

## **ПРОТОКОЛ №3**

**проведения первого этапа двухэтапного конкурса на право заключения договора на выполнение научно-исследовательской работы для нужд Евразийской экономической комиссии в 2012-2013 годах по теме: «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий».**

г. Москва

« 26 » ноября 2012 года

**Председествовал:** Баталов Аскар Булатович – председатель конкурсной комиссии по проведению двухэтапного конкурса на право заключения договора на выполнение научно-исследовательской работы для нужд Евразийской экономической комиссии в 2012-2013 годах по теме: «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий», директор Департамента транспорта и инфраструктуры.

### **Присутствовали члены конкурсной комиссии:**

Трубаров Сергей Владимирович – помощник члена Коллегии (Министра) по энергетике и инфраструктуре (заместитель председателя конкурсной комиссии);

Карякина Ольга Аркадьевна – заместитель директора Департамента финансов;

Дуйсенбай Думан Тусипулы – начальник отдела перевозок Департамента транспорта и инфраструктуры;

Голополосов Дмитрий Владимирович – начальник отдела тарифной политики в сфере транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры;

Несветайлова Светлана Владимировна – заместитель начальника отдела инфраструктуры Департамента транспорта и инфраструктуры;

Кульжанов Ерболат Тлешевич – консультант отдела перевозок Департамента транспорта и инфраструктуры (секретарь конкурсной комиссии).

На заседании присутствовало 100% состава конкурсной комиссии.

1. Процедура обсуждения с участниками размещения заказа относительно любых предложений о качестве научно – исследовательской работы и иных предложений об условиях исполнения договора проводится по адресу: 105064, г. Москва, Яковоапостольский переулок, д.12, стр.1, комната №04-10, в 11 часов 00 минут по московскому времени.

2. Участие в первом этапе двухэтапного конкурса принимают следующие участники размещения заказа:

№ п/п	Участник размещения заказа	Почтовый адрес
1	Институт экономики Национальной академии наук Беларуси	220072, г. Минск, ул. Сурганова, 1, корп.2
2	Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук	117418, г. Москва, Нахимовский проспект, 47

3. Конкурсной комиссией обсуждены предложения Института экономики Национальной академии наук Беларуси, изложенные в документе «Предложение о качестве НИР и иные предложения об условиях исполнения договора».

4. Конкурсной комиссией обсуждены предложения Института народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук, изложенные в документе «Предложение о качестве НИР и иные предложения об условиях исполнения договора».

5. По результатам обсуждения конкурсной комиссией принято решение внести изменения и дополнения в Раздел II «Требования к техническим характеристикам научно – исследовательской работы по теме: «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий» Извещения о проведении двухэтапного конкурса».

6. Настоящий протокол, а также внесенные изменения и дополнения в требования Извещения подлежат размещению на официальном сайте Евразийской экономической комиссии.

Председатель  
конкурсной комиссии \_\_\_\_\_ Баталов А.Б.

Заместитель председателя  
конкурсной комиссии \_\_\_\_\_ Трубаров С.В.

Секретарь  
конкурсной комиссии \_\_\_\_\_ Кульжанов Е.Т.

Члены  
конкурсной комиссии:

\_\_\_\_\_ Карякина О.А.

\_\_\_\_\_ Дуйсенбай Д.Т.

\_\_\_\_\_ Голополосов Д.В.

\_\_\_\_\_ Несветайлова С.В.

Заказчик \_\_\_\_\_ Баталов А.Б.

**Раздел II. Требования к техническим характеристикам научно-исследовательской работы по теме: «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий (в новой редакции)».**

**1. Введение.**

Президенты Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, принимая Декларацию о евразийской экономической интеграции 18 ноября 2011 года, подтвердили начало функционирования с 1 января 2012 г. Единого экономического пространства в целях обеспечения свободы движения товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов.

Главным содержанием дальнейшей интеграции провозглашена полная реализация потенциала Таможенного союза и Единого экономического пространства, направленная на повышение благосостояния и качества жизни граждан, устойчивое социально-экономическое развитие, всестороннюю модернизацию и усиление национальной конкурентоспособности в рамках глобальной экономики.

