

---

# Содержание

НАША ЦЕЛЬ – ЕДИНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА	4
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА	6
ЭТАПЫ ИНТЕГРАЦИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА	12
ОРГАНЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА, ПРИНИМАЮЩИЕ РЕШЕНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ	16
ФУНКЦИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ	18
КАК РЕГУЛИРУЮТСЯ ВОПРОСЫ ТРАНСПОРТА В ДОГОВОРЕ О ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ?	20
СКООРДИНИРОВАННАЯ (СОГЛАСОВАННАЯ) ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА	22
ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИНТЕГРАЦИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА	26
Автомобильный транспорт	27
Воздушный транспорт	32
Водный транспорт	34
Железнодорожный транспорт	36
СОПРЯЖЕНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА С ПРОЕКТОМ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»	42
ВОПРОСЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ	46
МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО	50



Мы рассматриваем ЕАЭС как основной формат развития предсказуемых и максимально выгодных для наших стран отношений. Конечно, у членства Армении есть своя специфика – это отсутствие общей границы с другими членами ЕАЭС. Однако это не помешает интеграции Армении в единую систему транспорта, формируемую на нашем общем экономическом пространстве.



Президент Республики Армения  
**Серж Саргсян**

Власти Киргизии поддерживают идею сопряжения Экономического пояса Шелкового пути с Евразийским экономическим союзом и готовы приступить к участию в разработке соответствующей «дорожной карты». Мы думаем, что это даст хорошую возможность для совместного развития и взаимной выгоды всем странам – участницам этого процесса.



Президент Кыргызской Республики  
**Алмазбек Атамбаев**



Наша общая цель – последовательное устранение ограничений и изъятий с выходом на формирование единых рынков в максимально возможном количестве секторов, включая транспорт. Считаем одним из важнейших факторов конкурентоспособности товаров наших стран на внутреннем и внешних рынках формирование общего рынка транспортных услуг.



Президент Республики Беларусь  
**Александр Лукашенко**

Мы вместе создаем мощный притягательный центр экономического развития. Географическое положение Евразийского экономического союза позволяет создавать транспортно-логистические маршруты не только регионального, но и глобального значения. Это – залог конкурентоспособности нашего объединения, его динамичного развития в стремительно меняющемся и сложном мире.



Президент Российской Федерации  
**Владимир Путин**



В свете современных трендов ЕАЭС становится ключевым звеном в процессе возрождения Великого шелкового пути как нового этапа в развитии взаимодополняющего сотрудничества между Западом и Востоком. Соединение горизонтальной транспортной артерии ЕАЭС – ШОС и вертикальной транспортной артерии БРИКС способно дать взрывной рост торговли.



Президент Республики Казахстан  
**Нурсултан Назарбаев**

## Наша цель – единое транспортное пространство Евразийского экономического союза

Уважаемые читатели!

Транспорт – жизненно важная отрасль экономики каждого государства. Его развитие во многом определяет пространственную доступность территорий, качество, уровень жизни и мобильность населения, свободу перемещения товаров и оказания услуг, внешнеэкономическую деятельность. В Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) придается большое значение интеграции в транспортной сфере, которая осуществляется путем поэтапной либерализации транспортных услуг между государствами-членами.

На территории Союза, составляющей более 20 млн км<sup>2</sup> с населением свыше 182 млн человек, функционируют:

- 1,6 млн км автомобильных дорог;
- 108 тыс. км железных дорог, из них 46% электрифицированы;
- 107,5 тыс. км эксплуатируемых внутренних водных путей;
- 793,5 тыс. км воздушных трасс.

Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года предусмотрено проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

В настоящее время уже достигнуты реальные интеграционные результаты в сфере транспорта:

- транспортный (автомобильный) контроль перенесен на внешнюю границу Союза;

- действуют унифицированные (внутригосударственные) тарифы государств ЕАЭС по перевозке грузов железнодорожным транспортом и определены условия их применения при транзитных перевозках;
- установлены ценовые коридоры изменения тарифов по перевозке грузов железнодорожным транспортом;
- определены принципы доступа перевозчиков государств-членов на сопредельную железнодорожную инфраструктуру других государств-членов;
- осуществляются на безразрешительной основе международные автомобильные перевозки грузов (двусторонние, транзитные, между другими государствами-членами).

Важным событием стало утверждение главами государств 8 мая 2015 года Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов ЕАЭС, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы. Ее реализация позволит обеспечить доступ транспортных компаний Союза к внутреннему рынку грузоперевозок, сократить порожние пробеги, снизить транспортные издержки потребителей услуг грузового автомобильного транспорта за счет развития добросовестной конкуренции.

До конца 2015 года планируется представить органам ЕАЭС Соглашение о судоходстве, предоставляющее право безразрешительного прохода судов под флагами



Таир Мансуров,  
член Коллегии (Министр)  
по энергетике и инфраструктуре  
Евразийской экономической  
комиссии

государств – членов Союза по внутренним водным путям других государств-членов.

В настоящее время Комиссия совместно с государствами-членами активно разрабатывает Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики. Их реализация обеспечит создание общего рынка транспортных услуг и формирование единого транспортного пространства, что позволит сократить сроки доставки грузов, понизить транспортную составляющую в конечной цене товаров, увеличить мобильность населения и транспортную доступность, расширить узкие места транспортной инфраструктуры, сделать территорию Союза более экономически привлекательной для транзитных потоков.

Формирование международного автомобильного коридора «Западная Европа–Западный Китай» наряду с началом функционирования Объединенной транспортно-логистической компании в сфере контейнерных перевозок позволит создать в рамках Союза сухопутный мост между Европой и Азией и обеспечить предоставление комплексных конкурентоспособных транспортно-логистических услуг.

Важнейшим направлением нашей дальнейшей работы будет реализация поставленной главами государств задачи по сопряжению развития Евразийского экономического союза с проектом «Экономический пояс Шелкового пути» в сфере транспорта и инфраструктуры. Одним из ключевых узлов возрождаемого Шелкового пути станет новый высокоскоростной мультимодальный транспортный маршрут «Евразийский трансконтинентальный коридор», который предполагается создать в рамках

реализации объявленной Президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым в ноябре 2014 года новой экономической политики «Нурлы жол». Указанный маршрут будет основан на реализации «принципа 5С» – скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность.

Еще одной существенной составляющей евразийской экономической интеграции является обеспечение доступности услуг, реализуемых субъектами естественных монополий. В этом направлении Комиссией с 2013 года ведется работа в рамках Перечня нормативных правовых актов государств – членов Таможенного союза и Единого экономического пространства в области регулирования деятельности субъектов естественных монополий, которые подлежат сближению, с определением последовательности осуществления соответствующих мер по гармонизации законодательства в этой сфере.

Перед вами брошюра, которая содержит положения Договора о Союзе, регулирующие вопросы транспорта, инфраструктуры и естественных монополий, а также информационно-аналитические и статистические материалы, позволяющие оценить совокупный транспортный потенциал ЕАЭС, получить представление об этапах евразийской интеграции в транспортной сфере, узнать о регулирующих функциях Комиссии.

Уверен, что наши интеграционные процессы в сфере транспорта обладают значительным потенциалом, реализация которого позволит обеспечить поступательное развитие экономик стран Союза и создать эффективную транспортную платформу для беспрепятственных грузопотоков на всем евразийском континенте.

