

**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СОВЕТ
ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА**

**РЕШЕНИЕ N 374
О КОНЦЕПЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО
ПРОСТРАНСТВА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА**

**Принято в г. Москве
25 января 2008 года**

Межгосударственный Совет Евразийского экономического сообщества (на уровне глав правительств)

решил:

1. Утвердить Концепцию формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества.

2. Министерством транспорта государств-членов ЕврАзЭС обеспечить взаимодействие в рамках реализации Концепции.

(Подписи)

Утверждена
Решением
Межгоссовета ЕврАзЭС
от 25 января 2008 г. N 374

**КОНЦЕПЦИЯ
ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА
ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА**

ВВЕДЕНИЕ

Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС) является международной организацией, созданной для эффективной реализации целей и задач, определенных в Соглашении о Таможенном союзе от 20 января 1995 года, Договоре об углублении интеграции в экономической и гуманитарной областях от 29 марта 1996 года и Договоре о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве от 26 февраля 1999 года.

Сообщество создано с целью обеспечения динамичного развития входящих в него государств через согласованные социально-экономические преобразования и эффективное использование их экономических потенциалов в интересах повышения уровня жизни народов государств-членов ЕврАзЭС.

Одной из заявленных главами государств членов ЕврАзЭС задач деятельности Сообщества в области экономической политики является формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы. Это возможно только в условиях Единого транспортного пространства (ЕТП), под которым понимается совокупность транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС, для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции. ЕТП охватывает деятельность всех видов транспорта и распространяется на поставщиков транспортных и вспомогательных услуг, связанных с организацией перевозок, всех форм собственности, вне зависимости от страны учреждения.

Для единого понимания цели, задач и порядка действий, выработки единого подхода государств Сообщества к порядку интеграции единой транспортной системы в условиях формирования общего рынка транспортных услуг появилась необходимость в разработке данной

Концепции.

В Концепции учтены следующие принципиальные положения и установки, вытекающие из закономерностей развития транспортных систем и анализа состояния транспортной отрасли в государствах-членах ЕврАзЭС, положения Соглашения 1998 года о формировании Транспортного союза, решения Межгоссовета ЕврАзЭС, опыта формирования ЕТП и транспортной интеграции в рамках Европейского Союза (ЕС), Североамериканского соглашения о свободной торговле (NAFTA), Андского Сообщества и других интеграционных объединений:

1. Функционирование и развитие транспорта в государствах-членах Сообщества осуществляются в соответствии с действующим в них законодательством и взаимосвязано с долгосрочными прогнозами их социально-экономического развития, определяющими потребность в транспортных услугах и повышении их качества. Единство транспортного пространства обеспечивается координацией всеми государствами-членами Сообщества условий и требований государственного регулирования и реализации программ его развития, рациональной унификацией транспортного и общеэкономического (горизонтального) законодательства, а также согласованным использованием транспортно-транзитного потенциала и развитием транспортного машиностроения. Формирование ЕТП учитывает различия в современном состоянии транспортных комплексов государств-членов ЕврАзЭС и способствует его выравниванию.

2. Государства ЕврАзЭС проводят согласованную политику защиты интересов транспортной отрасли Сообщества на мировом рынке транспортных услуг и при решении вопросов развития транспорта в международных организациях и на международных форумах.

3. Транспортные предприятия всех форм собственности развиваются и функционируют, как правило, на коммерческих началах как равноправные субъекты рынка транспортных услуг отдельных государств и всего Сообщества в целом. Условия допуска предприятий и предпринимателей на рынки транспортных услуг и правила функционирования рынков в государствах-членах Сообщества устанавливаются государственными органами этих стран, которые осуществляют также необходимый контроль над соблюдением указанных условий и правил. В этой сфере государства-члены Сообщества также руководствуются едиными согласованными принципами.

4. Функционирование и работа транспортных систем рассматриваются не только как средство удовлетворения платежеспособного спроса на перевозки пассажиров и грузов, природоохранных, оборонных и других специальных требований, но и как важный фактор, способствующий расширению внутренних и межгосударственных связей в Сообществе. Они содействуют более полной реализации географических преимуществ членов ЕврАзЭС при осуществлении транзитных транспортно-экономических связей между Европой и Азией.

5. Формирование ЕТП ЕврАзЭС осуществляется во взаимосвязи всех его необходимых составляющих элементов, таких как: налоговая и тарифная политика, единые правила конкуренции, национальный режим учреждения и функционирования транспортных компаний, миграционная политика и использование профессиональной рабочей силы.

6. Меры по формированию ЕТП увязываются с действиями по созданию Таможенного союза и устранением внутренних границ в его пределах, за счет чего будет обеспечено беспрепятственное перемещение пассажиров, грузов и транспортных средств между государствами-членами Сообщества. На внешних границах ЕТП процедуры контроля полностью унифицируются.

7. При формировании ЕТП учитываются принятые участниками Сообщества международные обязательства с признанием верховенства международных норм и стандартов, зафиксированных в многосторонних соглашениях и конвенциях СНГ, ИКАО, ИМО, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и других международных организаций. Каждой стране обеспечивается недискриминационный доступ к международным транспортным коридорам.

1. ЦЕЛЬ, ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА ЕВРАЗЭС

Целью формирования ЕТП является создание условий, обеспечивающих предоставление транспортных услуг для свободного перемещения пассажиров, грузов и транспортных средств на всей территории Сообщества на основе обеспечения единства транспортных систем и процессов.

Формирование ЕТП предполагает решение следующих основных задач:

1) рациональную гармонизацию нормативного правового регулирования транспортной

деятельности, унификацию технических стандартов и транспортных технологий в государствах-членах Сообщества, в том числе на основе международных норм ЕврАзЭС, а также многосторонних соглашений и конвенций в области транспорта, принятых на международном уровне;

2) устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств Сообщества при осуществлении ими перевозок в других государствах-членах ЕврАзЭС, а также в сфере лицензирования и сертификации, при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории ЕТП, т.е. предоставление национального режима;

3) обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, эффективное использование транзитно-транспортного потенциала государств Сообщества;

4) переход к многосторонним соглашениям Сообщества о воздушном сообщении ("открытом небе"), международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям и др.;

5) максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем в рамках Содружества Независимых Государств, особенно в области железнодорожного транспорта, а также в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства;

6) создание в рамках Сообщества механизмов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта;

7) техническое перевооружение транспортных систем в целях существенного улучшения использования транспортного потенциала государств-членов ЕврАзЭС и эффективного обслуживания их населения и экономики, а также обеспечения в полной мере безопасности перевозок и охраны окружающей среды;

8) унификацию принципов формирования тарифной политики и условий налогообложения транспортных средств и транспортных услуг;

9) унификацию условий обязательного страхования гражданско-правовой ответственности перевозчиков перед пассажирами и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;

10) обеспечение свободного доступа профессиональной рабочей силы к рынку транспортных услуг и совместная подготовка кадров;

11) проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Формирование и функционирование ЕТП строится на принципах:

1) соответствие формируемого ЕТП нормам и принципам международной торговли, принятым в рамках Всемирной торговой организации (ВТО). В этой связи необходима нотификация в ВТО процесса интеграции в рамках ЕврАзЭС в соответствии с критериями статей V ГАТС "Экономическая интеграция" и V-bis "Интеграция рынков рабочей силы". Реализация мер по формированию ЕТП должна осуществляться с учетом выполнения государствами-членами Сообщества положений многостороннего Соглашения ЕврАзЭС по торговле услугами;

2) верховенство международных договоров и норм ЕврАзЭС над законодательными и нормативными правовыми актами стран Сообщества;

3) транспарентность (прозрачность) норм нормативного правового и технического регулирования сферы транспорта во всех государствах-членах ЕврАзЭС, в том числе процедур и критериев лицензирования поставщиков транспортных услуг, контроля над их деятельностью, назначения перевозчиков и осуществления других мер;

4) открытость для обсуждения любых мер по формированию и функционированию ЕТП, проводимой ЕврАзЭС транспортной политики, имеющих место ограничений и нарушений;

5) доступ к механизму разрешения споров как право всех заинтересованных участников транспортного рынка в справедливом рассмотрении возникающих споров и случаев дискриминации в соответствующих структурах ЕврАзЭС.

