

**О ходе выполнения Решения Совета глав правительств СНГ о Концепции установления согласований тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников Содружества Независимых Государств от 18 октября 1996 года**

Решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 4 июня 1999 года

Совет глав правительств Содружества Независимых Государств решил:

1. Принять к сведению информацию Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества и Межгосударственного экономического Комитета Экономического союза о ходе выполнения Решения Совета глав правительств СНГ о Концепции установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников Содружества Независимых Государств от 18 октября 1996 года (прилагается).

2. Просить правительства государств-участников СНГ поручить компетентным органам ускорить согласование проекта Соглашения о взаимодействии государств-участников Содружества Независимых Государств в области налоговой политики на железнодорожном транспорте, разработанного в соответствии с пунктом 5 Решения "О ходе выполнения решений Совета глав правительств СНГ о мерах по улучшению работы железных дорог государств-участников Содружества от 9 декабря 1994 года в части государственной поддержки железнодорожного транспорта, о ходе реализации национальных программ государственной поддержки железнодорожного транспорта от 12 апреля 1996 года и о Концепции установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников СНГ от 18 октября 1996 года", принятого Советом глав правительств СНГ 9 октября 1997 года.

3. Настоящее Решение вступает в силу со дня подписания.

Совершено в городе Минске 4 июня 1999 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.

*За Правительство  
Азербайджанской Республики*

*Республики Молдова*

*За Правительство*

*За Правительство  
Республики Армения*

*Российской Федерации*

*За Правительство*

*За Правительство  
Республики Беларусь*

*Республики Таджикистан*

*За Правительство*

*За Правительство  
Грузии*

*Республики Узбекистан*

*За Правительство*

*За Правительство  
Республики Казахстан*

*Украины*

*За Правительство*

*За  
Кыргызской Республики*

*П р а в и т е л ь с т в о*

Решение подписано Республикой Армения с замечанием (не представлено).

Решение не подписано Туркменистаном.

### **И н ф о р м а ц и я**

**о ходе выполнения Решения Совета глав правительств СНГ  
о Концепции установления согласованной тарифной политики  
на железнодорожном транспорте государств-участников  
Содружества Независимых Государств от 18 октября 1996 года**

Согласованная тарифная политика на железнодорожном транспорте государств-участников Содружества Независимых Государств проводится в рамках Тарифного соглашения железнодорожных администраций государств СНГ от 17 февраля 1993 года, в соответствии с которым на ежегодных Тарифных конференциях на очередной фрахтовый год утверждается Тарифная политика железных дорог государств-участников СНГ на перевозку грузов в международном сообщении, построенная на базе международных тарифов, участниками которых являются железные дороги государств Содружества.

Эта политика проводится в строгом соответствии с Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников Содружества Независимых Государств, Решение о которой принято Советом глав правительств СНГ 18 октября 1996 года и с Соглашением о проведении согласованной политики в области транспортных тарифов, подписанным Советом глав правительств СНГ 17 января 1997 года.

В соответствии с Решением Совета глав правительств СНГ о Концепции установления согласованной тарифной политики от 18 октября 1996 года и поручением Совету по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в 1998 году продолжалась работа по совершенствованию согласованной тарифной системы.

Шестилетний период формирования и применения тарифной политики железных дорог государств-участников Содружества, вырабатываемой на ежегодных Тарифных конференциях, подтвердил обоснованность и правильность принятых решений по этим в о п р о с а м .

Уровень базовых ставок Тарифной политики, согласованный всеми железнодорожными администрациями государств СНГ с учетом индексов по родам грузов, объявляется на Тарифной конференции и является предельным. Однако каждая

железнодорожная администрация, исходя из экономических интересов, имеет возможность снижения объявленного предельного уровня тарифа. В России в 1998 году были установлены понижающие коэффициенты на перевозки зерна, минеральных удобрений, руды и цветных металлов, черных металлов, леса и ряда других грузов. В Украине понижающие коэффициенты установлены на перевозки угля, железной руды, нефти сырой, минеральных удобрений. Снижались тарифные ставки и в других государствах.

В соответствии с Тарифной политикой на 1998 фрахтовый год внесен ряд изменений на перевозку экспортно-импортных грузов и грузов, следующих в международном сообщении с участием железных дорог государств СНГ. Установлен новый порядок расчетов ставок на повагонные отправки, который, в отличие от ранее действовавшего, обеспечивает плавное изменение платы за вагон с увеличением загрузки вагона.

