" перевозчиков.

Укреплению позиций СНГ на рынке международных автотранспортных услуг, снижению или снятию административных и других барьеров в работе на данном рынке, интеграции и развитию сотрудничества должна способствовать единая политика государств-участников СНГ, поощряющая, согласовывающая и координирующая деятельность субъектов этого рынка.

При этом не должны игнорироваться общие рыночные принципы: тщательный учет потребностей, состояния и динамики спроса на международные автотранспортные услуги в государствах-участниках СНГ;

создание условий для максимального соответствия качества и других свойств международных автотранспортных услуг структуре спроса и требованиям групп

потребителей ;

воздействие на потребителей с целью активизации и стимулирования спроса на международные автотранспортные услуги.

Функционирование рынка международных автотранспортных услуг стимулирует создание потенциала, способного поддержать развитие экономики и рост благосостояния населения государств-участников СНГ. Однако отсутствие скоординированных мер по ликвидации барьеров на пути развития международного автомобильного сообщения и защите национальных перевозчиков от недобросовестной конкуренции со стороны иностранных предпринимателей, недостаточное обеспечение безопасности автотранспортной деятельности и ряд других негативных факторов способствуют ослаблению позиций перевозчиков государств-участников СНГ на международном рынке транспортных услуг.

Слабая развитость дорожной транспортной инфраструктуры (дороги, недостаточное обустройство пограничных переходов) также оказывает негативный эффект. Дополнительно к этому все больше возникает препятствий нефизического, бюрократического характера из-за субъективного стремления различных органов власти извлечь максимальные доходы из международных перевозок.

Основными барьерами на пути развития международных перевозок государств-участников СНГ и иностранного автотранспорта, участвующего в этих перевозках, являются :

недостаточно развитая инфраструктура и слабая организация пограничных, таможенных и других видов контрольных процедур на погранпереходах. Не в полной мере используется ускоренный пропуск автотранспортных средств по системе МДП. На некоторых погранпереходах простои составляют несколько дней. Часто меняется порядок пропуска автомобилей без предварительного уведомления пользователей. Нет единой технологии оформления автотранспортных средств. Соседние государства не внедряют совместные технологии досмотра, которые позволили бы реализовать процедуру "одна остановка на границе двух стран";

низкая степень упорядоченности и согласованности механизмов фискальных сборов с автотранспортных средств: дорожные сборы, экологические платежи, обязательные терминальные таксы, сборы за транзит, плата за обязательное страхование (даже при наличии международной страховки), плата за оформление различных документов и т.д. (некоторые из этих сборов вводятся местными органами власти);

значительные расхождения в нормативно-правовой базе допустимых технических характеристик подвижного состава, что влечет дополнительные штрафы и сборы за нарушение допустимых норм. При этом производятся необоснованные переплаты ввиду несовершенства или неисправности контрольных приборов (весов);

различные препятствия бюрократического характера: многократные остановки и проверки органами дорожной полиции, транспортной инспекции, а также меры

дискриминационного характера по отношению к иностранным перевозчикам; наличие сложных процедур при получении виз водителями.

Причинами (основаниями) возникновения барьеров являются:

введение в действие национальных законов, правил и инструкций с намерением ограничить доступ на рынок или к инфраструктуре иностранным транспортным операторам, снизить эксплуатационную нагрузку на слабую инфраструктуру (дороги, мосты, др.), собрать дополнительные средства на инвестирование новой инфраструктуры, ввести контрмеры при принятии соседними странами неблагоприятных правил для осуществления международных перевозок, отрегулировать перевозку особых грузов (опасных и т.п.), ввести контроль и ограничить доступ иностранцев в страну;

применение правил и инструкций, направленных на решение специфических задач - максимизации взысканий налогов таможенными органами;

выявление налоговых нарушений транспортными операторами или грузополучателями; обеспечение безопасности государств от нелегальной миграции, международной преступности, незаконных кредитно-денежных операций, импорта б о л е з н е й ;

региональные правила и инструкции, направленные на достижение региональных целей - увеличение поступлений в бюджет региона; улучшение финансирования региональных организаций; защита определенных зон региона против загрязнения окружающей среды, неизбежно связанного с движением автотранспорта;

местные правила и инструкции, направленные на достижение локальных целей - защита инфраструктуры городов от проезда большегрузных автотранспортных средств, блокирование инфраструктуры города для транзита, ограничение доступа автотранспорта к определенным зонам в городах (как правило, к центру).