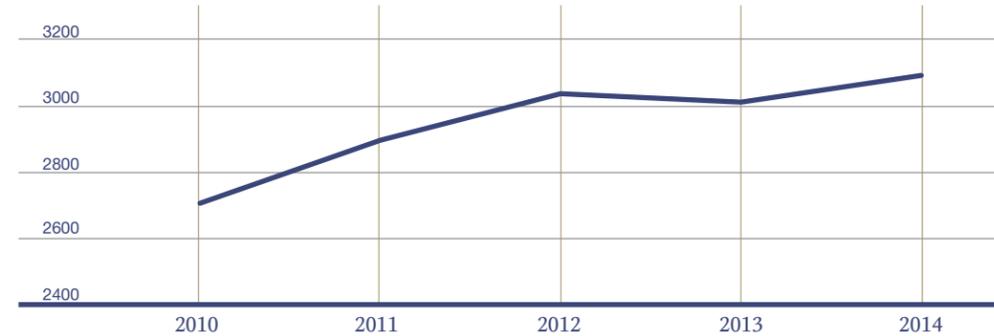
ТРАНСПОРТНЫЙ  
ПОТЕНЦИАЛ  
ЕВРАЗИЙСКОГО  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
СОЮЗА



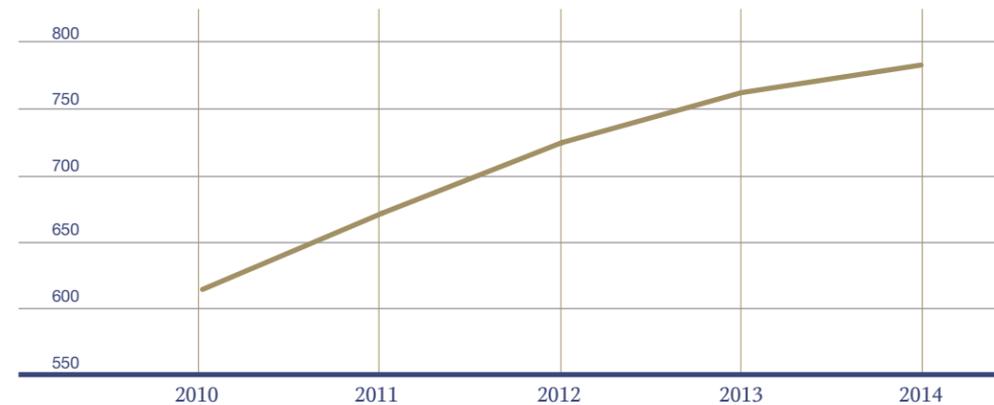
Государства – члены ЕАЭС придают большое значение наращиванию транспортного потенциала путем строительства и модернизации автомобильных и железных дорог, аэропортов, речных и морских портов, развития внутренних водных путей, создания современных транспортных средств. В целом по ЕАЭС доля транспорта в валовой добавленной стоимости составляет около 8%, а в общем объеме инвестиций в основной капитал – более 1/5.

Грузооборот всех видов транспорта (без трубопроводного) в целом по ЕАЭС в 2014 году по сравнению с 2010 годом увеличился на 13% и составил 3107 млрд т-км, а пассажирооборот – на 29% и составил 785 млрд пасс.-км.

**ДИНАМИКА  
ГРУЗОБОРОТА  
(БЕЗ ТРУБОПРО-  
ВОДНОГО  
ТРАНСПОРТА)  
В ЕАЭС,  
млрд т-км**



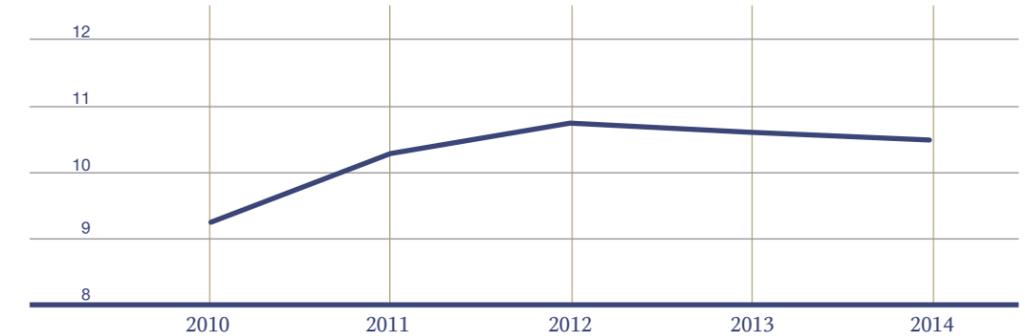
**ДИНАМИКА  
ПАССАЖИРО-  
ОБОРОТА В ЕАЭС,  
млрд пасс.-км**



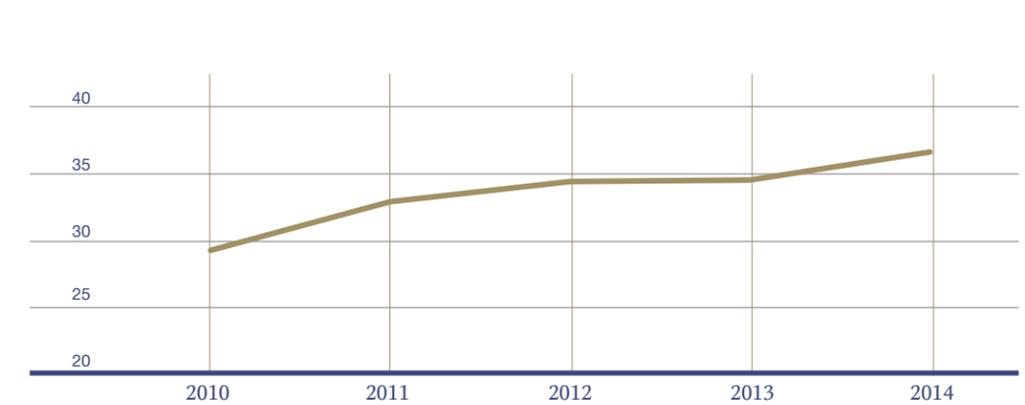
В январе-сентябре 2015 года грузооборот всех видов транспорта (без трубопроводного) по сравнению с январем-сентябрем 2014 года в целом по ЕАЭС снизился на 2,3% и составил 2295 млрд т-км, а пассажирооборот – на 2% и составил 580 млрд пасс.-км.

Объем перевозок грузов всеми видами транспорта (без трубопроводного) в целом по ЕАЭС в 2014 году по сравнению с 2010 годом увеличился на 15% и составил 10,7 млрд тонн, а объем перевозок пассажиров – на 21,5% и составил 36,2 млрд человек.

**ДИНАМИКА  
ПЕРЕВОЗОК  
ГРУЗОВ (БЕЗ  
ТРУБОПРОВОДНОГО  
ТРАНСПОРТА)  
В ЕАЭС,  
млрд тонн**



**ДИНАМИКА  
ПЕРЕВОЗОК  
ПАССАЖИРОВ  
В ЕАЭС,  
млрд человек**



В январе-сентябре 2015 года объем перевозок грузов всеми видами транспорта (без трубопроводного) в целом по ЕАЭС по сравнению с аналогичным периодом 2014 года снизился на 4,4% и составил 7,4 млрд тонн, а объем перевозок пассажиров – на 0,8% и составил 27,4 млрд человек.

**ОСНОВНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАРШРУТЫ, ПРОХОДЯЩИЕ ПО ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС**



Транспортные маршруты Евразийского экономического сообщества, в том числе транспортные направления:

- «Север–Юг»
- «Юг–Запад»
- «Запад–Восток»
- «Азия–Европа»

- Международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай»
- Крупные логистические центры стран ЕАЭС
- Северный морской путь

## ЭТАПЫ ИНТЕГРАЦИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

10 октября 2000 года главы государств Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации и Республики Таджикистан подписали Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества, целью которого стало формирование Таможенного союза и Единого экономического пространства, предусматривающего в том числе эффективное функционирование общего рынка услуг и развитие единых транспортных систем.