2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ВЗАИМОСВЯЗЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПЛЕКСОВ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕВРАЗЭС

2.1. СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПЛЕКСОВ И ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕВРАЗЭС

ЕТП формируется на территории площадью более 20 млн. кв. км и населением 280 млн.

человек. Оно охватывает все виды магистрального транспорта, обеспечивающие перевозки пассажиров и грузов как внутри Сообщества, так и между государствами-членами ЕврАзЭС и третьими странами. В пределах ЕТП функционируют: более 111 тыс. км железных дорог и 890 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, 110 тыс. км внутренних водных путей, 98 международных аэропортов, 37 категорированных аэродромов и перегрузочные комплексы морских торговых портов в Каспийском, Азово-Черноморском, Балтийском, Северном и Дальневосточном бассейнах.

Объем взаимного внешнеторгового оборота государств-членов ЕврАзЭС, увеличился в 2001 - 2005 гг. более чем в 2 раза и превысил 30 млрд. долл. США. Общий грузооборот между членами Сообщества (кроме газопроводного) в 2005 году достиг уровня 235 млн. тонн по сравнению с 120 млн. тонн в 2000 году. Основные объемы межгосударственных перевозок грузов приходятся на железнодорожный, трубопроводный и автомобильный транспорт. Перевозки пассажиров осуществляются железнодорожным и автомобильным транспортом, а также гражданской авиацией.

Морской транспорт обеспечивает значительную часть внешнеторговых перевозок государств-членов ЕврАзЭС с третьими странами. В морских портах России и Казахстана объем перевалки таких грузов превысил 385 млн. тонн (в 2000 году - 187 млн. тонн), в том числе объем перевозок грузов государств-членов ЕврАзЭС в/из третьих стран через морские порты России составил более 37 млн. тонн.

Наземные перевозки в пределах Сообщества осуществляются через согласованные государствами-членами пограничные переходы, авиационные перевозки - по согласованным воздушным коридорам.

Транзитные перевозки при обеспечении как взаимных связей государств-членов ЕврАзЭС, так и их связей с третьими странами превысили 117 млн. тонн (в 2000 году они составляли 50 млн. тонн). В частности, практически весь объем перевозок грузов между Кыргызской Республикой, Республикой Узбекистан и Республикой Таджикистан с Российской Федерацией осуществляется по коммуникациям Республики Казахстан. Весь объем перевозок грузов внешней торговли Республики Беларусь со странами Средней Азии и Республикой Казахстан осуществляются по коммуникациям Российской Федерации.

Транспортные системы государств-членов ЕврАзЭС мало участвуют в обеспечении транзитных перевозок грузов в евроазиатских сообщениях: их объем не превышает 2 млн. тонн (в 2000 г. - 1 млн. тонн), в том числе в сообщении между странами Восточной, Юго-Восточной Азии и Европы - порядка 800 тыс. тонн.

В 2006 г. совокупный транзитный потенциал государств-членов ЕврАзЭС оценен в 230 млн. тонн, а фактическое его использование составило порядка 50%. Вместе с тем, к 2020 г. совокупный транзитный потенциал возрастет до 430 млн. тонн.

Объемы взаимных перевозок грузов могут вырасти к 2020 г. по сравнению с 2005 г. в 1,87 раза и достичь 490 млн. тонн, а объемы перевозок пассажиров - в 1,9 раза.

В настоящее время в Сообществе де-факто функционируют общее железнодорожное пространство, координируемое в рамках Совета по железнодорожному транспорту СНГ, а также в достаточно высокой степени гармонизированное воздушное пространство. Обеспечивается действие единых стандартов на железнодорожном транспорте, а также поддерживаемых Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) единых норм летной годности, правил в области сертификации авиационной техники, гражданских аэродромов, их оборудования и др.

Формирование ЕТП потребует существенного улучшения состояния объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих межгосударственные связи, и совершенствования параметров транспортных средств (подвижного состава), от которых зависят эффективность и совместимость технологий, безопасность перевозочного процесса. В этом отношении усилия должны концентрироваться на снятии барьеров (инфраструктурных и технических), возникающих в процессе межгосударственной транспортной деятельности.

2.2. ОСНОВНЫЕ БАРЬЕРЫ ПРИ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОМ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ

Практика международного сотрудничества в области транспорта позволила выделить барьеры, препятствующие развитию межгосударственных сообщений, которые можно объединить в следующие основные группы:

- инфраструктурные - отсутствие обязательных элементов инфраструктуры необходимого качества, в частности, обустроенных дорог и пограничных пунктов пропуска;
- технические - недопустимое состояние транспортных средств, сервисной инфраструктуры и различия в технических требованиях к ним;
- регулятивные (административные) - различия в разрешительных системах и квотировании, лицензировании, страховании, контроле и условиях найма рабочей силы;
- трансграничные - препятствия при преодолении границ между странами Сообщества и с внешним миром, множественность предотгрузочных инспекций и видом контроля;
- фискальные - взимание государственных сборов и незаконных поборов на дорогах.

По экспертной оценке, совокупные потери от этих барьеров грузоперевозчиков на территории Сообщества в расчете за среднестатистический кругорейс составляют 845 евро. Барьеры осложняют работу перевозчиков и на других видах транспорта. В целом, с учетом общего количества транспортных средств в Сообществе совокупные потери достигают ежегодно десятков миллионов евро.

При перевозках пассажиров и грузов между государствами-членами Сообщества наличие инфраструктурных барьеров обусловлено состоянием инфраструктурных объектов, прежде всего автомобильных дорог и пограничных пунктов пропуска. Инфраструктурные барьеры присутствуют также при перевозках по железным дорогам и внутренним водным путям в сообщении с третьими странами, имеющими отличные ширину железнодорожной колеи и габариты судовых ходов и судопропускных сооружений.

Сохраняются технические барьеры при осуществлении перевозок между государствами-членами ЕврАзЭС, связанные с состоянием транспортных средств и различиями в стандартах. В наибольшей степени эти барьеры проявляются в сфере перевозок автомобильным транспортом и обусловлены отсутствием гармонизации требований по ограничениям на полную массу, габариты и осевые нагрузки автотранспортных средств, качественного технического обслуживания на дорогах и др. Практически отсутствует система транспортно-логистических комплексов общего пользования.

Общей проблемой состояния транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС является высокий (до 70%) износ их основных фондов, а также моральное и физическое старение подвижного состава всех видов транспорта. Значительная часть транспортных средств не соответствует международным экологическим требованиям, что ограничивает их использование при осуществлении международных перевозок пассажиров и грузов.

При осуществлении межгосударственных и транзитных перевозок пассажиров и грузов, а также в сфере доступа на рынок транспортных услуг проявляются различия в законодательной и нормативной правовой базе государств-членов ЕврАзЭС, а именно в:

- законодательных актах, регулирующих транспортную деятельность (кодексы, уставы, законы о транспорте);
- процедурах допуска поставщиков транспортных услуг на рынок;
- ограничениях по доле иностранных инвестиций в уставном капитале транспортных компаний;
- характере и уровне ограничений и запретов по найму персонала транспортных компаний;
- несогласованном присоединении к международным соглашениям и конвенциям в области транспорта и отражении соответствующих международных норм в национальных законодательствах и нормативной правовой базе.

Кроме того, взаимоотношения между государствами-членами ЕврАзЭС в области транспорта продолжают строиться на основе двусторонних межправительственных соглашений, которые носят преференциальный характер для стран, подписавших эти соглашения и фактически дискриминационный характер по отношению ко всем остальным государствам-членам ЕврАзЭС. Этим обусловлено отсутствие безразрешительной системы перевозок пассажиров и грузов в двустороннем и транзитном сообщениях между отдельными государствами-членами ЕврАзЭС.

Законодательные проблемы вызывают наличие нефизических барьеров, имеющих регулятивное (административное) значение, особенно в ограничении доступа поставщиков к оказанию услуг. При перевозках применяются требования национальной принадлежности, разрешительная система и квотирование, имеются различия в процедурах выдачи разрешений перевозчикам, лицензирования, страхования, найма и пребывания персонала, присутствуют усложненные процедуры контроля.

