

# БЕЗ СРОКА ДАВНОСТИ...

## МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СТРАН ЕВРАЗИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА ИНИЦИИРОВАЛ СССР

Соглашения о международном железнодорожном грузовом и пассажирском сообщениях (СМГС, СМПС), подписанные в ноябре 1951 года между СССР, КНР, КНДР, Монголией, Ираном и всеми восточноевропейскими странами (кроме Греции и Югославии) и предопределившие создание в апреле 1956-го Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), были результатом переговоров между странами-участницами в 1948-1951 годах. Эти переговоры инициировали СССР и КНР, а упомянутые соглашения не ограничены сроком действия. Кроме того, СССР в 1947-м первым предложил создать международную Дунайскую Комиссию, действующую поныне.

Эти организации остаются наиболее представительными в мире международными структурами, обеспечивающими сотрудничество стран-участниц в развитии транспортной инфраструктуры и в перевозочном процессе - его юридическом, технологическом и экономическом обеспечении. В рамках СМГС-СМПС/ОСЖД и Дунайской Комиссии разрабатываются и используются единая тарифная политика и единые перевозочные документы в международных сообщениях; стороны готовят и реализуют совместные проекты по модернизации действующих и созданию новых транспортных коридоров, по обновлению парка перевозочных средств. Основным источником финансирования этих мероприятий - ежегодные взносы стран-участниц и стран-наблюдателей (для последних размер взносов наполовину меньше), учитывающие оговоренный в рамках указанных организаций объем пострганового финансирования конкретных проектов.

Поясним: к концу 1940-х все страны, участвующие в означенных соглашениях, как и в Дунайской Комиссии, фактически составляли политико-экономический блок с идентичными или схожими системами государственного управления, в том числе управления экономикой. А транспортные артерии были важнейшим технико-экономическим звеном развивающейся экономической интеграции тех же стран.

Если точнее, к тому времени уже существовал, с января 1949-го, Совет экономической взаимопомощи в составе СССР и почти всех европейских соцстран (включая Албанию, но без Югославии); все эти страны подписали в начале-середине 1950-х с КНР, Монголией и КНДР долгосрочные соглашения о военно-политическом и/или экономическом сотрудничестве. То есть, соответствующий политико-экономический блок был сформирован уже к середине 1950-х.

Аналогичную роль стальные и водные магистрали

играют и в нынешних геополитических условиях, по-прежнему способствуя экономическому взаимодействию на том же, весьма обширном евроазиатском пространстве. Вдобавок, те же государства-участники СМГС, СМПС, ОСЖД и Дунайской Комиссии поныне заинтересованы в осуществлении международных транзитных грузоперевозок. А железнодорожные и водно-транспортные коридоры проходят через территорию тех же стран, и/или они являются конечными/начальными «пунктами» этих коридоров. Так что СМГС-СМПС, как и документы Дунайской комиссии, нацелены также на беспрепятственный транзит по тем же коммуникациям.

Словом, время подтвердило обоснованность позиции СССР и КНР начала 50-х относительно важности многосторонних документов по сотрудничеству означенных сферах. Суть этой позиции состояла в том, что, как отметил И.В. Сталин в декабре 1950 года на совещании министров внешней торговли и глав транспортных ведомств СССР, КНР, Монголии, КНДР и соцстран Восточной Европы (кроме Югославии: она присоединилась к СМГС-СМПС и вступила в ОСЖД в 1955-1957 гг.),

*«политико-экономические блоки могут быть через какое-то время упразднены. Но связующая роль железнодорожных и других магистралей во взаимоотношениях тех же государств, а это роль и политическая, - должна сохраниться. Факторы экономики, политики и самой географии требуют развития многостороннего взаимодействия наших стран в области транспорта. Поэтому нужно сформировать блок соответствующих межгосударственных соглашений с неограниченным сроком действия. Прежде всего, это касается железных дорог наших стран и Дунайской транспортной сети».*

Таковыми и остаются упомянутые железнодорожные соглашения, по-прежнему выгодные для всех стран-участниц. Решению тех же задач способствует и общерегиональная Дунайская Комиссия, созданная по инициативе СССР, Венгрии и Югославии к середине августа 1948 года. Ныне в ее составе – придунайские страны Центральной и Восточной Европы, Россия, Украина, Молдавия; страны-наблюдатели – Греция, Грузия, Македония, Словения, Республика Кипр, Турция.

Немаловажно и то, что почти все эти страны участвуют также в железнодорожных СМГС-СМПС и, соответственно, в ОСЖД. Вот так, в 50-х годах была сформирована многосторонняя система взаимодействия более чем 30 государств в сферах железнодорожного и водного транспорта. Система, которая действует и поныне... ■

**Наш корр**