22 июня 2011 года главами правительств Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации подписано Соглашение об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза, определяющее единые подходы контроля за международными автомобильными перевозками.

С 1 июля 2011 года в полноформатном режиме начал действовать Таможенный союз. Согласованные виды государственного контроля, включая транспортный (автомобильный) контроль, перенесены на внешнюю границу Таможенного союза.

С целью создания договорно-правовой базы Единого экономического пространства главы государств Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации в 2010 году приняли 17 базовых соглашений, в том числе Соглашение о Единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий и Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики. С 1 января 2012 года эти соглашения вступили в силу, заработал постоянно действующий регулирующий орган Таможенного союза и Единого экономического пространства – Евразийская экономическая комиссия.

29 мая 2014 года главами государств Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации подписан Договор о Евразийском экономическом союзе, к которому 10 октября 2014 года присоединилась Республика Армения. С 1 января 2015 года Союз начал свою работу в составе четырех государств-членов. 8 мая 2015 года к Договору о ЕАЭС присоединилась Кыргызская Республика.

Вопросы дальнейшей интеграции в сфере естественных монополий и сфере транспорта закреплены в разделах XIX «Естественные монополии» и XXI «Транспорт» Договора о ЕАЭС.

8 мая 2015 года главами государств – членов Союза утверждена Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена, на период с 2016 по 2025 годы.

До конца 2015 года планируется представить органам ЕАЭС Соглашение о судоходстве.

Ведется работа над проектом Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС. Документ будет принят до конца 2016 года.

ТАЙМЛАЙН СОБЫТИЙ

Евразийское  
экономическое  
сообщество



Договор об образовании Евразийского экономического сообщества

Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС

Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС

Перечень международных конвенций и договоров в области транспорта и коммуникаций, рекомендуемых к присоединению

Договор о создании единой таможенной территории и формировании Таможенного союза

Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС

Решение глав государств о формировании Единого экономического пространства

Таможенный  
союз



Соглашение о Единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий

Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

Полноформатная работа Таможенного союза с 1 июля 2011 года

Соглашение об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза

Договор о Евразийской экономической комиссии

Единое  
экономическое  
пространство



Начало функционирования Единого экономического пространства

Начало работы Евразийской экономической комиссии

Вступление в силу базовых соглашений ЕЭП, принятых в 2010 году

Евразийский  
экономический  
союз



Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, вступивший в силу с 1 января 2015 года

 Кыргызская Республика (с 8 мая 2015 года)

Начало функционирования Евразийского экономического союза с 1 января 2015 года

Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена, на период с 2016 по 2025 год

Соглашение о судоходстве

Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС



ОРГАНЫ ЕАЭС,  
ПРИНИМАЮЩИЕ  
РЕШЕНИЯ  
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА  
И ЕСТЕСТВЕННЫХ  
МОНОПОЛИЙ

2015

Органы ЕАЭС, принимающие решения в сфере транспорта и естественных монополий

---

**Высший Евразийский экономический совет**  
(главы государств)

---

**Евразийский межправительственный совет**  
(главы правительств)

---

**Евразийская экономическая комиссия**  
(постоянно действующий регулирующий орган Союза)

**Совет**  
(заместители глав правительств)

**Коллегия**  
(равное представительство государств-членов)

Председатель Коллегии,  
члены Коллегии (Министры)

Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре

Департамент транспорта и инфраструктуры

---

**Консультативный  
комитет по транспорту  
и инфраструктуре**

Подкомитет по автомобильному транспорту

Подкомитет по водному транспорту

Подкомитет по гражданской авиации

Подкомитет по железнодорожному транспорту

Подкомитет по инфраструктуре и логистике

---

**Консультативный  
комитет по естественным  
монополиям**

## ФУНКЦИИ ЕЭК В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

### ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ СЛЕДУЮЩИЕ ФУНКЦИИ:

- вырабатывает предложения в сфере экономической интеграции в области автомобильного, железнодорожного, воздушного, водного транспорта и в сфере регулирования естественных монополий
- вырабатывает предложения по гармонизации законодательства государств – членов Союза
- обеспечивает подготовку и принятие международных договоров и правовых актов, составляющих право Союза
- осуществляет мониторинг реализации государствами-членами скоординированной (согласованной) транспортной политики
- координирует работу по выявлению и устранению изъятий, ограничений и барьеров, препятствующих функционированию внутреннего рынка Союза в сфере транспорта
- осуществляет мониторинг и контроль исполнения государствами – членами Союза международных договоров и правовых актов, составляющих право Союза
- проводит в установленном порядке процедуру оценки регулирующего воздействия
- взаимодействует с органами государственной власти государств-членов, регулирующими сферы транспорта, инфраструктуры и естественных монополий
- оказывает содействие государствам-членам в урегулировании споров в рамках ЕАЭС до обращения в Суд Союза
- проводит расследования по нарушениям изменения уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках предельных уровней (ценовых пределов)
- принимает решения о расширении сфер естественных монополий в государствах-членах
- проводит сравнительный анализ системы и практики регулирования деятельности субъектов естественных монополий в государствах-членах
- содействует гармонизации регулирования в сферах естественных монополий в отношении экологических аспектов и энергоэффективности
- осуществляет международное сотрудничество
- обеспечивает работу консультативных органов

## КАК РЕГУЛИРУЮТСЯ ВОПРОСЫ ТРАНСПОРТА В ДОГОВОРЕ О ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ?

*Одной из ключевых составляющих Договора о Евразийском экономическом союзе является Раздел XXI «Транспорт», поскольку в современном мире транспорт является основой жизнедеятельности, а степень его развития, надежности и безопасности во многом определяет уровень экономического развития страны, материального благосостояния и социальной защищенности населения.*

### РАЗДЕЛ «ТРАНСПОРТ» ВКЛЮЧАЕТ СТАТЬИ 86 И 87, РЕГУЛИРУЮЩИЕ СЛЕДУЮЩИЕ ВОПРОСЫ:

- определение принципов, задач и приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики
- формирование основных направлений и этапов скоординированной (согласованной) транспортной политики
- определение особенностей применения положений Договора о ЕАЭС в отраслях транспорта
- взаимодействие государств-членов в сфере транспорта

**ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ СКООДИНИРОВАННОЙ (СОГЛАСОВАННОЙ) ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ И ОСОБЕННОСТИ ЕЕ ПРОВЕДЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ, ВОЗДУШНОМ, ВОДНОМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ, А ТАКЖЕ ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО (АВТОМОБИЛЬНОГО) КОНТРОЛЯ И ПОРЯДОК РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОСТУПА К УСЛУГАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, УСТАНОВЛЕННЫ В ПРИЛОЖЕНИИ № 24 «ПРОТОКОЛ О СКООДИНИРОВАННОЙ (СОГЛАСОВАННОЙ) ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ» К ДОГОВОРУ О ЕАЭС И В СООТВЕТСТВУЮЩИХ ПРИЛОЖЕНИЯХ К НЕМУ:**

#### **Приложение № 1**

к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике

Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза

#### **Приложение № 2**

к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике

Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

#### **Приложение № 1**

к Порядку регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

Правила доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза

#### **Приложение № 2**

к Порядку регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики

Правила оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза

Порядок, условия и этапность либерализации рынка транспортных услуг определяются международными договорами в рамках Союза.