Особое место занимают фискальные барьеры в форме различных местных сборов, в

частности, дорожных, за транзитную перевозку, таможенное сопровождение, экологических и др.

Реальна угроза дефицита профессиональных кадров на транспорте практически во всех государствах-членах ЕврАзЭС, что делает проблему подготовки и повышения уровня квалификации кадров для транспорта особенно актуальной.

Возникают барьеры на границах стран ЕврАзЭС, препятствующие развитию межгосударственных перевозок внутри Сообщества и в сообщении с третьими странами. Трансграничные барьеры вызывают простои на пограничных пунктах из-за необоснованного таможенного досмотра, предотгрузочной инспекции, необходимости получения разрешения на транзит, различных санитарных, ветеринарных и фитосанитарных ограничений.

Имеющиеся барьеры увеличивают грузовую массу в пути, повышают цену перевозимых товаров, снижают качество и повышают стоимость путешествий, а в целом снижают эффективность перевозок грузов и пассажиров, негативно влияют на торговлю и туризм. Недостаточно используется имеющийся транспортный потенциал и выгодное географическое положение государств-членов ЕврАзЭС для развития экспорта транспортных услуг, в т.ч. на направлениях Европа - Азия.

Ликвидация перечисленных барьеров должна осуществляться только в условиях координации интересов и действий государств Сообщества по защите и совместному продвижению интересов национальных транспортных систем и единой транспортной системы Сообщества на мировом рынке.

3. ПРИОРИТЕТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА

В качестве приоритетов формирования ЕТП, на которые будет сосредоточено государственное финансирование, предлагается определить:

- создание общего рынка транспортных услуг;
- создание единой транспортной системы;
- реализация транзитного потенциала стран-членов ЕврАзЭС;
- развитие системы логистических центров Сообщества.

3.1. СОЗДАНИЕ ОБЩЕГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Принципиальным в формировании ЕТП является создание равных конкурентных условий для всех перевозчиков и компаний государств-членов ЕврАзЭС, осуществляющих транспортную деятельность и предоставляющих связанные с ней услуги.

Для этого транспортным компаниям одних государств-членов ЕврАзЭС, осуществляющим транспортную деятельность на территории других государств-членов ЕврАзЭС, в том числе в сфере вспомогательных и дополнительных услуг (ремонт и обслуживание транспортных средств, транспортно-экспедиторская деятельность, логистика, маркетинг и т.д.), должен быть предоставлен режим не менее благоприятный, чем режим, действующий в отношении аналогичных национальных компаний.

Основными направлениями в сфере создания общего рынка транспортных услуг должны также стать:

- 1) обеспечение свободы транзита при осуществлении международных перевозок пассажиров и грузов;
- 2) гармонизация условий перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами ЕврАзЭС и третьими странами;
- 3) согласованный порядок и организация контроля над въездом (выездом) транспортных средств, включая транспортные средства третьих стран, на внешних границах Сообщества;
- 4) осуществление согласованной внешнеэкономической политики стран Сообщества в области транспорта, проводимой государствами на международной арене;
- 5) принятие единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкурентной практики, в том числе гармонизация систем лицензирования, консолидация совместных усилий по предотвращению недобросовестной конкурентной практики со стороны третьих стран;
- 6) взаимное признание сертификатов, дипломов и других документов, регулирующих доступ к транспортной деятельности;

7) создание общей системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг, транспортной статистической отчетности и условий для обмена информацией по технико-эксплуатационной характеристике международных транспортных коридоров.

Формирование ЕТП должно предусматривать реализацию следующих мер в области законодательства и нормативной правовой базы:

1) гармонизацию (в том числе на основе наднационального регулирования) законодательной и нормативной правовой базы государств-членов ЕврАзЭС в области транспорта;

2) разработку и принятие многосторонних соглашений о международном автомобильном, железнодорожном, воздушном сообщении, о морском торговом судоходстве, о внутреннем водном судоходстве и др. взамен действующих в рамках ЕврАзЭС двусторонних межправительственных соглашений;

3) разработку единых подходов при формировании взаимоотношений с третьими странами;

4) последовательную совместную работу по устранению барьеров во взаимном доступе на рынок перевозок пассажиров и грузов, связанных с ними вспомогательных и дополнительных услуг;

5) использование существующих инструментов ЕврАзЭС по регулированию сектора транспорта с обязательной равной юридической силой для всех государств-членов.

В целях реализации указанных положений государства-члены ЕврАзЭС должны завершить работу по присоединению к основополагающим многосторонним документам СНГ, международным соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ИКАО, ИМО и др. в области транспорта, а также приведение в соответствие с ними национальной законодательной и нормативной правовой базы.

В отношении международных железнодорожных сообщений предусматривается сохранение и укрепление общего рынка услуг железнодорожного транспорта, координация с Советом по железнодорожному транспорту СНГ и формирование ЕТП в части железнодорожного транспорта.

В сфере международных автомобильных и морских перевозок, внутреннего водного транспорта должны быть осуществлены:

1) обеспечение транспортным предприятиям национального режима, заключение многосторонних соглашений, определяющих порядок и условия осуществления перевозок внутри Сообщества;

2) внесение в национальное законодательство и нормативную правовую базу необходимых изменений, направленных на закрепление экономической интеграции в рамках ЕврАзЭС;

3) в области международных автомобильных перевозок, осуществляемых по территориям государств-членов Сообщества, - отмена разрешительной системы, любых квот, тарифных и иных ограничений; взаимоотношения Сторон в области международных автомобильных перевозок в/из третьих стран регулируются на основе заключенных двусторонних соглашений;

4) в области внутреннего водного транспорта осуществление поэтапного обеспечения доступа речных судов и судов "река - море" к плаванию под флагом государств-членов ЕврАзЭС в национальных внутренних водах.

В сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства должны быть предусмотрены:

1) сохранение и укрепление сотрудничества в рамках ИКАО, Совета по гражданской авиации СНГ и МАК по всем направлениям деятельности указанных международных организаций;

2) принятие мер по расширению коммерческих возможностей авиаперевозчиков осуществлять сообщения между государствами-членами Сообщества, по взаимному признанию национальными авиационными органами перевозчиков с точки зрения владения и контроля над их деятельностью, а также выдачи им разрешений на право осуществления полетов в пределах ЕТП;

3) заключение многостороннего Соглашения ЕврАзЭС о воздушном сообщении ("открытом небе"), в рамках которого без ущерба для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности будут отменены ограничения по маршрутам и частотам полетов, емкости воздушных судов, тарифам, а также критериям паритета при осуществлении воздушных сообщений в строгом соответствии с политикой и рекомендуемой практикой ИКАО по либерализации международных воздушных сообщений;

4) внесение в национальное воздушное законодательство и нормативную правовую базу изменений и дополнений, направленных на реализацию экономической интеграции в рамках ЕТП.

3.1.1. Учреждение и функционирование транспортных компаний

Для снятия ограничений на право осуществления экономической деятельности в форме коммерческого присутствия в любом из государств-участников Сообщества, привлечения инвестиций в развитие транспортного бизнеса, открытия дочерних компаний и филиалов поставщиков транспортных и связанных с ними услуг предусматривается взаимное предоставление государствами-членами ЕврАзЭС национального режима в отношении учреждения и функционирования компаний, осуществляющих транспортную деятельность, а также оказывающих дополнительные и вспомогательные услуги, связанные с организацией международных перевозок.

На первом этапе формирования ЕТП настоящее положение не будет распространяться в полном объеме на учреждение компаний в сфере железнодорожного транспорта и гражданской авиации. На железнодорожном транспорте государства-члены ЕврАзЭС смогут сохранить 100-процентное государственное участие в акционерном капитале национальных компаний, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, а также оказывающих услуги инфраструктуры. В сфере гражданской авиации государства-члены ЕврАзЭС будут вправе сохранить ограничение доли участия иностранных инвесторов в акционерном капитале авиационных организаций.

Снижение уровня ограничений по учреждению компаний и владению ими в сфере железнодорожного транспорта и гражданской авиации предусматривается на следующих этапах формирования ЕТП.

Всем учрежденным на территории любого государства-члена ЕврАзЭС транспортным компаниям, в уставном капитале которых участвуют инвесторы из других государств-членов ЕврАзЭС, должен быть предоставлен национальный режим в отношении осуществляемой транспортной деятельности. Государства-члены ЕврАзЭС предоставят также национальный режим при учреждении дочерних структур и открытии филиалов для транспортных компаний из других государств-членов ЕврАзЭС.

Для реализации национального режима в области учреждения и функционирования транспортных компаний должны быть гармонизированы соответствующие положения:

- 1) гражданских кодексов и других законодательных актов государств-членов ЕврАзЭС в части доступа к оказанию услуг на коммерческой основе;
- 2) законодательных актов по видам транспорта, с исключением из них ограничений (или внесением поправок, касающихся государств-членов ЕврАзЭС), на величину иностранного участия в уставном капитале транспортных предприятий;
- 3) нормативных правовых актов о лицензировании поставщиков услуг автомобильного, внутреннего водного, воздушного, железнодорожного, морского транспорта, в том числе вспомогательных и дополнительных услуг (перегрузка грузов, техническое обслуживание и ремонт и т.д.).

3.1.2. Формирование унифицированной тарифной политики

В области тарифной политики в рамках формирования ЕТП предусматривается:

- 1) совершенствование тарифной системы в соответствии с многосторонними соглашениями ЕврАзЭС в области транспорта, а также международными соглашениями и конвенциями;
- 2) обеспечение свободного ценообразования в конкурентных секторах рынка транспортных услуг;
- 3) индексация тарифов на транспортные услуги субъектов естественных монополий осуществляется в соответствии с параметрами социально-экономического развития государств-членов ЕврАзЭС и финансовых планов субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте;
- 4) возмещение субъектам естественных монополий экономически обоснованных затрат и нормы рентабельности (прибыли) при осуществлении социально-значимых перевозок, в том числе по проезду отдельных категорий граждан (по согласованному перечню) и провозу их багажа в сообщении между государствами-членами ЕврАзЭС;
- 5) определение источников компенсаций в случаях установления тарифов, плат и сборов на транспортные услуги субъектов естественных монополий, не обеспечивающих установленный уровень рентабельности перевозок;
- 6) согласование мер по тарифному регулированию с другими стимулирующими и

ограничивающими мерами в области транспорта;

7) обеспечение стабильности тарифов в течение согласованных Сторонами периодов.

По видам транспорта предусматривается:

На железнодорожном транспорте унификация:

1) методологии построения тарифов;

2) методологии расчета себестоимости перевозок и нормы прибыли, как базы формирования согласованных тарифов;

3) внутренних и международных номенклатур перевозимых грузов;

4) принципов дифференциации тарифов;

5) валюты тарифа;

6) структуры тарифа;

7) перечня работ и услуг, оплачиваемых по ставкам дополнительных плат и сборов;

8) механизмов компенсации потерь в доходах организаций железнодорожного транспорта общего пользования, связанных с применением льготного тарифа;

9) методологии расчетов при формировании сквозных тарифных ставок.

На воздушном транспорте унификация:

В монопольном секторе:

1) аэропортовых тарифов и сборов, включая:

- номенклатуру услуг, оказываемых аэропортовыми службами по обслуживанию воздушных судов и обеспечению их взлета и посадки;

- принципов формирования уровня и рентабельности аэропортовых тарифов.

2) методики расчета ставок сборов за аэронавигационное обслуживание воздушных судов:

- при полете на маршруте;

- в районе аэродрома.

3) валюты тарифа.

В конкурентном секторе:

1) методов расчета тарифов и сборов на перевозки пассажиров, грузов, почты и багажа;

2) принципов формирования исключительных (пониженных/повышенных) тарифов.

На автомобильном транспорте:

1) гармонизация нормативных правовых актов, регламентирующих отношения перевозчиков и клиентуры, стандартов и норм, определяющих порядок действия тарифной политики;

2) унификация внутренних и международных номенклатур перевозимых грузов;

3) разработка и применение единой методики расчета нижнего уровня "рекомендательных тарифов".

На водном транспорте (монополярная сфера - морские и речные порты) унификация:

1) перечня услуг, учитываемых в речных и морских портах, при заходе судов в порт для проведения грузовых операций с последующим выходом судов из порта;

2) номенклатур грузов для расчета тарифов на погрузо-разгрузочные работы в морских портах.

3.1.3. Оптимизация транспортной составляющей в цене товаров

Основными мерами по оптимизации транспортной составляющей в цене товаров являются:

1) диверсификация структуры производства государств-членов ЕврАзЭС, ускоренное развитие наукоемких и нематериалоемких отраслей;

2) сокращение доли перевозок необогащенных сырьевых грузов, увеличение во внешнеторговом обороте государств-членов Сообщества доли более дорогих, менее транспортноемких товаров с высокой добавленной стоимостью;

3) широкое использование в межгосударственных торговых и транспортных связях сквозных тарифных ставок;

4) установление исключительных тарифных условий в соответствии с Общими принципами формирования и применения железнодорожных тарифов и Порядком установления понижающих коэффициентов и сквозных тарифных ставок на перевозки грузов между станциями железных дорог государств-членов ЕврАзЭС, утвержденными Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС (на уровне глав правительств) от 19 мая 2006 года N 290, в том числе на перевозку социально-значимых грузов (продукции);

5) проведение гибкой тарифной политики, в том числе путем территориальной

дифференциации тарифов в рамках сопредельных регионов государств-членов ЕврАзЭС, позволяющей максимально конкретизировать уровни провозных плат и долю транспортной составляющей в цене товаров и повысить их конкурентоспособность на международных рынках;

6) принятие государствами-членами ЕврАзЭС согласованной методологии единой системы калькуляции издержек на перевозки для тарифных целей с установлением предельного уровня рентабельности к издержкам, исчисленным по утвержденной методике;

7) создание в рамках ЕврАзЭС специальной структуры с полномочиями (или расширение полномочий существующей структуры), достаточными для реализации гибкой тарифной и финансовой политики на транспорте с четким указанием круга вопросов делегированных этой структуре странами Сообщества.

3.1.4. Гармонизация систем налогообложения поставщиков транспортных услуг

Для создания в рамках ЕТП равных конкурентных условий для поставщиков транспортных и связанных с ними услуг на уровне Сообщества в государствах-членах предусматривается согласование налоговой политики в области транспорта по следующим позициям:

- унификация ставок налогов;
- устранение двойного налогообложения.
- регулярный (оперативный) обмен информацией между налоговыми службами государств в области контроля поставщиков транспортных услуг.

Налоговая политика на транспорте должна ориентироваться на упрощение налоговой системы и усиление ее инвестиционной направленности, снижение общей налоговой нагрузки, стимулирование эффективной деятельности субъектов транспортного комплекса. Она должна обеспечивать:

1) согласование единого перечня основных налогов, единых принципов и правил налогообложения поставщиков транспортных и связанных с ними услуг, а также единых терминов и понятий;

2) соответствие принципам налогообложения, используемым в мировой практике, основных принципов налогообложения транспортных предприятий в государствах-членах ЕврАзЭС.

3.1.5. Унификация норм и требований при переводе персонала, найме рабочей силы и ее подготовке

Для эффективного функционирования ЕТП государства-члены Сообщества гарантируют свободное перемещение профессиональной рабочей силы (пилотов, водителей, членов судовых экипажей, экипажей локомотивных бригад и других специалистов, а также ключевого персонала - руководителей и менеджеров компаний) по всей территории ЕТП. С этой целью страны Сообщества предпринимают следующие меры:

1) взаимно признают на своей территории дипломы, аттестаты и иные документы, подтверждающие профессиональную компетенцию персонала транспортных компаний и выданные на территории других государств-членов ЕврАзЭС;

2) разрешают транспортным компаниям переводить профессиональный и ключевой персонал для работы в дочерних предприятиях и филиалах, расположенных на территории других государств-членов ЕврАзЭС, в соответствии с законодательством данных государств;

3) предоставляют гражданам других государств-членов ЕврАзЭС, являющимся профессиональными специалистами и ключевым персоналом транспортных компаний, принятым на работу на законных основаниях, режим, не содержащий дискриминации по признаку гражданства в условиях труда, вознаграждения или увольнения по сравнению с его собственными гражданами;

4) на последнем этапе формирования ЕТП вносят в национальные законодательные и нормативные правовые акты изменения и дополнения с целью уравнивания в правах на профессиональную деятельность граждан из других государств-членов ЕврАзЭС с национальными поставщиками транспортных услуг. Возможности занятия должности капитана и других специалистов морских и речных судов, а также вхождение в состав экипажей воздушных судов граждан из других государств-членов ЕврАзЭС, должны регулироваться специальным Соглашением ЕврАзЭС.