Транспортная отрасль совместно с другими инфраструктурными областями обеспечивает основные условия жизнедеятельности общества и выступает как один из ключевых инструментов в области реализации социальных, экономических и внешнеполитических задач. Устойчивое развитие транспорта повышает пространственную доступность территорий, условия и качество жизни населения, способствует свободному перемещению товаров и услуг, развитию конкуренции и экономической деятельности. В связи с этим одним из основных направлений интеграционных процессов, определенных Декларацией о евразийской экономической интеграции от 18 ноября 2011 года, является формирование согласованной транспортной политики.

Под согласованной транспортной политикой понимается система мер и действий государств – членов Таможенного союза и Единого экономического пространства (далее – государства-члены), направленных на обеспечение интеграции и эффективное развитие транспортных систем путем создания общего рынка транспортных услуг на принципах открытости, конкуренции, эффективности, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

Развитие транспорта государств-членов характеризуется наличием ряда системных проблем, препятствующих интеграционным процессам:

- недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения;
- низкий уровень конкуренции и недостаточное качество транспортных услуг;
- высокая доля транспортных затрат в себестоимости продукции;
- наличие технических и административных барьеров, а также инфраструктурных барьеров в сообщении с третьими странами;

низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;

наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;

высокий уровень износа транспортных средств, подвижного состава и объектов инфраструктуры;

низкий уровень развития интеллектуальных транспортных систем;

различия в нормативно-правовой базе государств-членов, регулирующей транспортную деятельность, невысокий уровень гармонизации с европейскими требованиями в части транспортной и экологической безопасности, технических параметров состояния дорог;

низкий уровень транспортной безопасности;

негативное влияние транспорта на экологию;

не решен вопрос свободы транзита – ключевого фактора для подключения транспортных коридоров Единого экономического пространства в европейскую и азиатскую транспортно-логистические системы.

Наличие указанных проблем в сфере транспорта увеличивает транспортную составляющую в цене товаров, повышает стоимость и ухудшает качество перевозок, оказывает негативное влияние на туризм и торговлю.

Для создания общего рынка транспортных услуг и единой транспортной зоны как необходимых условий осуществления эффективной интеграционной политики по формированию Единого экономического пространства необходимо решение существующих проблем путем проведения государствами-членами согласованной транспортной политики.

Целью согласованной транспортной политики государств-членов является повышение эффективности интеграционных процессов, обеспечивающих динамичное развитие Единого экономического пространства, свободное перемещение товаров и оказание услуг на основе открытости и доступности транспортного рынка, роста конкурентоспособности транспортных услуг на мировом рынке.

Для достижения поставленной цели ставятся следующие задачи:

проведение государствами-членами согласованных действий по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации лучших практик государств-членов;

интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему;

эффективное использование совокупного транзитного потенциала государств-членов;

обеспечение доступности и качества транспортных услуг;

снижение доли транспортной составляющей в стоимости продукции;

обеспечение транспортной безопасности;

снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;

формирование благоприятного инвестиционного климата.

## **2. Цель, задачи и исходные данные для выполнения работы.**

Целью данной научно – исследовательской работы является разработка документа, определяющего согласованную транспортную политику государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства на период до 2020 года.

### **Задачи, которые необходимо решить при выполнении научно-исследовательской работы:**

- определить предпосылки формирования транспортной политики в рамках Единого экономического пространства;
- провести анализ текущего состояния транспортных комплексов государств-членов ЕЭП;
- провести анализ законодательного и нормативно-правового регулирования, включая ценовое и тарифное регулирование в различных видах транспорта, перспектив их гармонизации;
- осуществить разработку прогнозных оценок спроса на транспортные услуги в государствах-членах на период до 2020 года;
- определить количественные значения целевых индикаторов реализации транспортной политики;
- разработать и обосновать основные направления развития транспортных систем Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации на период до 2020 года;
- разработать прогнозные оценки последствий вступления в ВТО для транспортного комплекса государств-членов (по видам транспорта) и предложить меры по устранению негативных последствий;
- разработать и обосновать основные приоритеты транспортной политики Единого экономического пространства, а также этапы и механизмы по их реализации, в том числе:
  - 1) создание общего рынка транспортных услуг в рамках ЕЭП, включая следующие направления:
    - либерализация рынка транспортных услуг;
    - создание условий для развития конкуренции и предотвращения недобросовестной конкуренции;
    - устранение технических и административных барьеров;
    - обеспечение качества транспортных услуг в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой;
    - создание общей системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг;
    - обеспечение свободы транзита при осуществлении международных перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами;
    - формирование согласованной тарифной политики;

осуществление последовательных мер по гармонизации действующих норм национальных законодательств Сторон в отношении сфер естественных монополий на транспорте.

2) формирование единой транспортной зоны в рамках Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, включая следующие направления:

создание единых зон железнодорожного, воздушного, автомобильного, морского и внутреннего водного транспорта;

создание устойчивой мультимодальной транспортной системы, включающей международные транспортные коридоры, крупные транспортные узлы и транспортно-логистические центры;

выявление и устранение технических и административных барьеров;

создание условий для обновления парка воздушных и водных судов, подвижного состава с учетом единых требований транспортной и экологической безопасности;

содействие развитию контейнерных, контрейлерных перевозок грузов, скоростных и высокоскоростных пассажирских сообщений;

создание систем управления единой транспортной зоной, отраслевыми зонами с применением интеллектуальных транспортных систем;

формирование инвестиционной модели развития транспортной инфраструктуры, в том числе:

принятие мер по согласованному развитию транспортной инфраструктуры и унификации технических и технологических параметров по направлениям транспортных коридоров государств-членов ЕЭП;

проведение согласованной политики субсидирования деятельности инфраструктуры;

проведение согласованной политики привлечения иностранных инвестиций для формирования и развития транспортных коридоров;

проведение согласованной политики ассигнования строительства новой инфраструктуры.

3) реализация совокупного транзитного потенциала стран-участников ЕЭП, включая следующие основные направления:

повышение конкурентоспособности транспортной инфраструктуры государств-членов для транзитных перевозок пассажиров и грузов третьих стран за счет сокращения сроков доставки грузов и соблюдения расписания движения транспортных средств, создания комфортных условий для пассажиров, совершенствования управления, фрахтовой и стивидорной деятельности, обеспечения безопасности, развития логистических схем;

комплексное развитие международных транспортных коридоров, крупных транспортных узлов и транспортно-логистических центров;

расширение экспорта транспортных услуг путем повышения конкурентоспособности перевозчиков государств-членов.

4) развитие науки и инноваций в сфере транспорта, включая следующие основные направления:

создание условий, обеспечивающих свободное перемещение и профессиональный рост научных кадров, формирование современной научно-исследовательской базы и взаимовыгодное международное научно-техническое сотрудничество в сфере транспорта;

внедрение среднесрочного и долгосрочного планирования научных исследований, обеспечивающих инновационное развитие сферы транспорта;

формирование и развитие современных, конкурентоспособных и эффективных образовательных и научных центров;

содействие проведению системных научных исследований и внедрения инноваций в сфере транспорта;

обеспечение подготовки научных кадров для сферы транспорта в соответствии с международными стандартами.

5) рациональное использование кадрового потенциала в сфере транспорта, включая следующие основные направления:

установление недискриминационных условий в отношении найма профессиональной рабочей силы;

обеспечение условий профессиональной деятельности в соответствии с международными стандартами;

создание условий для системы непрерывной подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров, широкого доступа к высококачественному высшему образованию, гармонизации учебных программ в соответствии с международными требованиями;

формирование единых требований к профессиональной квалификации.

6) Создание системы управления согласованной транспортной политикой государств – членов Единого экономического пространства, включая следующие основные направления:

обеспечение согласованности транспортной политики с экономической политикой Таможенного союза и Единого экономического пространства;

мониторинг проведения согласованной транспортной политики, оценка ее результатов и определение перспектив развития транспортной политики;

установление согласованных подходов при формировании взаимоотношений в сфере транспорта с третьими странами;

практическое взаимодействие с международными организациями в сфере транспорта.

– разработать поэтапный План мероприятий по реализации «Транспортной политики Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий».

Достижение цели и решение задач согласованной транспортной политики государств-членов должно осуществляться через следующие нормативно-правовые, экономические, административные и технико-технологические механизмы:

1) гармонизация или унификация законодательства в сфере транспорта государств-членов в соответствии с основными направлениями согласованной транспортной политики государств-членов, в том числе в части:

доступа к общему рынку транспортных услуг и единой транспортной зоне;  
отмены разрешений и других ограничений на транзит пассажиров и грузов между государствами-членами;

условий перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами и третьими странами;

доступа к обучению, повышению квалификации профессиональной рабочей силы для сферы транспорта, единые требования к их профессиональной квалификации;

обязательного страхования гражданско-правовой ответственности в сфере транспорта;  
контроля за въездом (выездом) пассажиров, транспортных средств, включая транспортные средства третьих стран, на внешних границах Таможенного союза;

весовых, габаритных и других технических требований к транспортным средствам, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов;

технических стандартов в сфере транспорта на основе международных требований;

обновления и утилизации транспортных средств;

единых требований по обеспечению транспортной безопасности, включая вопросы обязательного страхования гражданско-правовой ответственности в сфере транспорта;

единых требований по обеспечению экологической безопасности;

принятие наднациональных и национальных стратегических и программных документов по реализации согласованной транспортной политики государств-членов;

переход от двусторонних соглашений, заключенных между государствами-членами, к многосторонним соглашениям государств-членов по видам транспорта;

содействие созданию транснациональных транспортных, логистических и экспедиторских компаний;

предоставление национального режима транспортным компаниям одного государства-члена на территории другого государства-члена;

2) применение современных транспортно-таможенных технологий на внешних границах Таможенного союза, в том числе за счет развития института предварительного информирования таможенных органов о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза, что позволит ускорить обработку грузов в пунктах пропуска через таможенную границу Таможенного союза;

3) создание условий для повышения инвестиционной привлекательности транспортной сферы, определение приоритетных сфер государственного инвестирования; развитие форм государственно-частного партнерства;

4) создание механизмов финансирования, разработка и осуществление совместных научных исследований по ключевым проблемам в сфере транспорта;

5) создание единой информационной среды взаимодействия участников транспортно-логистических процессов;

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

7) создание и внедрение 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;

- 8) определение принципов и механизмов формирования системы управления согласованной транспортной политикой государств-членов;
- 9) определение компетенции, порядка функционирования органов управления согласованной транспортной политикой;
- 10) создание новых международных организаций в сфере транспорта.

**Исходными данными для выполнения работы должны стать:**

- транспортные стратегии и национальные программы развития транспортных комплексов по видам транспорта государств-членов;
- законодательные и нормативные правовые акты государств-членов в области транспорта, в том числе руководящие материалы национальных правительств и транспортных ведомств, касающиеся вопросов доступа на рынок транспортных услуг, ценообразования на транспорте, регулирования и реформирования естественных монополий на транспорте, управления транспортом;
- двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении и воздушном сообщении, заключенные между государствами-членами;
- международные соглашения и конвенции, участниками которых являются государства-члены;
- договорно-правовая база ТС и ЕЭП;
- материалы, касающиеся работы Евразийской экономической комиссии и вопросов создания Евразийского экономического союза;
- опыт интеграционной деятельности в сфере транспорта международных организаций ЕврАзЭС, СНГ, ШОС, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, документы международных организаций в сфере транспорта, а также интеграционный опыт Евросоюза.

Информационную основу составляют официальные данные статистических органов, министерств экономики, транспорта и коммуникаций государств-участников ЕЭП, межправительственных и неправительственных международных организаций, исследования, проведенные в области евразийской интеграции на транспорте.

При выполнении научно – исследовательской работы должен учитываться передовой зарубежный опыт в транспортной сфере.

При решении поставленных задач должны применяться методы математического, экономического анализа, систематизации и обобщения статистических данных, сравнение и прогнозирование.

### **3. Содержание работы.**

Научно-исследовательская работа выполняется в три этапа:

Этап 1. Обоснование необходимости разработки согласованной транспортной политики государств-членов на период до 2020 года. Срок выполнения – декабрь 2012 года.

На данном этапе должны быть рассмотрены предпосылки формирования согласованной транспортной политики государств-членов ТС и ЕЭП (в разрезе видов транспорта),

определены цели и задачи согласованной транспортной политики, проанализированы современное состояние, проблемы и перспективы развития транспортных систем Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, методы реформирования и ценового регулирования субъектов естественных монополий в сфере транспорта, определены существующие барьеры, препятствующие доступу на рынок. Провести анализ законодательного и нормативно-правового регулирования, включая ценовое и тарифное регулирование в различных видах транспорта, перспектив их гармонизации.

Этап 2. Разработка первой редакции проекта «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий». Срок выполнения – октябрь 2013 года.

На данном этапе должны быть разработаны и обоснованы механизмы реализации целей и задач согласованной транспортной политики государств-членов на период до 2020 года, обоснованы прогнозные оценки спроса на транспортные услуги в государствах-членах на период до 2020 года, объемов международных перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами, а также с третьими странами на период до 2020 года по видам транспорта. Также должны быть определены количественные значения целевых индикаторов реализации транспортной политики. Кроме того, должны быть разработаны и обоснованы основные направления развития транспортных систем Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации на период до 2020 года с учетом согласованной транспортной политики государств-членов. В рамках данного этапа необходимо детализировать меры по реализации основных приоритетов согласованной транспортной политики государств-членов на период до 2020 года, включая:

- создание общего рынка транспортных услуг;
- формирование единой транспортной зоны;
- реализация совокупного транзитного потенциала государств-членов;
- развитие науки и инноваций в сфере транспорта;
- рациональное использование кадрового потенциала в сфере транспорта;
- создание системы управления согласованной транспортной политикой.

Этап 3. Доработка проекта «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий» и разработка Плана действий ее реализации. Срок выполнения – декабрь 2013 года.

На данном этапе должна быть осуществлена доработка первой редакции проекта транспортной политики путем внесения изменений и дополнений по замечаниям и предложениям Заказчика – Евразийской экономической комиссии. Также должен быть разработан проект поэтапного Плана мероприятий по реализации программы «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий», включающий меры по формированию общего рынка транспортных услуг, формированию единой транспортной зоны, реализации совокупного транзитного потенциала стран – участников ЕЭП, развитию науки и инноваций в сфере транспорта, рационального использования кадрового потенциала в транспортном комплексе государств-членов, созданию системы управления согласованной транспортной политикой в рамках Единого экономического пространства.

Кроме того, должны быть разработаны дорожные карты сбалансированному развитию железнодорожного, автомобильного, авиационного, речного и морского транспорта ЕЭП в разрезе грузовых и пассажирских перевозок.

#### **4. Основные требования к выполнению исследования и разработки.**

Исследования должны соответствовать поставленным целям и задачам и базироваться на достоверных данных.

Разработанные рекомендации и предложения должны носить конкретный характер и иметь прикладной характер.

Работа должна выполняться в соответствии с требованиями Договора и Порядка организации в Евразийской экономической комиссии деятельности связанной с научными исследованиями, утвержденный Приказом Председателя Коллегии Евразийской экономической комиссии от 27 июля 2012 г. № 231.

По техническому уровню НИР должна соответствовать основным направлениям развития науки и технологий и выполняться с применением современных методов исследований.

Права на результаты, полученные при выполнении НИР, принадлежат Евразийской экономической комиссии, и могут использоваться только с согласия Заказчика. Исполнитель обязан уведомить Заказчика о каждом полученном в процессе работы результате, способном к правовой охране с обоснованием целесообразности его охраны.

Положительные результаты исследований, имущественные права на которые принадлежат претенденту и которые составляют основу для выполнения работ по исполнению условий договора, в том числе копии правоустанавливающих документов, предоставляются в заявке на участие в конкурсе.

#### **5. Порядок сдачи и приемки выполненных работ.**

Порядок сдачи и приемка выполненных работ осуществляются в соответствии с Договором и Порядком организации в Евразийской экономической комиссии деятельности связанной с научными исследованиями, утвержденным Приказом Председателя Коллегии Евразийской экономической комиссии от 27 июля 2012 г. № 231.

Отчетные научно-аналитические материалы разрабатываются в соответствии с требованиями межгосударственного стандарта ГОСТ 7.32-2001 «Отчет о научно-исследовательской работе. Структура и правила оформления», введенным в действие постановлением Госстандарта России от 04 сентября 2001 г. № 367-ст.

Вся отчетная документация представляется Заказчику на бумажном и электронном носителях информации в 2-х экземплярах. К отчету прилагается акт сдачи-приемки этапа НИР в 3-х экземплярах.

После завершения каждого этапа проводятся общественные слушания и защита результатов этапа работы.