Состоявшаяся в октябре 1998 года в городе Баку седьмая Тарифная конференция железнодорожных администраций государств-участников Содружества приняла Тарифную политику железных дорог на перевозку грузов в международном сообщении на 1999 фрахтовый год.

При этом было рассмотрено более 100 предложений железнодорожных администраций, грузоотправителей и экспедиторских организаций по изменению и дополнению действовавшей в 1998 году Тарифной политики. Большинство из них принято.

Тарифная политика на 1999 фрахтовый год отличается от действовавшей в прошлом году по многим позициям. Прежде всего это связано с внесением корректив в национальное законодательство в некоторых государствах СНГ. В частности, изменено название Тарифной политики, из которого исключено условие оплаты провозных платежей только в СКВ.

Ряд отличий обусловлен изменениями в международных транзитных тарифах. Это в первую очередь связано с изменением порядка расчетов ставок на перевозки грузов в контейнерах, следующих транзитом из третьих стран в направлении на Китай, Монголию, Вьетнам, Корею.

Внесены изменения, связанные с введением в действие Советом по железнодорожному транспорту новой Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов.

Уточнен перечень грузов, расчеты провозных платежей за перевозку которых осуществляются с учетом минимальной весовой нормы загрузки вагонов, и перечень массовых грузов, для которых предусмотрено снижение тарифа на 10%.

Внесены изменения в порядок расчета ставок за перевозку негабаритных грузов и ряд других.

Тарифная политика государств СНГ на перевозку грузов в международном

сообщении предусматривает дифференциацию тарифов по видам сообщения (транзит, перевозка грузов между странами СНГ и третьими странами, в том числе транзитом по железным дорогам государств СНГ, перевозки грузов между станциями железных дорог государств СНГ), по видам отправок (повагонная, мелкая, контейнерная) и родам г р у з о в .

На Российских, Украинских и Белорусской железных дорогах при перевозке грузов в международном сообщении действует более глубокая дифференциация тарифов по родам грузов, которая позволяет учесть стоимость перевозимых грузов и уровень транспортной составляющей в их цене и реализуется через систему индексов к базовым ставкам Тарифной политики. Для наиболее дешевых сырьевых массовых грузов установлены понижающие индексы, а для грузов, являющихся готовой продукцией и имеющих высокую стоимость, - повышающие.

Для подготовки согласованной позиции по выработке единых на всех железных дорогах СНГ подходов к дифференциации тарифов, обеспечивающей соблюдение интересов всех участников Тарифного соглашения и способствующей наращиванию объемов перевозок грузов по железным дорогам государств-участников СНГ, создана Рабочая группа, рекомендации которой послужат основой решения этого вопроса.

В то же время железные дороги Беларуси, Молдовы, России и Украины согласовали единые понижающие коэффициенты к базовым ставкам Тарифной политики на такие грузы, как каменный уголь, минеральное сырье и строительные материалы, кокс каменноугольный, железная руда, лес круглый, сахар-сырец.

В целях создания благоприятных условий для перевозок грузов железные дороги государств СНГ широко использовали предусмотренную Тарифным соглашением возможность согласования сквозных ставок на перевозку грузов с участием железных дорог нескольких государств СНГ.

Такие ставки по согласованию с железными дорогами государств СНГ были установлены на перевозку контейнеров, следующих из Кореи с запчастями для автомобильного завода в Узбекистане, с хлопком - из Узбекистана в третьи страны, металла производства Карагандинского меткомбината - через российские порты, цитрусовых - из Греции, зерна, следующего в Казахстан и Центральноазиатские государства СНГ, бурых углей из Красноярск - в страны Европы и др. Согласована сквозная ставка на перевозку хлопка в контейнерах из Узбекистана через Ригу. В настоящее время железными дорогами государств СНГ прорабатывается вопрос о перевозке туркменской нефти через порты Украины и порт Калининград.

Многие вопросы решаются в рамках дву- и многосторонних договоренностей железных дорог-участниц Тарифного соглашения. В этих целях из представителей железных дорог государств СНГ создаются рабочие группы, которые прорабатывают вопросы уровня железнодорожных тарифов, обеспечивающих конкурентоспособность перевозок по железным дорогам. В настоящее время действуют несколько таких

р а б о ч и х

г р у п п .