Негативные последствия выражаются прежде всего в финансовых потерях: вследствие многочисленных сборов и пошлин транспортные операторы вынуждены покрывать дополнительные издержки увеличением цен на перевозки, в результате чего снижаются покупательная способность населения и национальных предприятий (на импортные товары) и конкурентоспособность отечественных товаров на мировом рынке. Это влияет на экономическое развитие, инфляцию, ведет к потерям экспортных р ы н к о в .

Сложившаяся ситуация обуславливает необходимость приоритетного и комплексного решения проблемы развития международного рынка автотранспортных услуг в государствах-участниках СНГ. Выполнение этой стратегической задачи целесообразно осуществить в рамках межгосударственной Программы развития рынка международных автотранспортных услуг государств-участников СНГ, ориентированной на период до 2010 года.

Для обеспечения свободного передвижения автомобильного транспорта по территориям государств-участников СНГ целесообразно :

1. Создание условий для беспрепятственной работы автомобильного транспорта по территориям государств-участников СНГ:

стремление к либерализации международных автомобильных перевозок, имея в виду отмену разрешительной системы в рамках государств-участников СНГ; установление согласованного порядка въезда (выезда) на внешних границах единой таможенной территории (транспортного пространства), взаимной информации о пересечении внешних границ; установление совместной системы контроля за проездом автотранспортных средств.

2. Согласованное присоединение к международным конвенциям и договорам по вопросам автомобильного транспорта, мероприятия по устранению нефизических препятствий :

установление единого порядка допуска к осуществлению международных перевозок как национальным перевозчикам, так и перевозчикам третьих стран;

выработка согласованных позиций по присоединению к международным конвенциям и договорам, регламентирующим взаимоотношения в области транспорта;

совместные действия, направленные на создание внутригосударственных условий, отвечающих требованиям международных конвенций и договоров;

применение единых размеров предельных нагрузок на ось и размеров технических параметров транспортных средств;

принятие внутригосударственных нормативных правовых актов, исключающих местные сборы за проезд по территориям регионов, мостам, в тоннелях и т.д.

3. Сервисное обслуживание на основных согласованных международных автотранспортных маршрутах :

принятие межгосударственной концепции сервисного обслуживания на международных автомобильных магистралях;

создание унифицированной в рамках государств-участников СНГ транспортной инфраструктуры, включающей пункты ремонта и технического обслуживания подвижного состава, транспортные терминалы, гостиничные комплексы и пункты питания, автозаправочные станции в зонах международных автомобильных магистралей и др.

8.3.2. Дорожное хозяйство

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования в государствах-участниках СНГ составляет свыше 1 млн. км.

Строительство и реконструкция автомобильных дорог и искусственных сооружений является приоритетной задачей каждого государства-участника СНГ в сфере дорожного хозяйства. Практически во всех государствах-участниках СНГ сформированы программы строительства и реконструкции автомобильных дорог на

ближайшую и отдаленную перспективу. При этом учитывается, что по основным удельным показателям сети автомобильных дорог государств-участников СНГ не должны уступать сетям стран с развитой рыночной экономикой.