Важнейшими мерами в сфере кадровой политики должны стать разработка и реализация программ совместного обучения и повышения квалификации профессионального и ключевого персонала для всех видов транспорта, унификация учебных программ не ниже требований соответствующих международных профессиональных образовательных стандартов, контроль качества образования, его совместное научно-методическое обеспечение.

Реализация названных мер должна осуществляться в увязке с формированием единого рынка рабочей силы Сообщества, а также согласованной его миграционной, социальной и образовательной политикой через создание межгосударственного банка данных по спросу и предложению рабочей силы.

3.2. ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Первоочередными направлениями формирования единой транспортной системы являются:

- совершенствование транспортной инфраструктуры, техники и технологий перевозок пассажиров и грузов;
- формирование согласованной политики в области транспортной безопасности, безопасности движения и защиты окружающей среды.

3.2.1. Совершенствование транспортной инфраструктуры, техники и технологий перевозок пассажиров и грузов

Техническое перевооружение транспорта является ключевой задачей формирования ЕТП, без решения которой нельзя добиться существенного улучшения использования транспортного потенциала государств-членов и эффективного обслуживания их населения и экономики, а также обеспечить в полной мере безопасность перевозок и охрану окружающей среды.

Обеспечение единства транспортного пространства осуществляется путем формирования системы международных транспортных коридоров ЕврАзЭС, включающих инфраструктурные объекты всех видов транспорта, а также их обустройство. Для эффективного решения задач по повышению технического уровня транспорта предусматриваются следующие меры:

Для развития и совершенствования инфраструктуры транспорта планируется осуществить следующие меры:

1) согласование на межгосударственном уровне национальных программ развития транспортных коммуникаций, включенных в Перечень транспортных коридоров ЕврАзЭС;

2) последовательное устранение "узких мест" и других недостатков транспортной инфраструктуры, имея в виду, в конечном счете, обеспечение в каждом государстве-члене ЕврАзЭС всех пунктов зарождения и погашения грузопотоков и пассажиропотоков инфраструктурными объектами тех видов транспорта и такого технического уровня, которые целесообразны для этих пунктов по экономическим или другим соображениям;

3) модернизация имеющихся инфраструктурных объектов международных транспортных коридоров ЕврАзЭС и постепенное приведение их в полное соответствие с требованиями Европейского соглашения о международных автомагистралях 1975 года (СМА), Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях 1985 года (СМЖЛ), Европейского соглашения о внутренних водных путях международного значения 1996 года (СМВП); Европейского соглашения о линиях международных комбинированных перевозок 1991 года (СЛКП), Межправительственного соглашения об Азиатских шоссейных дорогах 2004 года и Межправительственного соглашения о Трансазиатской железной дороге 2006 года, Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

В области стандартов и технических параметров транспортных средств работа будет вестись по следующим задачам:

1) разработка и поддержание единых норм годности для всех типов подвижного состава, учитывающих эффективные сроки службы транспортных средств и их основных агрегатов;

2) разработка единой стратегии транспортной безопасности, направленной на обеспечение устойчивого сокращения количества дорожно-транспортных происшествий;

3) введение соответствующих международным стандартам единых норм эмиссии вредных веществ, шума на местности, точности навигации, осевых нагрузок транспортных средств;

4) приведение технических стандартов по транспортным средствам и их оборудованию в соответствие с требованиями МСО (ISO) - Международной организации по стандартизации и

МЭК (IEC) - Международной электротехнической комиссии, а также международных соглашений и конвенций, заключенных в рамках ИКАО, ИМО, ЕЭК ООН и СНГ;

5) учет реальных возможностей и особенностей транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС при реализации разрабатываемых в рамках ЕТП мер;

6) согласование интересов транспортной системы Сообщества в международных институтах в области стандартов и технических параметров транспортных средств;

7) приведение весовых, габаритных и других технических требований к транспортным средствам, осуществляющим международные перевозки пассажиров и грузов в рамках ЕврАзЭС, а также между государствами-членами Сообщества и третьими странами в соответствие с требованиями конвенций и соглашений, заключенных в рамках ИКАО, ЕЭК ООН и СНГ;

Технологии перевозок пассажиров и грузов предполагается совершенствовать следующими путями:

1) разработка и применение единых стандартов и типовых технологических процессов;

2) развитие мультимодальных, контейнерных, контейнерных и пакетных перевозок грузов, создания терминальных и логистических комплексов;

3) внедрение механизмов повышения эффективности функционирования транспортных систем на основе использования современных логистических и информационных технологий;

4) внедрение глобальной речной, морской, воздушной и дорожной навигации на основе использования спутниковых систем слежения и позиционирования;

5) развитие скоростных пассажирских перевозок;

6) применение современных транспортно-таможенных технологий на внешних границах Таможенного союза ЕврАзЭС в целях ускорения контрольных процедур, особенно при перевозках социально-важных грузов (гуманитарных грузов, скоропортящихся продуктов и т.д.);

7) создание национальных и транснациональных экспедиторских компаний;

8) разработка, формирование и ввод в действие единых баз данных по расписаниям движения транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки, пассажирским и грузовым тарифам, ставкам и сборам, лицензионным и квалификационным требованиям и иной информации, затрагивающей интересы пользователей и поставщиков транспортных услуг;

9) осуществление мер по обеспечению безопасности перевозок и сохранению окружающей среды (включая предотвращение чрезвычайных ситуаций техногенного и социального характера);

10) унификация требований, правил и технологий на основе присоединения государств-членов ЕврАзЭС к соглашениям и конвенциям ЕЭК ООН, ИКАО, ИМО в области транспорта, приведение законодательной и нормативной правовой базы в соответствие с их требованиями.

Для удовлетворения растущего спроса на качественные транспортные услуги необходимо усиление инновационного направления в развитии транспорта государств-членов ЕврАзЭС на основе проведения активной и скоординированной научно-технической политики. Задачи повышения технического уровня транспорта и использования передовых технологий должны решаться посредством разработки и внедрения новых технических средств и подвижного состава, обеспечивающих снижение ресурсоемкости, повышение экономичности, безопасности, эргономичности и экологичности транспортного процесса.

Техническая политика на транспорте должна быть ориентирована на приоритетное использование продукции производителей транспортной техники и оборудования государств-членов ЕврАзЭС, отвечающим международным стандартам, на основе определения перспектив ее разработки и производства. Для этого необходимо создать систему экономических стимулов для производства и эксплуатации наиболее эффективных и экологичных видов техники, а также механизмы координации экономических интересов инвесторов, разработчиков, производителей и потребителей новой транспортной техники.

3.2.2. Формирование согласованной политики в области транспортной безопасности, безопасности движения и защиты окружающей среды

Для проведения комплекса мер с целью обеспечения транспортной безопасности, безопасности движения, полетов и судоходства и экологической безопасности, обретающих большое значение по мере нарастания объемов перевозок, износа и накопления устаревших транспортных средств и ужесточения требований к безопасности и экологичности транспорта, предполагается:

1) осуществление постоянного контроля за техническим состоянием транспортных средств, внедрение современных систем диагностики и соблюдение нормативных требований их эксплуатации, повышение значимости этих требований при сертификации транспортных средств и лицензировании транспортной деятельности;

2) правовое закрепление и финансовое обеспечение планово-предупредительных ремонтных работ на объектах транспортной инфраструктуры, являющихся потенциальными очагами крупномасштабных техногенных катастроф;

3) регулярное обновление парков за счет перспективных транспортных средств, отвечающих современным экологическим стандартам;

4) списание и утилизация технических средств транспорта, ремонт и текущее содержание которых не могут обеспечить необходимой эксплуатационной надежности и экологичности;

5) повышение квалификации и ответственности персонала, обслуживающего транспортную технику и отвечающего за ее состояние;

6) усиление мер по защите транспорта от актов незаконного вмешательства в его деятельность и терроризма;

7) продолжение разработки и реализации специальных программ и отдельных мероприятий по повышению безопасности движения, полетов, судоходства и охраны окружающей среды, включая сферу транспортного машиностроения, и утилизация непригодных к эксплуатации технических средств транспорта.