Железные дороги стран СНГ ведут работу, направленную на снижение затрат, связанных с осуществлением перевозок грузов и пассажиров. Железнодорожными администрациями разработаны программы по снижению себестоимости пассажирских и грузовых перевозок, учитывающие особенности развития национальных железных д о р о г .

Снижение себестоимости пассажирских и грузовых перевозок производится за счет высвобождения неиспользуемых мощностей, приведения численности работающих в соответствие с объемами перевозок, пересмотра нормативов эксплуатационной работы и технологических процессов, внедрения ресурсосберегающих технологий, структурной перестройки управления отраслью.

Решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 18 октября 1996 года министерствам финансов и экономики, железнодорожным администрациям совместно с Межгосударственным экономическим Комитетом Экономического союза было поручено до конца 1996 года разработать меры для отмены установленного сверх провозной платы налога на добавленную стоимость в межгосударственном сообщении. В странах СНГ действует разный уровень НДС и порядок его взыскания. Начисление НДС сверх провозной платы не отражается на уровне тарифа и доходов железных дорог, но в случае его отмены сокращаются затраты грузовладельцев на транспортировку грузов, что будет способствовать у в е л и ч е н и ю п е р е в о з о к .

Однако до настоящего времени решения этого вопроса в большинстве стран СНГ не найдено. Советом по железнодорожному транспорту подготовлен проект Соглашения о налоговой политике в области железнодорожного транспорта государств-участников СНГ, который рассмотрен в МЭК и разослан на согласование в государства С о д р у ж е с т в а .

В государствах не получили необходимой поддержки предложения железнодорожных администраций о компенсации убытков от пассажирских перевозок, целевом финансировании поставок подвижного состава, строительстве объектов пассажирского хозяйства и развитии пограничных переходов за счет бюджетных и других источников финансирования.

Положение с выполнением поручений Совета глав правительств СНГ в отдельных государствах приводится ниже:

В Азербайджанской Республике вопросы государственной поддержки железной дороги рассмотрены правительством. Ввиду отсутствия реальной финансовой возможности принято решение о поддержке предложения Европейского банка реконструкции и развития о выделении железной дороге кредита в пределах 30 млн. долл. США. Средства решено направить на реконструкцию вагоноремонтного завода, капитальный ремонт пути, реконструкцию промывочной станции.

В целях компенсации убытков от пассажирских перевозок и снятия нагрузки с грузовых тарифов администрация Азербайджанской государственной железной дороги обратилась по этому вопросу в Правительство, Министерство финансов, Министерство экономики республики. Направлено также обращение к городским властям о дотации пригородных пассажирских перевозок. Вопрос получил поддержку, однако, учитывая бюджетные проблемы, решение отложено до 1999 года.

Принят Таможенный кодекс Азербайджанской Республики, который создает более благоприятные условия транспортировки грузов.

Администрация Азербайджанской государственной железной дороги проводит большую работу с различными компаниями, фирмами и грузоотправителями по инвестированию железной дороги. Достигнуты пути договоренности с компаниями М & М о реконструкции контейнерного терминала Хурдалан, ДАЕЛконтакт-2000 о реконструкции депо Баку, ведутся переговоры о реконструкции локомотивного депо и пассажирского вагонного депо.

В Республике Армения в 1995 году была разработана Программа развития железнодорожного транспорта Республики Армения, в которой представлены необходимые мероприятия по улучшению работы железнодорожного транспорта, сохранению его основных фондов, содержанию технических средств в работоспособном состоянии, использованию имеющихся технических средств. В соответствии с законом Республики Армения "О налоге на добавленную стоимость" по всем перевозкам за пределы республики пассажиров и грузов всеми видами транспорта налог на добавленную стоимость производится по ставке 0%.

В соответствии с постановлением Правительства Республики Армения N 634 от 16 октября 1998 года полученные в результате перевозок пассажиров убытки в 1999-2001 гг. разрешается покрывать за счет полученной от грузоперевозок прибыли.

Со 2 февраля 1997 года действуют установленные Правительством Республики Армения тарифы на железнодорожные грузовые перевозки.