Мониторинг исполнения Раздела XXI «Транспорт» осуществляет Евразийская экономическая комиссия.



## СКООРДИНИРОВАННАЯ (СОГЛАСОВАННАЯ) ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

---

*В Союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства.*

*Под единым транспортным пространством понимается совокупность транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, основанные на гармонизированном законодательстве государств-членов в сфере транспорта.*

Скоординированная (согласованная) транспортная политика формируется государствами-членами.

Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики будут утверждены Высшим Евразийским экономическим советом до конца 2016 года.

## СКООРДИНИРОВАННАЯ (СОГЛАСОВАННАЯ) ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

### ПРИНЦИПЫ

КОНКУРЕНЦИЯ → ОТКРЫТОСТЬ → БЕЗОПАСНОСТЬ → НАДЕЖНОСТЬ → ДОСТУПНОСТЬ → ЭКОЛОГИЧНОСТЬ

### ЗАДАЧИ

- создание общего рынка транспортных услуг
- принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации лучших практик
- интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему
- эффективное использование транзитного потенциала государств-членов
- повышение качества транспортных услуг
- обеспечение безопасности на транспорте
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека
- формирование благоприятного инвестиционного климата

### ПРИОРИТЕТЫ

- формирование единого транспортного пространства
- создание и развитие евразийских транспортных коридоров
- реализация и развитие транзитного потенциала Союза
- координация развития транспортной инфраструктуры
- создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки
- привлечение и использование кадрового потенциала государств-членов
- развитие науки и инноваций в сфере транспорта

## ЭФФЕКТЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ СКООРДИНИРОВАННОЙ (СОГЛАСОВАННОЙ) ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

### ДЛЯ ЭКОНОМИКИ



- обеспечение долгосрочного устойчивого экономического развития
- увеличение доли транспортных услуг в ВВП
- обеспечение роста грузопотоков в рамках взаимной и внешней торговли путем предоставления более качественных транспортных услуг
- реализация крупномасштабных проектов в сфере транспортной инфраструктуры
- создание новых производств и рабочих мест

### ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ



- повышение мобильности и транспортной доступности
- повышение надежности и качества транспортных услуг
- снижение негативного воздействия транспорта на жизнь и здоровье населения
- обеспечение прозрачности при формировании тарифов (цен) на услуги транспорта

### ДЛЯ БИЗНЕС-СООБЩЕСТВА



- снижение транспортной составляющей в конечной цене товара
- создание конкурентной среды на общем рынке транспортных услуг
- обеспечение равных условий доступа на рынок транспортных услуг
- развитие мультимодальных логистических центров
- развитие смешанных перевозок
- гармонизация условий и правил перевозок
- переход к формированию долгосрочных тарифов на транспортные услуги



## ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИНТЕГРАЦИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

---

### АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

**В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ № 24  
К ДОГОВОРУ О ЕАЭС ПРЕДУСМОТРЕНЫ СЛЕДУЮЩИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИНТЕГРАЦИИ:**

- выработка предложений по поэтапной либерализации услуг грузового автомобильного транспорта
- принятие согласованных мер по устранению препятствий (барьеров), влияющих на развитие международного автомобильного сообщения и формирование услуг автомобильного транспорта в рамках Союза
- реализация Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов ЕАЭС, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы
- установление единых подходов к осуществлению транспортно (автомобильного) контроля на внешней границе Союза
- развитие информационного обмена

### **ТРАНСПОРТНЫЙ (АВТОМОБИЛЬНЫЙ) КОНТРОЛЬ НА ВНЕШНЕЙ ГРАНИЦЕ СОЮЗА**

Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС определен Приложением № 1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике (Приложение № 24 к Договору о Союзе).

### **ГАРМОНИЗАЦИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ СОЮЗА, МЕТОДОВ И ТЕХНОЛОГИЙ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО (АВТОМОБИЛЬНОГО) КОНТРОЛЯ НА ВНЕШНЕЙ ГРАНИЦЕ СОЮЗА БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ В ЧАСТИ:**

- сближения требований к весовым параметрам транспортных средств при движении по автомобильным дорогам общего пользования, входящим в состав международных транспортных коридоров
- создания системы контроля за полной оплатой сборов за проезд транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования другого государства-члена
- выработки механизма по урегулированию спорных ситуаций (в случае их возникновения) с перевозчиками третьих стран
- выработки механизма возврата (задержания) транспортных средств в случае нарушения установленных требований по выполнению условий международной автомобильной перевозки по территории Союза

### **В ЦЕЛЯХ РЕАЛИЗАЦИИ ЭТОГО ПОРЯДКА ОРГАНЫ ТРАНСПОРТНОГО (АВТОМОБИЛЬНОГО) КОНТРОЛЯ:**

- взаимно и регулярно обмениваются информацией, полученной в результате транспортного (автомобильного) контроля
- организуют ведение базы данных о транспортных средствах, следующих транзитом через территорию одного государства-члена на территорию другого государства-члена, и взаимный обмен указанными данными

### **ПРОГРАММА ПОЭТАПНОЙ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ КАБОТАЖНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов ЕАЭС, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы утверждена Решением Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 года.

Основная цель Программы – облегчение доступа перевозчикам государств – членов Союза к оказанию услуг грузового автомобильного транспорта на всей территории Союза, независимо от гражданства и государства регистрации.

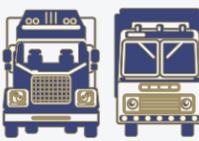
Задача Программы – определение последовательных действий государств-членов, направленных на поэтапное снятие ограничений, действующих в отношении каботажных автомобильных перевозок грузов.

В результате реализации Программы ожидается сокращение расходов потребителей на транспортные услуги, снижение доли и протяженности порожних пробегов, а также создание конкурентных условий на рынке автотранспортных услуг ЕАЭС.

Государства-члены совместно с Комиссией будут ежегодно проводить мероприятия по оценке ситуации на рынке автотранспортных услуг и принимать решения о необходимости дальнейшего открытия внутренних рынков автотранспортных услуг, в том числе каботажных автомобильных перевозок грузов.

В случае выявления негативных последствий от выполнения каботажных автомобильных перевозок грузов в регионах, открытых для их осуществления, государства-члены при содействии Комиссии будут проводить консультации для принятия мер по защите рынка услуг грузового автомобильного транспорта.

**ТЕРРИТОРИИ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕАЭС, ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ПРОГРАММОЙ  
ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КАБОТАЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ  
НА ПЕРВЫХ ДВУХ ЭТАПАХ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ**

	Республика Армения	Республика Беларусь	Кыргызская Республика	Российская Федерация	Республика Казахстан*
Республика Армения					
	Арагацотн, Лори, Тавуш				
Республика Беларусь	Гомельская, Могилевская, Витебская области		Гомельская, Могилевская, Витебская области		
Кыргызская Республика	Таласская, Иссык-Кульская, Чуйская области			Таласская, Иссык-Кульская, Чуйская области	
Российская Федерация	Ростовская область, Ставропольский край, Республика Северная Осетия – Алания	Брянская, Псковская, Смоленская области	Оренбургская, Челябинская, Новосибирская области		

\* Республика Казахстан присоединяется на IV этапе Программы.

**ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ЭТАПОВ ПРОГРАММЫ**

	Количество каботажных перевозок	Количество дней на совершение каботажной перевозки	Территория осуществления каботажной перевозки
I этап (2016–2017 гг.)	1	В течение 3 дней после завершения международной перевозки из страны, не являющейся членом Союза	В попутном направлении на территорию определенных областей
II этап (2018–2019 гг.)	1	В течение 7 дней после завершения международной перевозки из страны, не являющейся членом Союза	В попутном направлении на территорию определенных областей
III этап (2020–2024 гг.)	1	В течение 7 дней после завершения международной перевозки	В попутном направлении на территорию любых областей
IV этап (с 2025 г.)	3	В течение 7 дней после завершения международной перевозки	На территорию любых областей

**ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА  
ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕАЭС В 2014 ГОДУ**

	Республика Армения	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Кыргызская Республика	Российская Федерация	ЕАЭС
Автодороги общего пользования, тыс. км	7,8	101	97	34	1 396	<b>1 635,8</b>
Грузовые автомобили, тыс. шт.	15	414	569	115	6 235	<b>7 348</b>
Грузооборот, млрд т-км	0,5	27	155 <sup>1</sup>	1,3	247	<b>430,8</b>
Пассажирооборот, млрд пасс.-км	2,5	9,8	215 <sup>1</sup>	8	127,4	<b>362,7</b>
Перевозки грузов, млн тонн	5,4	196	3 129 <sup>1</sup>	27	5 414	<b>8 771,4</b>
Перевозки пассажиров, млрд человек	0,2	1,3	21,2 <sup>1</sup>	0,6	11,5	<b>34,8</b>
Количество МАПП <sup>2</sup> , расположенных на внешней границе Союза	4	25	18	6	120	<b>173</b>

<sup>1</sup> С учетом оценки объемов перевозок индивидуальными предпринимателями.

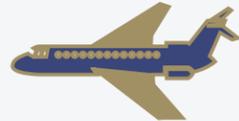
<sup>2</sup> МАПП – международные автомобильные пункты пропуска.

## ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

**ИНТЕГРАЦИЯ В СФЕРЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ № 24 К ДОГОВОРУ О ЕАЭС БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ ПУТЕМ ПОЭТАПНОГО ФОРМИРОВАНИЯ ОБЩЕГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В ЭТОЙ СФЕРЕ НА СЛЕДУЮЩИХ ПРИНЦИПАХ:**

- обеспечение соответствия международных договоров и актов, составляющих право Союза, нормам и принципам международного права в области гражданской авиации
- гармонизация законодательства государств-членов в соответствии с нормами и принципами международного права в области гражданской авиации
- обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции
- создание условий для обновления парка воздушных судов, модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов в соответствии с требованиями и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО)
- обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности
- обеспечение недискриминационного доступа авиационных компаний государств-членов к авиационной инфраструктуре
- расширение воздушных сообщений между государствами-членами

### ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕАЭС В 2014 ГОДУ

	Республика Армения	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Кыргызская Республика	Российская Федерация	ЕАЭС
						
Протяженность воздушных трасс, тыс. км	2,3	20	80,7	3,5	687	<b>793,5</b>
Количество авиакомпаний, ед.	7	29	56	17	116	<b>225</b>
Количество международных аэропортов, ед.	2	7	11	4	70	<b>94</b>
Грузооборот, млн т-км	2	65	49	83	5 152	<b>5 351</b>
Пассажирооборот, млрд пасс.-км	0,3	3,1	10,6	2,2	241,4	<b>257,6</b>
Перевозки грузов, тыс. тонн	10,4	40,9	19,6	0,2	1 300	<b>1 371,1</b>
Перевозки пассажиров, млн человек	2,1	2,0	5,4	1,2	93,2	<b>103,9</b>

## ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

### ИНТЕГРАЦИЯ В СФЕРЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ № 24 К ДОГОВОРУ О ЕАЭС БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ НА ОСНОВЕ:

- гармонизации законодательства государств-членов по вопросам водного транспорта (внутреннего водного и морского)
- выработки предложений по формированию единого транспортного пространства и общего рынка услуг в сфере водного транспорта
- безразрешительного (свободного) прохода судов под флагами государств – членов Союза по внутренним водным путям других государств-членов в порядке и на условиях, определяемых Соглашением о судоходстве

Основная цель Соглашения – предоставление права безразрешительного (свободного) прохода судов под флагами государств-членов по внутренним водным путям других государств-членов, предоставление каждой из Сторон судам других Сторон таких же прав, какими пользуются ее суда.

### СОГЛАШЕНИЕ О СУДОХОДСТВЕ ОПРЕДЕЛЯЕТ ПОРЯДОК И УСЛОВИЯ ПЛАВАНИЯ СУДОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ПРИ СОВЕРШЕНИИ:

- перевозок и буксировки на смежных внутренних водных путях
- транзитного прохода по внутренним водным путям
- двусторонних перевозок

Проект Соглашения о судоходстве до конца 2015 года планируется представить на рассмотрение органам ЕАЭС.

### ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕАЭС В 2014 ГОДУ

	Республика Армения	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Кыргызская Республика	Российская Федерация	ЕАЭС
						
Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей, тыс. км	–	1,6	4,2	–	101,7	<b>107,5</b>
Количество речных судов, шт.	–	655	659	75	22 700	<b>24 089</b>
Количество речных портов, ед.	–	10	2	–	115	<b>127</b>
Количество морских судов, шт.	–	7	89	–	2 769	<b>2 865</b>
Количество морских портов, ед.	–	–	2	–	67	<b>69</b>
Грузооборот, млн т-км	–	50	2 495	3	103 733	<b>106 281</b>
Пассажирооборот, млн пасс.-км	–	3	1,2	–	570	<b>574,2</b>
Перевозки грузов, тыс. тонн	–	3 758	4 925	15	134 191	<b>142 889</b>
Перевозки пассажиров, млн человек	–	0,3	0,1	–	20	<b>20,4</b>