3.3. РЕАЛИЗАЦИЯ СОВОКУПНОГО ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СООБЩЕСТВА

Основу взаимных перевозок грузов в перспективе составят топливно-энергетические и строительные товары, а также металлы. Значительно вырастут объемы перевозок химической продукции и продовольственных грузов. В то же время экономический рост и диверсификация экономики государств-членов ЕврАзЭС будут содействовать повышению удельного веса контейнерных перевозок.

К 2020 г. более чем в 2,5 раза - до 300 млн. тонн прогнозируется рост перевозок грузов взаимного транзита в сообщении между государствами-членами ЕврАзЭС и третьими странами. Внешнеторговый грузооборот морских портов России и Казахстана увеличится почти в два раза и достигнет к 2020 г. 730 млн. тонн.

В период до 2020 г. потребуются опережающее развитие транспортной и логистической инфраструктуры, чтобы обеспечить рост транзитного потенциала государств-членов ЕврАзЭС. Объемы транзитных перевозок будут увеличиваться за счет роста взаимного транзита государств-членов ЕврАзЭС в сообщениях с третьими странами и перевозок транзитных грузов между третьими странами по территории Сообщества.

В целом к 2020 г. совокупный объем транзитных перевозок по территории государств-членов ЕврАзЭС может быть увеличен до 316 млн. тонн при уровне использования транзитного потенциала на 85%. При этом предполагается увеличение транзита третьих стран через территорию Сообщества с 2 млн. тонн до 16 млн. тонн, практически в восемь раз.

Строительство новых и реконструкция существующих железных и автомобильных дорог, развитие порта Актау и строительство новых морских портов увеличит транзитный потенциал Республики Казахстан с 36 до 100 млн. тонн. В Российской Федерации инвестиции в развитие инфраструктуры железнодорожного, автомобильного, внутреннего водного и морского транспорта позволят нарастить транзитные возможности с 80 до 150 млн. тонн. А Республика Беларусь сохранит существующий транзитный потенциал, который оценивается в 100 млн. тонн и используется в настоящее время только на 50%. Транзитный потенциал Республики Узбекистан возрастет с 6 до 10 млн. тонн после реконструкции и развития сетей железных и автомобильных дорог. Республика Таджикистан увеличит транзит по автомобильным дорогам со 180 до 240 тыс. тонн.

Одним из направлений развития транспортных систем государств-членов Сообщества и формирования ЕТП является последовательная интеграция в мировую транспортную систему, что предполагает:

1) расширение экспорта транспортных услуг и реализацию интересов перевозчиков государств-членов Сообщества на мировом рынке транспортных услуг;

2) реализацию транзитного потенциала государств-членов Сообщества за счет повышения

привлекательности их наземных коммуникаций, морского и воздушного пространства для международных транзитных перевозок пассажиров и грузов третьих стран;

3) развитие на территории государств-членов ЕврАзЭС евроазиатских транспортных коридоров и включение в их состав национальных объектов транспортной инфраструктуры;

4) кооперацию и согласованное участие в международных проектах и программах в области транспорта на территории Сообщества.

Рост транзитных перевозок будет обеспечиваться за счет:

1) транзитных железнодорожных, автомобильных, водных и мультимодальных перевозок грузов путем развития инфраструктуры евроазиатских транспортных связей и, прежде всего, коридоров "Север-Юг" и "Запад-Восток";

2) железнодорожных транзитных перевозок путем увеличения количества ускоренных контейнерных и контрейлерных поездов и их технического обеспечения, расширения соответствующих мощностей морских портов;

3) транзитных перевозок речным и морским транспортом в направлении Азово-Черноморского и Балтийского морских бассейнов путем постепенного открытия внутренних водных путей России для плавания судов под флагами стран-членов ЕврАзЭС;

4) транзитных перевозок пассажиров и грузов воздушным транспортом путем создания сети аэропортов-хабов;

5) создания специализированных контейнерных терминалов;

6) формирования интегральных объектов мультимодальной транспортно-логистической системы для обеспечения внешнеторговых и транзитных перевозок.

Реализация перечисленных приоритетов соответствует потребностям в гармонизации интересов государств-членов Сообщества при пропуске транзитных пассажиро- и грузопотоков с максимально возможным использованием национальных объектов транспортной инфраструктуры.

Развитие инфраструктуры и транзитного потенциала в период до 2020 г. будет сосредоточено на следующих основных транспортных направлениях:

- формирование и развитие евроазиатского коридора "Китай - Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС - Россия - Беларусь - Европа";

- развитие "Северо-Западного" транспортного направления (Южная Азия - Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС - Россия - государства и порты Балтийского региона, евроазиатский коридор "Север-Юг");

- развитие "Юго-Западного" транспортного направления (Южная Азия - Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС - Россия - порты России и Украины/государства Восточной Европы);

- развитие "Восточного" транспортного направления (Центральная Азия/Беларусь - Россия - порты Приморского края - страны АТР с ответвлениями на Монголию, Китай и Корейский п-ов, евроазиатский коридор "Транссиб").

3.4. РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РАМКАХ СООБЩЕСТВА

Наряду с развитием транспортной инфраструктуры на территории государств-членов ЕврАзЭС должна быть создана интегрированная транспортно-логистической система.

На первом этапе - до 2012 г. - транспортно-логистические центры будут создаваться:

- в Республике Казахстан - в Алматы, Астане, Актау и на пограничном пункте пропуска Достык;

- в Республике Беларусь - в Минске, Бресте и Витебске;

- в Республике Узбекистан - в Ангрене и Навои;

- в Российской Федерации - в Московском и Санкт-Петербургском узлах, Нижнем Новгороде, Самаре, Волгограде, Новороссийске, Калининграде, Мурманске, Екатеринбурге, Красноярске, Иркутске, Хабаровске, Владивостоке/Находке;

- в Кыргызской Республике - в Бишкеке.

На втором этапе - до 2020 г. - предполагается создание транспортно-логистических центров:

- в Республике Казахстан - в Уральске, Актобе, Семипалатинске, Кызылорде, Таразе, Шымкенте и на пограничных пунктах пропуска Коргас, Таскала, Бахты;

- в Республике Беларусь - в Гомеле;

- в Республике Узбекистан - в Андижане;

- в Российской Федерации - в Архангельске, Вологде, Смоленске, Рязани, Твери, Ярославле, Брянске, Орле, Липецке, Тамбове, Казани, Перми, Саратове, Астрахани, Краснодаре, Ростове-на-Дону, Уфе, Оренбурге, Челябинске, Барнауле, Тюмени, Омске, Новосибирске, Улан-Удэ, Чите;
- в Кыргызской Республике - в Ош.
- в Республике Таджикистан - в Душанбе, Курган-Тюбе и Ходжет.

Общий объем инвестиций на создание транспортно-логистической системы на территории государств-членов ЕврАзЭС до 2020 г. оценивается в 12,5 млрд. долл. с финансированием из внебюджетных источников.

4. ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА

Формирование ЕТП должно осуществляться поэтапно с учетом особенностей процесса интеграции в рамках Единого экономического пространства и Таможенного союза ЕврАзЭС и уровня экономического развития отдельных государств-членов.

На первом этапе (2007 - 2010 гг.) - предполагается гармонизировать законодательную и нормативную правовую базу государств-членов ЕврАзЭС в части, затрагивающей транспорт, а также подготовить проекты важнейших многосторонних соглашений ЕврАзЭС с целью их обсуждения, согласования и последующего подписания. В рамках этого этапа государства-члены ЕврАзЭС завершат процесс присоединения к важнейшим международным соглашениям и конвенциям, определяющим условия функционирования транспорта, их ратификации и применения унифицированных на международном уровне норм, стандартов и технологий перевозок.

Второй этап (2010 - 2015 гг.) - формирование ЕТП увязывается с процессом горизонтальной интеграции в рамках ЕврАзЭС и формированием в полном объеме Таможенного союза и Единого экономического пространства, включающим выравнивание экономических условий хозяйствования и правил конкуренции, гармонизацию тарифного, налогового, трудового, социального и иного регулирования. На этом этапе государства-члены Сообщества предпримут меры по предоставлению национального режима для поставщиков транспортных услуг из государств-членов ЕврАзЭС в сфере международных перевозок пассажиров и грузов, а также при учреждении и функционировании транспортных компаний. Двусторонние межправительственные соглашения в области транспорта будут заменены многосторонними соглашениями ЕврАзЭС.

На третьем этапе (2015 - 2020 гг.) - завершается формирование Единого транспортного пространства ЕврАзЭС созданием общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы.

Общим направлением деятельности на всех этапах формирования Единого транспортного пространства будет актуализация национальных программ и проектов в области транспорта в целях выработки согласованных действий по развитию транспортной, логистической, телекоммуникационной и навигационной инфраструктуры, парков транспортных средств, объектов государственного контроля, сервиса и других услуг, а также транзитного потенциала государств-членов ЕврАзЭС.

Такую деятельность целесообразно осуществлять в рамках разработки и реализации межгосударственных целевых программ и проектов ЕврАзЭС, в состав которых должны включаться также мероприятия, дополняющие национальные программы и нацеленные на решение наиболее важных общих задач в области транспорта на территории государств-членов Сообщества.

5. ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА

В области инвестиционной политики в рамках ЕТП, которая должна обеспечивать условия для нормального и своевременного воспроизводства объектов транспортной инфраструктуры и технических средств транспорта, стимулируя применение наиболее эффективных, безопасных и экологически ориентированных транспортных средств и технологий, предусматривается:

1) развитие инфраструктуры всех видов транспорта на основных направлениях межгосударственных перевозок пассажиров и грузов, включая развитие международных транспортных коридоров, обеспечивающих евроазиатские транспортно-экономические связи;

2) ликвидация разрывов и очевидных "узких мест" в развитии сети, повышение технического

уровня автомобильных дорог;

3) устранение регионального несоответствия в развитии транспортной инфраструктуры государств-членов ЕврАзЭС;

4) опережающее создание резерва пропускных возможностей на коммуникациях между государствами-членами ЕврАзЭС, где прогнозируется наибольший рост пассажиро- и грузопотоков;

5) ускорение темпов формирования интегрированной транспортно-логистической системы в качестве базиса перспективного развития интермодальных перевозок как на направлениях международных транспортных коридоров, так и в крупных экономических центрах;

6) финансирование работ по развитию и совершенствованию транспорта преимущественно за счет собственных средств транспортных предприятий и структур, для чего необходимы меры по повышению их инвестиционного потенциала и заинтересованности в его эффективном использовании.

При этом инвестиционная политика в рамках ЕТП должна обеспечить:

1) повышение инвестиционной привлекательности транспорта для частного капитала;

2) осуществление крупных проектов по развитию и совершенствованию транспорта, как правило, на основе целевых программ ЕврАзЭС;

3) максимальная концентрация ресурсов на приоритетных проектах ЕврАзЭС с целью всемерного ускорения их реализации.

Оправданным является осуществление системы государственно-частного партнерства, подразумевающего в т.ч. государственную поддержку инвестиционных проектов, реализуемых в рамках ЕТП. Она может осуществляться в виде прямого частичного или полного финансирования инвестиционных проектов из государственных и местных бюджетов государств-членов Сообщества, а также в виде возможного предоставления гарантий под привлекаемые инвестиции, налоговых и прочих льгот, а также других возможных мер.

При развитии транспортных направлений приоритетными инвестиционными проектами являются:

В Республике Беларусь:

На евроазиатском транспортном коридоре "Китай - Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС - Россия - Беларусь - Европа":

- ремонт автодороги М-1/Е-30 Брест (Козловичи) - Минск - граница Российской Федерации (Редьки), источник финансирования - республиканский бюджет;

- развитие железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу в 2008 - 2015 гг., стоимость - 113,3 млн. долл., источник финансирования - собственные средства Белорусской железной дороги (60%), республиканский бюджет (40%);

- перевод участка Брест - Минск - Красное на ускоренное движение пассажирских поездов 2006 - 2010 гг., стоимость - 64 млн. долл., источники финансирования собственные средства Белорусской железной дороги.

В Республике Казахстан:

На евроазиатском коридоре "Китай - Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС - Россия - Беларусь - Европа":

- строительство железнодорожной линии Бейнеу - Жезказган в 2009 - 2011 гг., стоимость - 2123 млн. долл., источник финансирования - республиканский бюджет;

- строительство железнодорожной линии Коргас - Жетиген в 2008 - 2011 гг., стоимость - 346 млн. долл., на концессионной основе.

На других направлениях:

- строительство железнодорожных линий Мангышлак - Баутино и Ералиево - Курык в 2007 - 2009 гг., стоимость - 251 млн. долл., на концессионной основе;

- электрификация участка железнодорожной линии Макат - Кандыагаш в 2007 - 2009 гг., стоимость - 211 млн. долл., на концессионной основе;

- реконструкция участков автомобильных дорог Астана - Костонай - Челябинск, Шымкент - Кызылорда - Актобе - Уральск - Самара, Астрахань - Атырау - Актау - граница Туркменистана, Таскескен - Бахты, Чунджа - Кольжат, Ушарал - Достык, Ташкент - Шымкент - Тараз - Алматы - Хоргос, Алматы - Караганда - Астана - Петропавловск - граница Российской Федерации, Алматы - Аягуз - Георгиевка, Кызылорда - Жезказган - Павлодар - граница Российской Федерации, Жезказган - Петропавловск - граница Российской Федерации, Бейнеу - Акжигит - граница Узбекистана в 2008 - 2015 гг., стоимость - 3960 млн. долл., источник финансирования -

республиканский бюджет.

В Российской Федерации до 2020 г.:

На евразийском коридоре "Китай - Центрально-азиатские государства ЕвразЭС - Россия - Беларусь - Европа":

- строительство железнодорожного обхода Саратовского узла, стоимость - 182 млн. долл., средства ОАО "РЖД" и инвесторов;

- строительство скоростной автодороги Москва - Минск (до границы с Республикой Беларусь, стоимость - 1480 млн. долл., на концессионной основе;

- реконструкция и модернизация автодорожных направлений Москва - Смоленск - Красное, Калининград - Нестеров, Москва - Самара - Уфа - Челябинск, Брянск - Новозыбков, Брянск - Смоленск, Орел - Тамбов, Самара - Маштаков, Оренбург - Илецк, Челябинск - Троицк, стоимость - 6270 млн. долл., источники финансирования - федеральный бюджет (70%), внебюджетные источники (30%).

На "Северо-Западном" транспортном направлении:

- строительство железнодорожного обхода Выборгского узла, увеличение пропускной способности железнодорожных линий Москва - С.-Петербург - граница с Финляндией, Мга - Гатчина - Веймарн, Воскресенск - Рязань, Ахтуба - Трубная, суммарная стоимость - 1456 млн. долл., средства ОАО "РЖД" и инвесторов;

- строительство скоростной автодороги Москва - С.-Петербург, стоимость - 725 млн. долл., на концессионной основе;

- реконструкция и модернизация автодорожных направлений Москва - Волгоград - Астрахань, подъезд к Саратову, Москва - С.-Петербург, С.-Петербург - Финляндия, обходы Московского и С.-Петербургского узлов, стоимость - 6030 млн. долл., источники финансирования - федеральный бюджет (70%), внебюджетные источники (30%);

- реконструкция Городецкого гидроузла на р. Волге и Волго-Балтийского водного пути в 2008 - 2015 гг., стоимость - 600 млн. долл., источник финансирования - федеральный бюджет.

На "Юго-Западном" транспортном направлении:

- строительство железнодорожного обхода Краснодарского узла, увеличение пропускной способности железнодорожных линий Сызрань - Саратов - Волгоград - Краснодар - Новороссийск/Туапсе, Крымская - Кавказ, Лихая - Ростов-на-Дону - граница с Украиной, стоимость - 2670 млн. долл., средства ОАО "РЖД" и инвесторов;

- реконструкция и модернизация автодорожных направлений Сызрань - Саратов - Волгоград, Ростов-на-Дону - Таганрог, Краснодар - Новороссийск, стоимость - 2000 млн. долл., источники финансирования - федеральный бюджет (70%), внебюджетные источники (30%);

- строительство второй нитки Волго-Донского судоходного канала, стоимость - 4500 млн. долл., на концессионной основе.