В Республике Беларусь для решения вопроса об отмене установленного сверх провозной платы налога на добавленную стоимость в международном сообщении с государствами-участниками СНГ Белорусская железная дорога в очередной раз обратилась с письмом от 6 февраля 1998 года N 33-14/1671 в Министерство финансов, которым был представлен доклад Совету Министров Республики Беларусь (письмо от 16 февраля 1998 года N 03-1/333), где отмечено, что "в настоящее время нет основания отмены налога на добавленную стоимость на железнодорожные перевозки в сообщении между железнодорожными станциями Беларуси и России в качестве действенного средства для повышения конкурентоспособности белорусской продукции на российском рынке".

По вопросу осуществления за счет бюджета и других источников финансирования компенсации убытков от пассажирских перевозок, приобретения подвижного состава,

строительства и реконструкции объектов пассажирского хозяйства Белорусской железной дороги было заявлено в финансовом плане ассигнований из бюджета на 1998 год 6225 млрд. рублей (белорусских), в том числе:

- строительство главного корпуса Северного железнодорожного вокзала в г.Минске - 320 млрд. рублей;
- приобретение пассажирского подвижного состава - 1630 млрд. рублей;
- электрификация железнодорожного участка Колодищи-Шабаны - 150 млрд. рублей;
- компенсации убытков от пассажирских перевозок - 4100 млрд. рублей;
- возмещение затрат от льготного проезда граждан - 25 млрд. рублей.

Республиканским бюджетом на 1998 год предусмотрено выделить Белорусской железной дороге на строительство вокзала в г.Минске 324 млрд. рублей, на возмещение затрат по льготному проезду граждан республики - 16,65 млрд. рублей.

По вопросу дифференциации тарифов по видам сообщения, родам грузов, видам отправок 25-26 марта 1998 года проведено совместное совещание представителей железнодорожных администраций Республики Беларусь и Российской Федерации.

Стороны договорились о внесении в соответствующие государственные органы согласованных предложений о применении дифференциации грузов по тарифным классам (в соответствии с протоколом заседания Исполкома Беларуси и России от 2 декабря 1997 года), для чего решили создать совместную Рабочую группу.

В Грузии отменен налог на добавленную стоимость в международном сообщении с государствами-участниками Содружества.

Вопрос о компенсации убытков от пассажирских перевозок находится в стадии рассмотрения.

В Республике Казахстан по вопросам отмены установленного сверх провозной платы налога на добавленную стоимость в международном сообщении с государствами-участниками СНГ и осуществления за счет бюджета или других источников финансирования компенсации убытков от пассажирских перевозок, финансирования развития пограничных переходов, приобретения подвижного состава, строительства и реконструкции объектов пассажирского хозяйства вносились предложения в соответствующие органы управления республики, однако положительного решения по данным вопросам принято не было.

В Кыргызской Республике принято постановление Правительства о государственной поддержке железнодорожного транспорта от 10 апреля 1996 года N 153. Правительством Кыргызской Республики в текущем году выделено 3176 тыс. рублей на закупку оборудования, материалов и запасных частей для железнодорожного транспорта. Вопрос отмены НДС сверх провозной платы в международном сообщении в Министерстве финансов положительного решения не находит.

Впервые в бюджете республики на 1998 год предусмотрены средства на

компенсацию воинских перевозок, также частично финансируются льготные пассажирские перевозки. Отменен налог на имущество.

Кыргызская железная дорога с 1997 года устанавливает понижающие коэффициенты к Прейскуранту 10-01 на период массовых перевозок сельскохозяйственной продукции как в местном, так и международном сообщении.

В Республике Молдова решен вопрос об отмене установленного сверх провозной платы налога на добавленную стоимость в международном сообщении с государствами-участниками СНГ. Согласно законам Республики Молдова "О налогах на добавленную стоимость" и "О государственном бюджете на 1998 год" сверх провозной платы на добавленную стоимость НДС не применяется при транзитных перевозках и при оказании экспортных транспортных услуг со всеми странами, независимо от направления перевозки и от того, кто является грузоотправителем, за исключением Российской Федерации и Республики Беларусь, применяющих форму обложения НДС по принципу "места происхождения".

В настоящее время на Государственном предприятии "Железная дорога Молдовы" продолжается разработка системы дифференциации грузовых железнодорожных тарифов с разделением их на три тарифных класса с применением соответствующих коэффициентов.

Согласно Постановлению Правительства Республики Молдова N 1198 от 26 декабря 1997 года "О государственной поддержке Государственного предприятия "Железная дорога Молдовы" и первоочередных мерах по улучшению положения на железнодорожном транспорте" Министерством экономики и реформ и Министерством финансов разрабатываются предложения по полной компенсации ГП "Железная дорога Молдовы" убытков от провоза пассажиров, пользующихся льготами.