Государства-участники СНГ вошли в мировое экономическое сообщество не только своими природными ресурсами и экономикой, но и своей национальной транспортной инфраструктурой. Значительная часть международных и межгосударственных перевозок осуществляется по автомобильным дорогам государств-участников СНГ. Одной из основных задач согласованной транспортной политики государств-участников СНГ является развитие автодорожных маршрутов, обеспечивающих связи между государствами и транзитные автомобильные перевозки между государствами-участниками СНГ и странами дальнего зарубежья. Исключительно важно развитие направлений, обеспечивающих транспортные связи Европа - Азия, проходящие в широтном направлении по территориям Белоруссии, России, Казахстана, Таджикистана, Узбекистана, Украины, и связи Северной Европы, Скандинавии с Ближним Востоком и Индостаном, и в меридиальном направлении - через Россию, Грузию и Казахстан.

Дорожные сети государств-участников СНГ, составлявшие ранее единую дорожную сеть СССР, проектировались и строились по единым нормам и стандартам. После обретения самостоятельности использовались национальные нормы дорожного хозяйства, отражающие экономические возможности и особенности правовой базы независимых государств. В результате дорожные нормы соседних государств-участников СНГ оказались несбалансированными по целому ряду параметров - от классификации дорог и расчетных нагрузок до норм на геометрические элементы, обеспечивающих безопасность движения. Наиболее негативно это сказывается на формировании межгосударственных международных маршрутов, пролегающих по территориям государств-участников СНГ. Такие маршруты должны быть не только общедоступны для современных большегрузных автомобилей, но и привлекательны для международных перевозок. Для этого их технический уровень должен соответствовать общим требованиям, предъявляемым к подобным автомобильным дорогам в странах Западной Европы и Скандинавии. Помимо обеспечения безопасности движения и высокой скорости сообщения эти дороги должны иметь и современную структуру дорожного сервиса, включающую стоянки для кратковременных и длительных остановок, кемпинги, гостиницы, телефонную и диспетчерскую связь, систему технического обслуживания, службу безопасности.

Дорожные нормы и стандарты определяют также требования к рабочим органам дорожно-строительных машин и технологиям строительства и содержания дорог. По этой причине различия в национальных нормах и стандартах затрудняют, а чаще делают невозможным выполнение дорожно-строительных работ дорожными организациями на территориях соседних государств, а также взаимную поставку

техники и дорожно-строительных материалов.

Создание благоприятных условий для развития дорожного хозяйства государств-участников СНГ предполагает разработку и проведение ряда мер по согласованию нормативной базы, созданию в первую очередь (основной задачей сотрудничества в этом направлении является разработка) единых стандартов и норм, гармонизированных с нормами Европейского сообщества, для межгосударственных и международных автомобильных дорог. Необходимо провести согласование национальных норм и стандартов по основным характеристикам и показателям, определяющим безопасность дорожного движения.

Расширение национальной дорожной сети - это необходимость, диктуемая законами экономического развития, но не менее важная задача на сегодняшнем этапе развития экономики для всех государств-участников СНГ - сохранение имеющейся дорожной сети и поднятие ее технического уровня за счет реконструкции основных магистральных дорог.

В 1999 году было принято межгосударственное Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих международные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников СНГ, которое сыграли важнейшую роль в решении вопросов сохранения автодорожной сети. При ограниченном финансировании дорожного хозяйства инвестиции в строительство новых дорог идут из общего фонда за счет средств на ремонт и содержание дорог. Из-за того, что практически во всех государствах-участниках СНГ недо-ремонт составляет более 60%, переброс средств с ремонта на строительство только 1 км новой дороги приводит к потере 1,5-3 км эксплуатируемых дорог. Приоритетом в государственной дорожной политике должно стать сохранение существующей дорожной сети. При этом необходимо и наращивание протяженности дорожной сети за счет нового строительства, в первую очередь по стратегическим направлениям, обусловленным экономикой государства и необходимостью обеспечения международных транспортных коридоров.

Дорожные хозяйства государств-участников СНГ испытывают недостаток финансирования, что отрицательно сказывается как на развитии, так и состоянии национальных дорожных сетей, особенно в составе трансмодальных коридоров. В современных условиях перспективным является реализация инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры, базирующихся на принципах партнерства между государственным и частным секторами, создание концессий, в том числе и международных. Это требует внесения соответствующих изменений в национальное законодательство.

Во всех государствах-участниках СНГ существенно увеличилась интенсивность движения на автомобильных дорогах и повысились осевые нагрузки транспортных средств. В результате этого обострилась проблема обеспечения пропускной способности (особенно в пригородах больших городов) и ускорился износ

автомобильных дорог. В этой связи очень остро стоит вопрос о ремонте и реконструкции эксплуатируемых дорог. Однако вся нормативная база, которая используется при разработке проектов реконструкции, ориентирована на проектирование нового строительства. Необходима разработка пакета нормативных документов на реконструкцию дорог, обеспечивающих учет местных условий, использование остаточного ресурса дороги и достижение норм соответствия с действующими стандартами по инженерному оборудованию и обеспечению безопасности движения. Эта задача должна быть отнесена к первоочередным и общим для СНГ, и независимые государства должны решать ее совместными усилиями.

Бурный рост автомобилизации привел к тому, что в государствах-участниках СНГ уже сегодня количество автомобилей достигает в среднем по стране 150 - 200, а в крупнейших городах 300 на 1000 жителей. Это еще не европейский уровень (500 ± 50 авт. на 1000 жителей), но в 5 - 10 раз выше того уровня, на который проектировались сеть автомобильных дорог и улично-дорожная сеть городов. Следствием этого явилось резкое ухудшение транспортной обстановки в городах и на автомобильных дорогах, особенно на пригородных участках. Протяженность таких участков достигает 100 км и растет с каждым годом. Необходимы программы реконструкции пригородных участков дорог с ориентацией на пиковую интенсивность движения 5000 - 10 000 авт/ч.

Для реанимации дорожной науки, восстановления отечественных научных школ и кадров необходимы совместные усилия всех государств-участников СНГ в части обеспечения фундаментальных научных исследований.

Следует стремиться к тому, чтобы национальные магистральные дороги образовали единую сеть, интегрированную в мировую сеть автомобильных дорог, обеспечивающую на европейском уровне международные, межгосударственные и национальные перевозки и развитие экономик государств-участников СНГ.

Советом глав правительств СНГ 11 сентября 1998 г. был подписан Протокол о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств, в котором сформирована сеть международных автомобильных дорог. Реализация данного Протокола позволит не только значительно увеличить пропускные возможности международных автомобильных дорог СНГ, но и снять технические барьеры на пути движения международного транспорта.

8.4. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Морской флот СНГ сегодня - это порядка 20 морских пароходств и более 302 фирм и частных предприятий-перевозчиков, а также порты и судоремонтные заводы, расположенные на территориях Азербайджана, Грузии, Казахстана, России, Украины. Необходимо отметить, что указанные составляющие (собственность) морского транспорта после распада СССР были разделены между данными государствами по территориальному признаку и далеко не в соответствии с их потребностями.

Перевозки морским транспортом в СНГ в период с 1993 по 2003 год снизились

более чем на 26%. Снижение объемов перевозок связано с количественным недостатком грузового флота, вызванного в том числе списанием устаревших судов. Основная часть флота государств-участников СНГ ходит с грузом иностранных фрахтователей. Если в 1993 году удельный вес "чужих" грузов составлял почти 77% общего объема заграничного плавания, то в 2000 году он увеличился до 92%.

С учетом специализации пароконств по видам перевозок у России практически не осталось сухогрузного флота в Черноморско-Азовском бассейне; на Балтике Россия лишилась специализированного нефтеналивного, газового и рефрижераторного флота. Увеличился дефицит по всем видам флота и особенно для перевозки зерновых грузов, сахара, других продовольственных грузов. Такая ситуация вынуждает Россию ф р а х т о в а т ь и н о с т р а н н ы е с у д а .

Флот российских пароконств значительно сократился с 1993 года и составляет в настоящее время порядка 280 судов. Подобные процессы наблюдались в Украине и Грузии, в меньшей степени в Республике Азербайджан.

Остро стоит в государствах-участниках СНГ проблема старения флота. Из общего состава имеющихся морских судов 40% отработали свой нормативный срок и подлежат списанию. Средний возраст флота оценивается в 20 лет.

Состояние портового хозяйства Российской Федерации характеризуется следующим образом. Основные российские морские торговые порты остаются незагруженными, их возможности по переработке внешнеторговых грузов используются не полностью: Калининградского - на 50% (порт готов принимать дополнительно 0,6 млн. т в год); Архангельского - на 20% (2,6 млн. т в год); Мурманского - на 70% (2,4 млн. т в год); Санкт-Петербургского - на 70% (5,1 млн. т в г о д) .

Загруженность украинских портов в Азово-Черноморском бассейне (Одесса, Ильичевск, Херсон, Южный, Мариуполь, Керчь, Бердянск) составляет не более 60%.

Особое место во взаимоотношениях государств-участников СНГ занимает Каспийский бассейн. Интересы России в этом регионе в сфере торгового судоходства заключаются в осуществлении перевозок российскими судами своих грузов в/из порты прикаспийских стран (Республики Азербайджан, Ирана, Республики Казахстан, Туркменистана), а также грузов этих государств в Россию или дальше зарубежье по внутренним водным путям России. Перевозки между портами Каспийского бассейна осуществляются в основном паромными и судами типа "река - море".

Прикаспийские государства заинтересованы в использовании внутренних водных путей Российской Федерации для выхода их судов из Каспийского моря в Азовское и Балтийское моря и обратно. Однако решение данного вопроса увязывается российской стороной с согласием прикаспийских государств с российской позицией по правовому р е ж и м у К а с п и й с к о г о м о р я .

В сфере торгового судоходства отношения государствами-участниками СНГ

регулируются на двусторонней основе.

В целях обеспечения благоприятных условий для создания морского торгового флота государств-участников СНГ одним из направлений является создание нормативных правовых актов на предоставление льгот и утверждение размеров регистрационных и ежегодных потоннажных сборов для судовладельцев, осуществляющих эксплуатацию судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов государств. Такой подход, в частности, действует в Республике Беларусь. В Республике Молдова принимаются аналогичные меры по созданию национального морского законодательства и применению льготных условий при открытой регистрации судов морского класса в государственном судовом реестре.

Для восстановления роли морского транспорта государств-участников СНГ в обеспечении внешнеэкономических связей на Балтике, Черном и Каспийском морях необходимо строительство новых портов, существенная реконструкция судоремонтных предприятий с целью повышения уровня технической эксплуатации флота, качества ремонтных работ, сокращения сроков и стоимости их выполнения.

В настоящее время российские суда осуществляют перевозки между портами России и Грузии для нужд Грузии и Армении. Перевозки осуществляются в основном из российских портов Новороссийск и Таганрог в грузинские порты Батуми и Потти. Введена в действие паромная судоходная линия между портами Новороссийск - Потти - Бургас.

Важными направлениями сотрудничества государств-участников СНГ в Азово-Черноморском и Каспийском бассейнах являются :

- работа по открытию пассажирского морского судоходства между портами Батуми, Потти, Новороссийск, Таганрог, Сочи, Геленджик, Порт-Кавказ;
- проработка экономической целесообразности проекта продления паромной линии Варна - Потти и Бургас - Потти до Новороссийска;
- организация контейнерных перевозок на линии Новороссийск - Потти.

Дальнейшее развитие транспортного коридора TRASECA предопределяет необходимость создания условий для эффективного функционирования одного из узловых элементов его инфраструктуры - морских портов.

В этой связи Азербайджанская Республика, Республика Казахстан, Туркменистан, а также Грузия и Украина - участники Программы "TRASECA", имеющие выход соответственно в Каспийский и Азово-Черноморский бассейны, уделяют самое пристальное внимание вопросам развития морских портов.

В центре внимания находятся также проблемы организации паромных переправ. В настоящее время действуют автомобильная паромная переправа Новороссийск - Самсун (Турция), паромная линия в автогрузовом варианте порт Оля (Астрахань, Российская Федерация) - Туркменбаши (Туркменистан) - порты Ирана. Вышеперечисленные паромные переправы могут стать частью водного соединения

Дунай - Черное море - Азовское море - Волго-Донской канал - Каспийское море. Перспективны паромные (в том числе транзитные) перевозки на черноморском отрезке Евро-Азиатского транспортного коридора (ЕАТК) по маршруту Ильичевск - Батуми - Потти - Ильичевск; планируется открытие линии Батуми - Констанчи, по которой будут перевозиться цистерны с азербайджанской нефтью для нефтеперерабатывающих заводов Румынии. Пущен в эксплуатацию паромный комплекс Казахстана (в порту Актау), ведется строительство паромных комплексов в России (на Каспийском, Черном м о р я х) .

Паромные перевозки в 3-4 раза ускоряют транспортировку товаров, заменяют десятки судов и сотни пристаней, а также позволяют не привлекать дополнительно плавсостав и представителей береговых служб.

Развитие морского транспорта в Каспийском бассейне обусловлено объективной необходимостью обеспечения транспортно-экономических связей государств-участников СНГ, экспортно-импортных перевозок в Западную Европу, страны Средиземноморья, а также экспортно-импортных и транзитных перевозок г р у з о в И р а н а .

Следует отметить, что международных соглашений о сотрудничестве на Каспийском море между прибрежными странами нет, поскольку до настоящего времени не определен правовой статус Каспийского моря.

Решение вопроса правового режима Каспийского моря - одна из важнейших задач. Без его решения затруднительно создание законодательно-правовой базы в области транспорта между прикаспийскими государствами.

Приоритетными направлениями сотрудничества в области морского транспорта государств-участников СНГ являются:

определение правового статуса Каспийского моря с сохранением действующего в настоящее время принципа свободы судоходства;

привлечение прикаспийских государств к практическому участию в реализации строительства и дальнейшей эксплуатации нового морского порта Оля;

развитие сотрудничества государств-участников СНГ в рамках Черно-морского экономического сотрудничества;

подготовка международных нормативных правовых актов в области торгового мореплавания и взаимное признание национальных удостоверений личности моряка (п а с п о р т а м о р я к а) ;

подготовка и подписание международных соглашений по поиску и спасению на море и о взаимодействии при ликвидации аварийных разливов нефти на море.

8.5. ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Число грузовых, речных и озерных судов общего пользования составляет: в Республике Беларусь - 309, Республике Казахстан - 103, Кыргызской Республике - 15, Республике Молдова - 27, Российской Федерации - 9074, Украине - 169.

Протяженность внутренних водных судоходных путей общего пользования составляет: в Республике Беларусь - 1845 км, Республике Казахстан - 4356 км, Кыргызской Республике - 466 км, Республике Молдова - 558 км, Российской Федерации - 84574 км, Украине - 2413,5 км.

Речной транспорт выполняет работу по обеспечению транспортного процесса и, прежде всего в части перевозок грузов, как на внутренних водных путях, так и в морских бассейнах, используя суда смешанного "река - море" плавания. Ожидается, что в международном плавании в государствах-участниках СНГ к 2005 году будет задействовано более 900 судов класса "река - море" общим тоннажем 2,8 млн. т.

Функционирование речного транспорта государств-участников СНГ характеризуется постоянным снижением грузооборота, сокращением протяженности внутренних водных путей, в том числе с гарантированными глубинами, старением флота и всей инфраструктуры речного транспорта.

По сравнению с другими государствами - участниками СНГ Россия располагает наиболее развитой и разветвленной сетью судоходных внутренних водных путей, общая протяженность которых составляет более 100 тыс. км, из которых 42,4 тыс. км - с гарантированными габаритами судового хода.

Наличие соединительных каналов и судопропускных гидротехнических сооружений в России объединило отдельные речные бассейны европейской части страны в Единую глубоководную систему (ЕГС) и позволяет обеспечивать перевозки судами смешанного "река - море" плавания в корреспонденции с портами в бассейнах Каспийского, Азовского, Черного, Средиземного, Балтийского и Северного морей.

На всем протяжении ЕГС (Волго-Балтийский водный путь, Беломорско-Балтийский канал, р. Волга с притоками, канал им. Москвы, Волго-Донской судоходный канал, р. Дон), составляющем 6,5 тыс. км, поддерживаются гарантированные глубины 3,4 - 3,6 м

14 речных и устьевых портов, в том числе Азов, Ейск, Ростов, Астрахань, открыты для захода иностранных судов. Эти порты активно посещают суда под флагами Украины, Азербайджана, Казахстана, Туркменистана.

Плавание судов Азербайджана, Казахстана, Туркменистана, Украины по внутренним водным путям европейской части России в настоящее время осуществляется по обращениям заинтересованных сторон на основе разовых разрешений.

Сотрудничество прикаспийских государств в области речного транспорта, как уже отмечалось выше, сдерживается несогласованностью их позиций в отношении статуса К а с п и й с к о г о м о р я .

Республика Беларусь и Украина на основе двустороннего межправительственного соглашения о судоходстве по внутренним водным путям осуществляют перевозки г р у з о в п о р . Д н е п р .

В 2003 году по сравнению с 2000 годом перевозки грузов внутренним водным транспортом возросли: в Казахстане на 20%, Кыргызстане - 2, Молдове - 11,9%, в Украине снизились на 17%. Перевозки пассажиров в России увеличились на 0,3%, в Беларуси уменьшились на 8%, Украине - 6, Казахстане - 49%.

Внутренний водный транспорт выполняет работу по обеспечению транспортного процесса как на внутренних водных путях, так и в морских бассейнах, используя суда смешанного "река - море" плавания.

Сеть современных внутренних водных путей создавалась с учетом комплексного решения проблем судоходства, водоснабжения, выработки электроэнергии, орошения и сохранения экологического равновесия. Содержание гидротехнических сооружений находится на бюджетном финансировании.

Речные порты России строились с ориентацией на перегрузку массовых навалочных грузов. Основную часть перегрузочной техники составляют универсальные порталные и плавучие краны грузоподъемностью от 5 до 40 т.

Порты имеют крытые склады общей площадью 425 тыс. кв. м. Большинство из них работают во взаимодействии с железной дорогой.

Потребность в транспортных судах на внутренних перевозках в отдельных бассейнах государств-участников СНГ в настоящее время составляет 50 -60%) от имеющегося наличия, что ведет к потере качественного состава флота.

Сдерживающими факторами увеличения внешнеторговых перевозок являются недостаток судов смешанного "река - море" плавания, крайне слабое пополнение этого флота новыми судами и "старение" действующих судов (средний возраст достиг 20 лет), что снижает их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг.

Взаимодействуя с государствами - участниками СНГ с использованием судов типа "река - море", внутренний водный транспорт России поддерживает транспортные связи с Украиной, Туркменией, Казахстаном, Грузией, Азербайджаном, а также со странами Балтии.

Перевозки осуществляются, как правило, казахстанскими судами, часть из которых находилась в аренде у российских грузоотправителей. Российские суда в перевозках не участвовали из-за низких фрахтовых ставок и мелководья на р. Верхний Иртыш.

Основные объемы перевозок грузов с государствами-участниками СНГ выполняются судами "река - море" российских речных пароходств и судоходных компаний через украинские порты на Азовском и Черном морях, черноморские порты Грузии, каспийские порты Туркмении, Казахстана и Азербайджана и порты Эстонии, Латвии и Литвы на Балтике.

Перевозки на Каспии поддерживаются главным образом за счет транспортировки нефти и нефтепродуктов танкерами, смешанного "река - море" плавания пароходства "Волготанкер" на Туркмению (мазут) и из Туркмении (нефть) в объеме более 1 млн т (в

том числе на Иран - около 600 тыс. т), а также перевозок российского экспорта на Иран из Астраханского воднотранспортного узла (700 - 800 т в год).

Сотрудничество прикаспийских государств в области речного транспорта сдерживается несогласованностью позиций в отношении статуса Каспийского моря.

Учитывая значимость Северо-Западного региона России, приоритетными направлениями сотрудничества являются: привлечение белорусских грузов и инвестиций в речной порт Калининград, их переработка и перевозка в зарубежные порты (из зарубежных портов) Балтийского и Северного морей судами смешанного "река - море" плавания; подписание Соглашения "О судоходстве по Куршскому заливу и внутренним водным путям Калининградской области Российской Федерации и Литовской Республики".

С 2002 года между Правительством Российской Федерации и Правительством Эстонской Республики действует Соглашение о судоходстве в бассейне Чудского, Теплового и Псковского озер. Восстановление транспортных связей по озерам позволит интенсивно развивать приграничное сотрудничество Псковской области и Эстонской Республики в экономической, культурной и бытовой областях.

Республика Беларусь в настоящее время имеет транспортные связи по внутренним водным путям по р. Днепр с Украиной. Заключены соглашения между Республикой Беларусь и Украиной о судоходстве по внутренним водным путям.

Прорабатывается вопрос о возобновлении водного маршрута: Днепр - Припять - Висла - Одер, что предоставит возможность иметь кратчайший водный путь из Черного в Балтийское море и позволит создать соединение Даугава (Западная Двина) - Днепр, что значительно сократит водные пути из стран Скандинавии в Черное море.

Российские речные пароходства осуществляют перевозки между российскими речными устьевыми портами (Ейск, Азов, Ростов-на-Дону) и морскими украинскими портами на Азовском и Черном морях.

Общий объем перевозок через украинские морские порты судами "река - море" российских судовладельцев в 2002 году по сравнению с 2000 годом сократился более чем в 3 раза.

Транспортные связи по внутренним водным путям Россия имеет только с Казахстаном - на р. Иртыш.

Приоритетными направлениями сотрудничества в области внутреннего водного транспорта государств-участников СНГ являются :

1. Проведение согласованной политики (при двух- и многостороннем сотрудничестве) в целях обеспечения:
 - увеличения перевозок грузов и пассажиров между государствами-участниками СНГ ;
 - безопасности плавания по внутренним, совместно используемым водным путям;
 - унификации наименований и задач инспекции судоходства и речного регистра;

интенсификации деятельности перевозчиков третьих стран, осуществляющих перевозки грузов по внутренним водным путям.

2. Установление порядка свободного плавания по внутренним водным путям государств-участников СНГ.

3. Решение вопросов по взаимному согласованию и снижению портовых сборов и предоставлению льгот при обслуживании судов государств-участников СНГ.

4. Привлечение инвестиций государств-участников СНГ для реконструкции и модернизации внутренних водных путей, в частности для реконструкции Волго-Донского канала и Кочетовского гидроузла на р. Дон.

5. Унификация документации, применяемой на внутреннем водном транспорте, взаимное признание паспорта моряка и иных разрешительных документов государств-участников СНГ.

6. Взаимодействие служб радионаблюдения, применение единой по техническим параметрам приемо-передающей аппаратуры, согласование зон радиообмена и применяемых частных диапазонов.