На "Восточном" транспортном направлении:

- строительство железнодорожных обходов Иркутского и Читинского узлов, увеличение пропускной способности участков Транссибирской железнодорожной магистрали в районе Иркутска и Хабаровска, железнодорожной линии Крымская - Забайкальск, стоимость - 620 млн. долл., средства ОАО "РЖД" и инвесторов;

- реконструкция и модернизация автодорожных направлений: Барнаул - граница Республики Казахстан, Челябинск - Чита, Улан-Удэ - Кяхта, Чита - Хабаровск, Чита - Забайкальск, Хабаровск - Владивосток, стоимость - 5370 млн. долл., источники финансирования - федеральный бюджет (70%), внебюджетные источники (30%).

В Республике Узбекистан:

- реконструкция основных железнодорожных линий в 2007 - 2015 гг., стоимость - 500 млн. долл., источники финансирования - средства "Узбекистон темир йуллари" и иностранные кредиты;

- развитие железнодорожного выхода на территорию Афганистана, стоимость - 25 млн. долл., привлеченные инвестиции.

- реконструкция и капитальный ремонт автодороги Ташкент - Термез;

- реконструкция и капитальный ремонт автодороги Гузар - Бухара - Нукус - Бейнеу;

- реконструкция и капитальный ремонт автодороги Бухара - Учкудук - граница Узбекистана - Кызыл Орда.

В Кыргызской Республике:

- реабилитация автодороги Бишкек - Нарын - Торугарт в 2007 - 2012 гг., стоимость - 250 млн. долл., привлеченные средства;

- реабилитация автодороги Ош - Сарыташ - Иркештам в 2007 - 2011 гг., стоимость - 46 млн. долл., привлеченные средства;
 - реабилитация автодороги Сарыташ - Карамык, стоимость - 1,9 млн. долл., помощь ЕС;
 - реабилитация автодороги Ош - Баткен - Исфана, привлеченные средства.
- В Республике Таджикистан:
- реабилитация автомобильных дорог Душанбе - граница Республики Кыргызстан, Дусти - Нижний Пяндж, Душанбе - Чанак, Шагон - Зигар, строительство мостов и тоннелей, стоимость - 488 млн. долл., привлеченные средства.

6. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ОСНОВА ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА

Предполагается использование действующей институциональной системы ЕврАзЭС, как основы для обеспечения эффективного функционирования и регулирования ЕТП на первом этапе его формирования, а в качестве основного регулятора будет выступать Совет по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС.

Решения органов ЕврАзЭС, а также принятая законодательная и нормативная правовая база Сообщества в области транспорта, разработанная с участием Совета по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС, будет иметь верховенство над соответствующими решениями национальных органов, а также национальными законодательными и нормативными правовыми актами государств-членов.

7. ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ ОТ СОЗДАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА ЕВРАЗЭС

От формирования ЕТП ожидается социально-экономический эффект и следующие важные результаты:

- 1) Свободное перемещение граждан создаст стимулы для укрепления нарушенных социальных связей и развития туризма;
- 2) Упрощенный процесс товародвижения между государствами-членами ЕврАзЭС и транзита по их территории повысит скорость транспортировки и снижение транспортной составляющей в цене товара на 4 - 5 процентов;
- 3) Беспрепятственный взаимный доступ перевозчиков и других поставщиков транспортных и сопутствующих услуг на рынки государств-членов Сообщества, улучшит экономические показатели их работы. Вследствие повышения технического уровня транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также применения современных транспортных и логистических технологий, себестоимость перевозок грузов и пассажиров в межгосударственном сообщении снизится на 13 - 15 процентов;
- 4) Повысится уровень интеграции транспортных комплексов государств-членов ЕврАзЭС в мировую транспортную систему, а также будут созданы предпосылки для устойчивого обеспечения евроазиатских транспортных связей и роста экспорта транспортных услуг государствами Сообщества не менее 15%;
- 5) Увеличится транспортная доступность для развития регионов, повысив не менее чем на 20% круглогодичную обеспеченность населения, территорий, хозяйствующих субъектов различными видами сообщения и транспортных услуг мирового уровня;
- 6) Ожидаемые условия функционирования и развития транспортных предприятий расширят их грузоподъемность и рентабельность;
- 7) Общеэкономический эффект от улучшения транспортных связей, снижения стоимости транспортных услуг и повышения их качества составит не менее 10% для каждого государства-члена Содружества;
- 8) Конкуренциоспособность транспортных систем государств Сообщества за счет координации их усилий по защите интересов ЕврАзЭС, проведения согласованной внешнеэкономической политики в области транспорта повысится в среднем на 25%.
- 9) Транзитный потенциал будет использован полностью с резервированием не более 15% в среднем по странам Сообщества.
- 10) В создание транспортно-логистической системы сообщества предполагается вложить не менее 12 млрд. долл. США в ценах 2007 г.

- 11) Реализация инвестиционных проектов позволит создать не менее 100 тысяч новых рабочих мест, в т.ч. более 20 тысяч - высококвалифицированных;
- 12) Подвижность населения вырастет не менее чем на 30%;
- 13) Грузоёмкость ВВП снизится на 5 - 8%;
- 14) Скорость грузового сообщения возрастет на 10 - 15%, а по международным транспортным коридорам на 25%;
- 15) Показатель числа погибших в транспортных происшествиях и чрезвычайных ситуациях снизится на 35%;
- 16) Доля транспорта в загрязнении окружающей среды снизится в полтора раза.

Повышение эффективности использования транзитного потенциала государств-членов Сообщества в условиях ЕТП является существенным стимулом для интеграции, развития экономики и социальной сферы государств-членов ЕврАзЭС. Наибольший эффект получают регионы государств-членов ЕврАзЭС, по территориям которых проходят основные транспортные направления, связывающие эти страны и обеспечивающие транзитные перевозки пассажиров и грузов.

Для обеспечения целостности и устойчивости Сообщества от разрушающих воздействий (экономических, политических, чрезвычайных ситуаций различного происхождения) государства-члены ЕврАзЭС должны поддерживать развитие и работу транспортных систем на уровне, обеспечивающем выполнение следующих требований;

- удовлетворение жизненных потребностей населения, экономики и Вооруженных Сил в перевозках при любых условиях;
- сохранение и укрепление экономического единства государств-членов ЕврАзЭС путем развития транспортно-экономических связей между ними.
- уменьшение зависимости транспорта государств-членов ЕврАзЭС от поставок технических средств из стран, не входящих в Сообщество, и необходимости использования транспортной инфраструктуры последних;
- защиту интересов перевозчиков государств Сообщества на мировом рынке транспортных услуг.

Особое внимание планируется уделять секторам и объектам транспортных систем, используемым при возникновении чрезвычайных ситуаций и имеющим оборонное значение, их мобилизационной готовности.

8. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЙ КОНЦЕПЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА ЕВРАЗЭС

Формирование Единого транспортного пространства будет осуществляться по следующим основным направлениям:

1. Формирование общего рынка транспортных услуг.
2. Развитие транспортной инфраструктуры государств-членов ЕврАзЭС.
3. Развитие современных транспортной техники и технологий перевозок пассажиров и грузов.
4. Развитие транзитного потенциала государств-членов ЕврАзЭС.
5. Обеспечение безопасности на транспорте и усиление мер по охране окружающей среды.
6. Развитие кадрового потенциала.
7. Совершенствование системы управления Единым транспортным пространством.

Сквозным направлением формирования ЕТП является работа по гармонизации и совершенствованию законодательной и нормативной правовой базы государств-членов ЕврАзЭС в области транспорта.

Положения Концепции будут также реализовываться через разработку на уровне Сообщества целевых программ и отдельных проектов, связанных с важнейшими аспектами развития транспорта, в т.ч. международными коридорами, обеспечивающими евроазиатские транспортные связи.

Мероприятия по формированию ЕТП и последовательность их осуществления с горизонтом до 2020 года определяются Советом по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС.