Вопросы развития пограничных переходов, приобретения подвижного состава, строительства и реконструкции объектов пассажирского хозяйства и другие в вышеназванном Постановлении предложено решить путем льготного налогообложения. Часть средств от льготного налогообложения будет направлена на выполнение этих работ. Вместе с тем вопрос полного их финансирования в республике не решен.

В Российской Федерации железные дороги наиболее полно реализуют предоставленное им право самостоятельного снижения объявленного максимального уровня тарифов и в целях наращивания объемов перевозок грузов в международном сообщении, обеспечения конкурентоспособности грузов на мировом рынке, исходя из экономической целесообразности, устанавливают необходимый уровень тарифа на перевозки грузов путем введения понижающих коэффициентов к объявленным ставкам.

С учетом понижающих коэффициентов, объявленных всем причастным к данным видам перевозок, по Российским железным дорогам по ставкам ниже базовых ставок Тарифной политики государств СНГ осуществляются перевозки следующих грузов:



бахчевых культур - на 25%, сахарной свеклы - на 35%, леса круглого и крепежного - на 15 - 28% (в зависимости от расстояния перевозки), пиломатериалов - на 20 - 32% (в зависимости от расстояния перевозки), руды железной - на 10%, руд цветных металлов - на 20%, угля каменного - на 20%, кокса каменноугольного - на 20%, чугуна - на 23%; стали в слитках - на 22%, остальных черных металлов - на 10%, цветных металлов - на 30%, минеральных удобрений - на 15%, сжиженных газов - на 30%.

Применение понижающих коэффициентов к ставкам Тарифной политики при общем росте базовых ставок Тарифной политики государств СНГ от 11 до 14,5% в зависимости от загрузки вагона позволило на Российских железных дорогах сохранить уровень ставок прошлого года на перевозки массовых грузов и грузов, занимающих наибольший удельный вес в перевозках в международном сообщении.

В федеральном бюджете на 1998 год на компенсацию убытков от пассажирских перевозок в дальнем следовании предусмотрено 450 млн. рублей.

В проекте Постановления Правительства Российской Федерации графиком поэтапного прекращения перекрестного субсидирования на транспорте и электросвязи предусмотрено частичное дотирование убытков от пассажирских перевозок в пригородном сообщении за счет региональных бюджетов.

Объем государственной поддержки железнодорожного транспорта в первоначальном варианте заявки МПС России, направленной в Минэкономики России, планировался в сумме 4,3 млрд. рублей, которую предполагалось направить на завершение и продолжение строительства объектов, определенных в правительственных документах, в объеме 2,6 млрд. рублей, в том числе на пограничные переходы - 0,1 млрд. рублей, и на приобретение подвижного состава - в о б ъ е м е 1 , 7 м л р д . р у б л е й .

В уточненной заявке сумма государственной поддержки сокращена до 2,1 млрд. рублей, из них: на строительство объектов - 2,0 млрд. рублей, в том числе 0,014 млрд. рублей - на пограничные переходы и 0,1 млрд. рублей - на приобретение подвижного с о с т а в а .

Реально размер государственной поддержки определен в размере 377 млн. рублей, из них: 312 млн. рублей - на строительство объектов, в том числе 14,5 млн. рублей - на пограничные переходы и 65 млн. рублей - на приобретение подвижного состава. Однако эта сумма предусматривает в первую очередь потребность средств, необходимых для финансирования кредиторской задолженности федерального бюджета по состоянию на 1 января 1998 года в сумме 240 млн. рублей. Таким образом, фактическая поддержка государства железнодорожному транспорту определена в с у м м е 1 3 7 м л н . р у б л е й .

В Республике Таджикистан в соответствии с Законом о налогах на добавленную стоимость от 12 декабря 1996 года N 303 от НДС освобождаются услуги по транспортировке, погрузке, разгрузке, перегрузке экспортируемых товаров и при

транзите иностранных грузов через территорию Таджикистана.

Постановлением Правительства Таджикистана от 24 декабря 1997 года N 548 принята программа государственной поддержки железнодорожного транспорта на 1999-2000 гг., в которой предусмотрено приобретение новых грузовых и пассажирских вагонов, локомотивов, оборудования, материалов верхнего строения пути, путевых машин и механизмов.