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТ

**ИНТЕГРАЦИЯ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ № 24 К ДОГОВОРУ О ЕАЭС И ПРЕДУСМАТРИВАЕТ:**

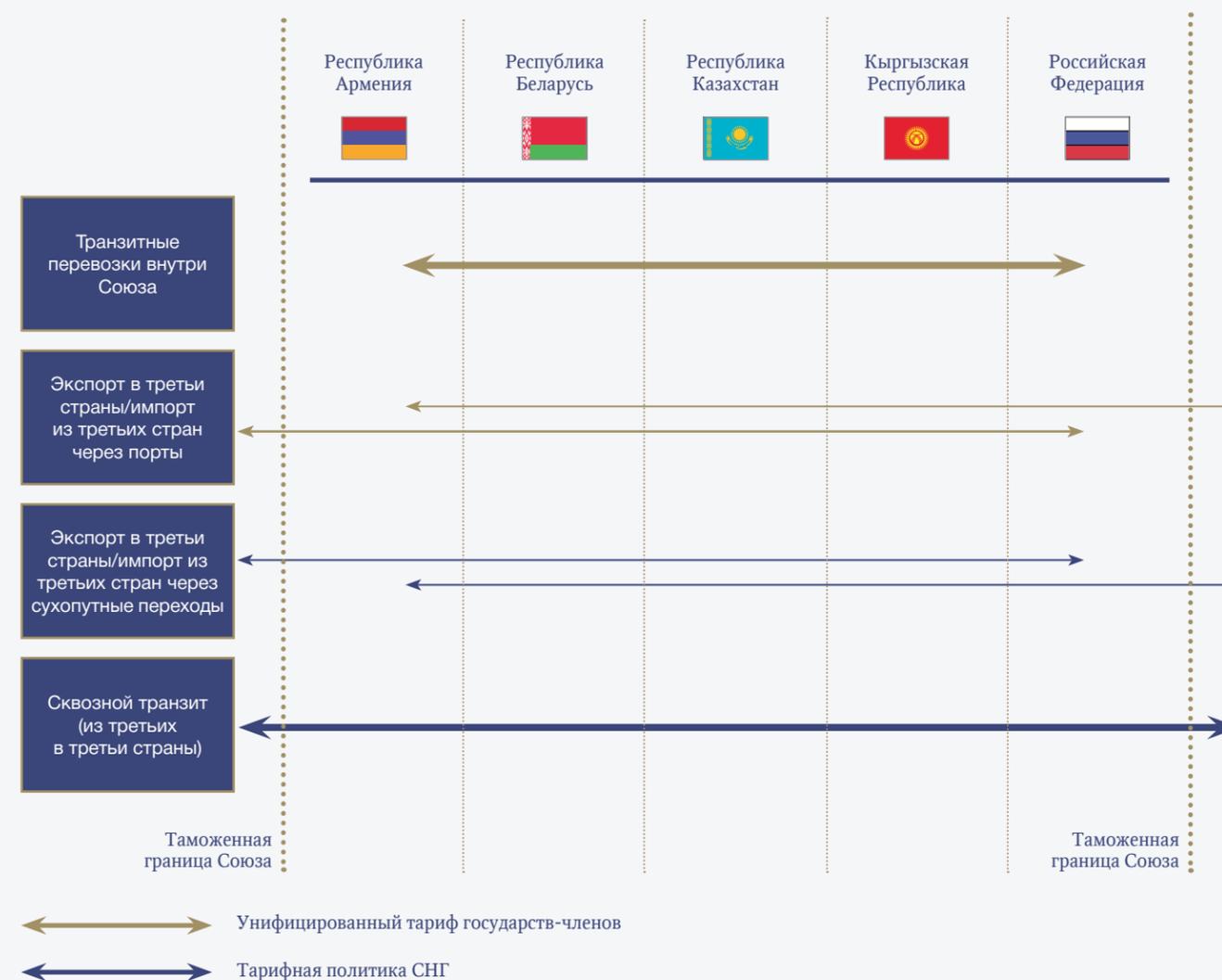
- поэтапное формирование общего рынка транспортных услуг в сфере железнодорожного транспорта
- соблюдение условий доступа перевозчиков государства-члена к услугам инфраструктуры другого государства-члена
- обеспечение доступа потребителей и организаций железнодорожного транспорта одного государства-члена на внутренний рынок услуг железнодорожного транспорта другого государства-члена
- определение порядка и условий оказания иных услуг железнодорожного транспорта
- рассмотрение Комиссией заявлений потребителей о защите своих нарушенных прав и интересов действиями организаций железнодорожного транспорта по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов
- установление общих подходов к требованиям и порядку выдачи сертификата безопасности на железнодорожном транспорте
- мониторинг применения унифицированных тарифов по видам сообщений (экспортный, импортный и внутригосударственный) при перевозке грузов железнодорожным транспортом
- проведение скоординированной (согласованной) тарифной политики при перевозках грузов с территории одного государства-члена транзитом через территорию другого государства-члена в третьи страны и в обратном направлении, а также при перевозках грузов из третьих стран в третьи страны транзитом через территории государств-членов

### ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ УСТАНОВЛЕНИЯ ТАРИФОВ НА УСЛУГИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Тарифы на услуги железнодорожного транспорта устанавливаются в соответствии с законодательством государств-членов и международными договорами с обеспечением возможности дифференциации тарифов на основе следующих принципов:

- возмещение экономически обоснованных затрат, непосредственно относящихся к оказываемым услугам
- обеспечение транспарентности тарифов и возможности их пересмотра
- обеспечение публичности при установлении тарифов
- применение гармонизированного подхода к определению номенклатуры грузов

### ПРИМЕНЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ ПРИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ В РАМКАХ СОЮЗА

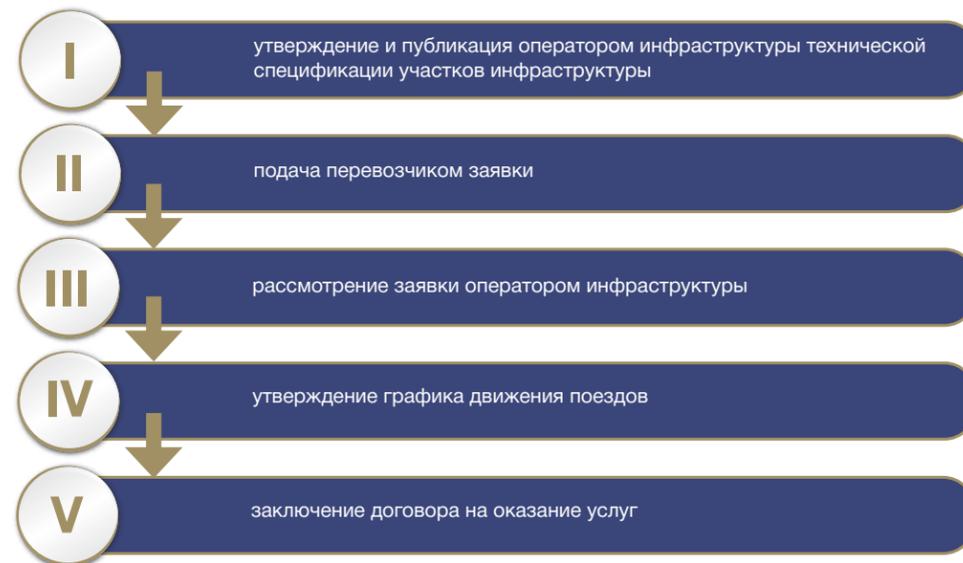


## ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДОСТУПА К УСЛУГАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Доступ предоставляется на сопредельных участках инфраструктуры и основывается на ключевых принципах:

- равенства требований к перевозчикам с учетом технических и технологических возможностей в пределах пропускной способности участков инфраструктуры
- применения в отношении перевозчиков единой ценовой (тарифной) политики
- приоритетности (очередности) предоставления перевозчикам доступа к услугам инфраструктуры в условиях ограниченной пропускной способности инфраструктуры в соответствии с нормативным графиком движения поездов

## ЭТАПЫ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ДОСТУПА К УСЛУГАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ



## ОБЪЕДИНЕННАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ

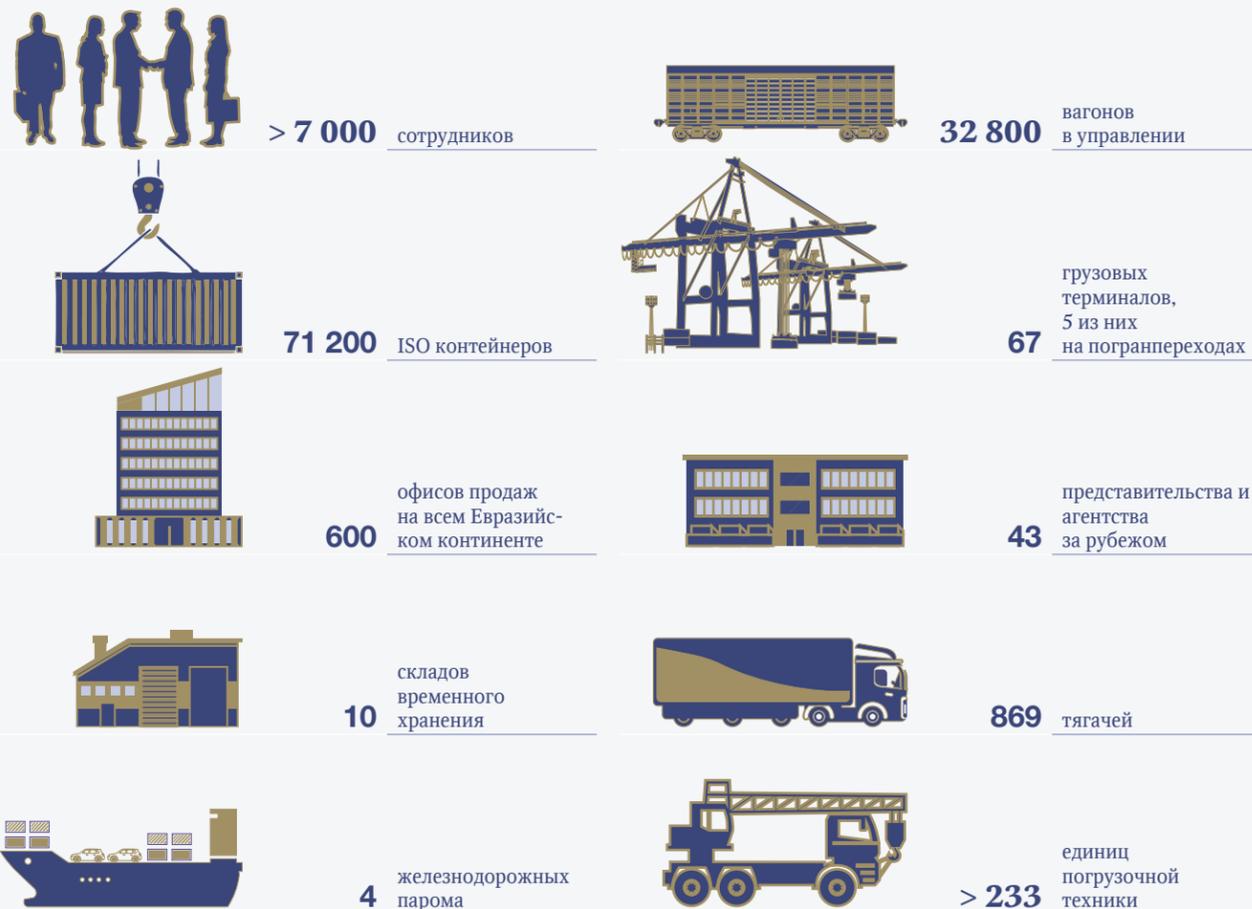
Акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК) создана 13 ноября 2014 года государственными железнодорожными компаниями Беларуси, Казахстана и России.

## ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ ОТЛК:

- создание единого логистического бизнес-пространства в ЕАЭС
- повышение международной конкурентоспособности логистической системы ЕАЭС на глобальном транспортном рынке
- интеграция транспортных процессов внутри ЕАЭС
- развитие международного транспортного коридора «Запад–Восток»
- сокращение сроков и себестоимости доставки грузов

В настоящее время в уставный капитал ОТЛК внесены пакеты дочерних обществ ОАО «РЖД»: «ТрансКонтейнер» и «РЖД Логистика».

**ОТЛК СОЗДАЕТСЯ ПОЭТАПНО, И В КОНЕЧНОМ ИТОГЕ ГРУППА ОТЛК ОБЪЕДИНИТ В ЕДИНЬИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ БИЗНЕС**



**ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕАЭС В 2014 ГОДУ**



	Республика Армения	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Кыргызская Республика	Российская Федерация	ЕАЭС
Эксплуатационные пути, тыс. км	0,8	5,5	15,3	0,4	86,3	<b>108,3</b>
<i>в том числе электрифицированные пути</i>						
тыс. км	0,8	1,0	4,2	–	43,3	<b>49,3</b>
в % к итогу	100	18	28	–	50	<b>46</b>
Локомотивы, шт.	124	828	1 941	53	17 914	<b>20 860</b>
Грузовые вагоны, тыс. шт.	1,6	32,5	128,7	1,7	1 206,5	<b>1 371</b>
Пассажирские вагоны, шт.	41	1642	2 413	430	23 193	<b>27 719</b>
Грузооборот, млрд т-км	1	45	214	1	2 298	<b>2 559</b>
Пассажирооборот, млрд пасс.-км	0,1	7,8	28	0,1	128,6	<b>164,6</b>
Перевозки грузов, млн тонн	3,0	141,4	275,4	1,5	1 375	<b>1 796,3</b>
Перевозки пассажиров, млн человек	0,4	91,6	34,4	0,3	1 076	<b>1 202,7</b>

**СЕЙЧАС КОМПАНИИ ГРУППЫ ОТЛК В СОВОКУПНОСТИ ОКАЗЫВАЮТ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ В СЛЕДУЮЩИХ ОБЪЕМАХ:**

- перевозки контейнерных грузов – более 1,7 млн ДФЭ (в двадцатифутовом эквиваленте) в год
- терминальная обработка контейнеров – более 1,6 млн ДФЭ (в двадцатифутовом эквиваленте) в год
- терминальная обработка неконтейнерных (массовых) грузов – более 3 млн тонн в год
- экспедирование грузов – почти 40 млн тонн в год

## СОПРЯЖЕНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА С ПРОЕКТОМ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

Осенью 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин объявил о начале реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). Главная цель проекта – сотрудничество в сфере торговли, транспорта и инвестиций.

В настоящее время Комиссией ведется работа по его сопряжению с Евразийским экономическим союзом, одобренная президентами государств – членов ЕАЭС и председателем КНР.

В сфере транспорта и инфраструктуры предполагается решение следующих задач:

- укрепление взаимосвязанности в области логистики, транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок;
- реализация проектов инфраструктурного соразвития для расширения и оптимизации региональных производственных сетей.

Высший Евразийский экономический совет в этих целях поручил Комиссии совместно с государствами-членами организовать отраслевую работу по определению конкретных проектов и сфер взаимодействия, а также подготовить проект «дорожной карты».

Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП предполагает создание современных систем международных логистических центров и хабов на основных международных транспортных коридорах, проходящих по территории Евразии: «Западная Европа–Западный Китай», «Север–Юг», «Восток–Запад» и Северный морской путь.

Эти планы могут быть дополнены меридиональными транспортными артериями, соединяющими Сибирь с центральными и западными регионами Китая, странами Центральной и Южной Азии, идущими через Монголию и Казахстан.

На практике функционирование и развитие международных транспортных коридоров означает проведение скоординированной политики, направленной на устранение административных, технологических, технических и экономических барьеров в рамках одного коридора путем гармонизации, стандартизации и системного планирования.

Для государств – членов ЕАЭС ЭПШП обеспечит приток инвестиций в транспортную инфраструктуру, модернизация которой, в свою очередь, усилит взаимную торговлю между странами Союза и повысит их инвестиционную привлекательность. В долгосрочной перспективе это приведет к ускорению роста других отраслей экономики.

Страны ЕАЭС намерены включить проект «Экономический пояс Шелкового пути» в программы развития своих экономик. В частности, объявленная Президентом Республики Казахстан Нурсултаном Назарбаевым в ноябре 2014 года новая экономическая политика «Нурлы жол» в значительной степени синхронизирована и базируется на планах по развитию ЭПШП, важным звеном которого станет новый высокоскоростной мультимодальный транспортный маршрут «Евразийский трансконтинентальный коридор».

Стержнем программы «Нурлы жол» стал план инфраструктурного развития страны, направленный на увеличение пропускной способности транспортных мощностей и дальнейшее развитие транспортно-логистической системы, которое будет осуществляться в рамках формирования макрорегионов по принципу хабов. При этом инфраструктурный каркас свяжет макрорегионы с Астаной и между собой магистральными автомобильными, железнодорожными и авиационными линиями по лучевому принципу.

**ОСНОВНЫЕ ГРУЗОПОТОКИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ**



## ВОПРОСЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

Регулируемые государством сферы естественных монополий с точки зрения интеграционного сотрудничества обладают значительным потенциалом и играют важную роль в повышении экономической привлекательности взаимных торговых отношений.

Раздел XIX «Естественные монополии» Договора о ЕАЭС содержит правовые основы для формирования и установления единых принципов и общих правил регулирования деятельности субъектов естественных монополий, обеспечения доступности услуг, реализуемых субъектами естественных монополий, соблюдения баланса интересов их потребителей и производителей.

Естественная монополия – состояние рынка услуг, при котором создание конкурентных условий для удовлетворения спроса на определенный вид услуг невозможно или экономически нецелесообразно в силу технологических особенностей производства и предоставления данного вида услуг.

Доступ к услугам субъектов естественных монополий – оказание субъектами естественных монополий одного государства-члена услуг, относящихся к сфере естественных монополий, потребителям другого государства-члена на условиях, не менее благоприятных, чем те, на которых предоставляется аналогичная услуга потребителям первого государства-члена при наличии технической возможности.

Субъект естественной монополии – хозяйствующий субъект, оказывающий услуги в сферах естественных монополий, установленных законодательством государств-членов.

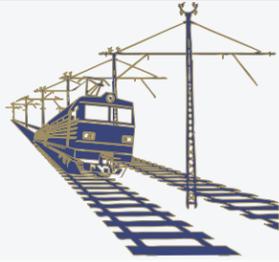
Решением Высшего Евразийского экономического совета от 24 декабря 2013 года утвержден Перечень нормативных правовых актов государств – членов Таможенного союза и Единого экономического пространства в области регулирования деятельности субъектов естественных монополий, которые подлежат сближению. В нем определена последовательность осуществления мер по гармонизации законодательств государств-членов о естественных монополиях, а также по гармонизации нормативных правовых актов, регулирующих передачу и (или) распределение электрической энергии, транспортировку нефти и услуги железнодорожного транспорта. Завершить указанную работу государства-члены планируют до конца 2016 года.

В 2013 году был утвержден Поэтапный план формирования ЕЭП в отношении сфер естественных монополий (в секторальном (отраслевом) разрезе), мероприятия которого полностью выполнены государствами – членами ЕАЭС в 2014 году.

Ежегодно, начиная с 2012 года, совместно с уполномоченными органами государств – членов Союза проводится сравнительный анализ систем и практик регулирования деятельности субъектов естественных монополий, в том числе в отношении энергоэффективности.

По итогам работы по сближению законодательств государств – членов Союза в области регулирования деятельности субъектов естественных монополий будут созданы условия для либерализации и развития их деятельности, что обеспечит снижение издержек производителей, повысит конкурентоспособность производимой ими продукции, сформирует свободный рынок.

**СФЕРЫ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕАЭС  
В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И ИНФРАСТРУКТУРЫ**

	Республика Армения	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Кыргызская Республика	Российская Федерация
		Услуги, оказываемые коммуникациями железнодорожного транспорта, обеспечивающими движение транспорта общего пользования, управление движением поездов, железнодорожные перевозки	Услуги магистральных железнодорожных сетей	Железнодорожные перевозки	Железнодорожные перевозки
	-	-	Услуги железнодорожных путей с объектами железнодорожного транспорта по договорам концессии	-	-
	-	-	Услуги подъездных путей	-	-
		Услуги транспортных терминалов, аэропортов	Услуги аэронавигации	Аэронавигационное обеспечение полетов	
	-	Аэронавигационные услуги	Услуги портов, аэропортов	Наземное обслуживание внутренних воздушных перевозок	Услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах
	-	-	-	-	Услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей
	-	-	-	-	Ледокольная проводка судов в акватории Северного морского пути

**ЕДИНАЯ МЕТОДОЛОГИЯ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ В СФЕРАХ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ**

В настоящее время в государствах-членах имеются существенные различия в области тарифообразования на услуги естественных монополий, в том числе в методах тарифного регулирования, структуре тарифов, реализации конкретных принципов регулирования.

Для решения указанных вопросов Коллегией Комиссии 7 октября 2014 года рекомендована государствам-членам Единая методология тарифообразования в сферах естественных монополий, в которой определены общие принципы и методы тарифного регулирования, а также особенности учета затрат для всех сфер естественных монополий.

**ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДОЛОГИИ НАПРАВЛЕНО НА:**

- создание единого ориентира для сближения позиций стран Союза в регулировании сфер естественных монополий
- создание действенных и прозрачных механизмов тарифообразования на основе рекомендуемого перечня расходов (затрат), учитываемых и не учитываемых при формировании тарифов
- преодоление существующих барьеров для создания общего рынка услуг
- обеспечение равных условий для потребителей услуг субъектов естественных монополий
- снижение темпов роста тарифов на услуги субъектов естественных монополий

## МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

*Международная деятельность ЕАЭС определена статьей 7 Договора о Союзе. ЕАЭС имеет право осуществлять в пределах своей компетенции международную деятельность, направленную на решение стоящих перед ним задач, и в ее рамках осуществлять сотрудничество с государствами, международными организациями и международными интеграционными объединениями и самостоятельно либо совместно с государствами-членами заключать с ними международные договоры.*

### **МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ КОМИССИЕЙ В РАМКАХ ПОДПИСАННЫХ МЕМОРАНДУМОВ:**

- со структурными подразделениями Организации Объединенных Наций (Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН), Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД))
- Межгосударственным авиационным комитетом (МАК)
- Исполнительным комитетом Содружества Независимых Государств
- Международным союзом автомобильного транспорта (IRU)

В ближайшее время планируется подписание Меморандума о взаимопонимании Евразийской экономической комиссии с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Осуществляются международные контакты с представителями государственных органов и различных организаций третьих государств, что позволяет использовать в работе их опыт регулирования транспортной сферы, формирования и реализации транспортной политики, реализации инфраструктурных проектов.

## Контактная информация

Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре

**Мансуров Таир Аймухаметович**

Приемная: +7 (495) 669-24-00, доб. 53-01, 53-11

E-mail: mansurov@ecommission.org

Руководитель секретариата Члена Коллегии (Министра)  
по энергетике и инфраструктуре

**Шубеков Булат Касымбекович**

Телефон: +7 (495) 669-24-00, доб. 53-02

E-mail: shubekov@ecommission.org

Помощник Члена Коллегии (Министра) по энергетике и инфраструктуре

**Трубаров Сергей Владимирович**

Телефон: +7 (495) 669-24-00, доб. 53-05

E-mail: trubarov@ecommission.org

Директор Департамента транспорта и инфраструктуры

**Нурахметов Ержан Сагимбаевич**

Телефон: +7 (495) 669-24-00, доб. 53-21

E-mail: nurakhmetov@ecommission.org

Заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры

**Асаул Максим Анатольевич**

Телефон: +7 (495) 669-24-00, доб. 53-36

E-mail: asaul@ecommission.org

Заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры

**Негрей Сергей Викторович**

Телефон: +7 (495) 669-24-00, доб. 52-20

E-mail: negrey@ecommission.org

Пресс-служба Евразийской экономической комиссии

Телефон: +7 (495) 669-24-00, доб. 40-12

E-mail: press@ecommission.org

Сайт Евразийской экономической комиссии:

[www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)