Кроме того, программой предусмотрены модернизация и капитальный ремонт локомотивов, пассажирских вагонов, железнодорожных линий, средств СЦБ и связи, строительство грузового вагонного депо и вторых путей с электрификацией Ленинадского участка, на поддержание железнодорожного транспорта предусмотрено выделение 132,1 млн. долл. США.

В Республике Узбекистан освобождены от налога на добавленную стоимость услуги по транспортировке, погрузке, разгрузке, перегрузке экспортируемых товаров, а также иностранных грузов через территорию Республики Узбекистан, транзитные перевозки, за исключением случаев реализации товаров, работ, услуг в государства, которые принимают по отношению к экспорту товаров, работ, услуг в республику режим обложения налогом.

Государственно-акционерная железнодорожная компания "Узбекские железные дороги" представила в Министерство финансов для декларирования дифференцированные тарифы по Прейскуранту 10-01 по видам сообщения и родам грузов.

Для совершенствования управления пассажирскими перевозками, более точного определения убытков от пассажирских перевозок создано Государственное предприятие "Узжелдорпасс" на базе бывшей пассажирской службы компании, что позволит определить пути и методы компенсации убытков от пассажирских перевозок.

В Украине действующими нормами законов налог на добавленную стоимость при перевозке экспортно-импортных грузов начисляется по нулевой ставке. В соответствии с действующим законодательством транзитные перевозки не облагаются НДС только до 01.01.99 г. Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины обратилась в правительственные органы с просьбой о продлении норм законодательства по уплате НДС при транзитных перевозках.

С 5 сентября 1997 года на железных дорогах Украины введена дифференциация грузов по тарифным классам, учитывающая величину транспортной составляющей в цене продукции вида отправки, рода груза, вида сообщения.

Кроме того, Государственной администрации железнодорожного транспорта предоставлено право снижать до 30% тарифы на перевозки грузов в пределах Украины, что дает возможность оперативно решать вопрос о дальнейшей дифференциации тарифов.

Компенсация убытков от пассажирских перевозок предусмотрена ст.57 Устава

железных дорог Украины, ст.9 Закона Украины "О железнодорожном транспорте" и постановлением Кабинета Министров Украины от 22 апреля 1997 г. "О мерах по улучшению транспортного обслуживания населения и изготовления транспортных средств для перевозки пассажиров".

На основании вышеуказанных законодательных актов убытки должны компенсироваться из бюджета местных органов власти, но из-за дефицита бюджета убытки не покрываются. В целях приведения тарифов на межгосударственные пассажирские перевозки в соответствие с тарифами, действующими в других государствах СНГ, их уровень снижен в среднем на 26%.

Развитие пограничных переходов, приобретение подвижного состава, а также строительство и реконструкция объектов пассажирского хозяйства производятся за счет средств "Укрзалізници", из бюджета не финансируются.

В приложении дана сводная таблица, отражающая ход выполнения государствами Содружества Решения Совета глав правительств СНГ от 18 октября 1996 года (по данным железнодорожных администраций государств-участников СНГ).

В связи с изложенным Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества и Межгосударственный экономический Комитет Экономического союза просят Совет глав правительств СНГ поручить экономическим ведомствам государств принять необходимые меры к выполнению принятых решений в области железнодорожного транспорта.

Совет по железнодорожному  
транспорту государств-участников  
Содружества

Межгосударственный  
экономический Комитет  
Экономического союза

#### Приложение

### **Сведения о выполнении Решения Совета глав правительств СНГ от 18 октября 1996 года (сводная таблица - по материалам железнодорожных администраций государств Содружества)**

Государства

Мероприятия Азербайджан Арме-ния Бела-русь Гру-зия Казах-стан Кыргыз-стан Мол-дова Рос-сия Таджи-к

1. Министерст-  
ву финансов и  
Министерству  
экономики  
совместно с  
железнодорож-  
ными админист-  
рациями



2.2. Разра-  
ботать до конца  
1997 г.  
совместные  
программы,  
направленные на  
снижение  
себестоимости  
пассажирских и  
грузовых  
перевозок

В В В В В В В В В

:--:

Условные обозначения: :В : - поручения Совета глав правительств

:--: СНГ выполняются;

:--:

:ПФ: - мероприятия намечены, но

:--: финансирование не осуществляется;

:--:

:СС: - стадия согласования.

:--: