ПОЛИТИКА ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА ЕврАзЭС В ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА

В Интеграционном Комитете ЕврАзЭС (в соответствии с Решением Комитета от 18 мая 2006 г.) разработан проект Концепции формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества, которая определяет основные направления политики глубокой интеграции в рамках ЕврАзЭС в сфере транспорта.

В Концепции учтены закономерности развития транспортных систем в государствах Сообщества, положения Соглашения о создании Транспортного союза и соответствующие решения Межгосударственного Совета ЕврАзЭС, опыт транспортной интеграции в Европейском союзе и других региональных интеграционных организациях.

ЦЕЛЬ, ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА ЕврАзЭС[1]

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) рациональнуя гармонизация нормативного правового регулирования транспортной деятельности, унификация 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, осо-

[1] Из проекта Концепции формирования Единого транспортного пространства (ЕТП) Евразийского экономического сообщества, одобренного Советом по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС 2 ноября 2007 года.



бенно 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) унификация принципов формирования тарифной политики и условий налогообложения транспортных средств и транспортных услуг;

9) унификация 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.

ПРИОРИТЕТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА

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 нею 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 приведению 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 осуществле-



ния 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.

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.).

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 взлёта и посадки;

– принципов формирования уровня и рентабельности аэропортовых тарифов.

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

– при полёте 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* (монопольная 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.

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 науко ёмких и нематериалоёмких отраслей;
2) сокращение доли перевозок необогащенных сырьевых грузов, увеличение во внешнеторговом обороте государств – членов Сообщества доли более дорогих, менее транспортоемких 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, утверждёнными Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС (на уровне глав правительств) от 19 мая 2006 года № 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 госу-

дарств – 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.

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.

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;
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, унификацию 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.

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.

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, в том числе, 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, развития и совершенствования инфраструктуры транспорта предусматриваются следующие меры:

1) согласование на межгосударственном уровне национальных программ развития транспортных коммуникаций;
2) последовательное устранение «узких мест» и других недостатков транспортной инфраструктуры, имея в виду 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 и безопасности движения, 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:

- разработка и применение единых стандартов и типовых технологических процессов;
- развитие мультимодальных, контейнерных, контрейлерных и пакетных перевозок грузов, создания терминальных и логистических комплексов;
- внедрение механизмов повышения эффективности функционирования транспортных систем на основе использования современных логистических и информационных технологий;
- внедрение глобальной речной, морской, воздушной и дорожной навигации на основе использования спутниковых систем слежения и позиционирования;
- развитие скоростных пассажирских перевозок;
- 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.);
- создание национальных и транснациональных экспедиторских компаний;
- разработка, формирование и ввод в действие единых баз данных по расписаниям движения транспортных средств, осуществляющих пасса-



жирские перевозки, пассажирским и грузовым тарифам, ставкам и сборам, лицензионным и квалификационным требованиям и иной информации, затрагивающей интересы пользователей и поставщиков транспортных услуг;

- осуществление мер по обеспечению безопасности перевозок и сохранению окружающей среды (включая предотвращение чрезвычайных ситуаций техногенного и социального характера);
- 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, 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, отвечающей международным стандартам. 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.

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

Для обеспечения транспортной безопасности, безопасности движения, полетов и судоходства и улучшения охраны окружающей среды, которые по мере нарастания объемов перевозок, старения транспортных средств и ужесточения требований к безопасности и экологичности транспорта приобретает все большую остроту, 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) обновление парков за счет перспективных транспортных средств, отвечающих современным экологическим стандартам;
4) списание 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 безопас-

ности движения, полетов, судоходства и охраны окружающей среды, включая сферу транспортного машиностроения.

Реализация совокупного транзитного потенциала Сообщества

Основу транзитных перевозок грузов по территории стран Сообщества 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 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. потребуется 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:

- транзитных железнодорожных, автомобильных, водных и мультимодальных перевозок грузов путем развития инфраструктуры евроазиатских транспортных связей и, прежде всего, кори-



доров «Север-Юг» и «Запад-Восток»;
- железнодорожных транзитных перевозок путем увеличения количества ускоренных контейнерных и контрейлерных поездов и их технического обеспечения, расширения соответствующих мощностей морских портов;
- 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;
- транзитных перевозок пассажиров и грузов воздушным транспортом путем создания сети аэропортов-хабов;
- создания специализированных контейнерных терминалов;
- 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);
– 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 полуостров).

Развитие системы логистических центров в рамках Сообщества

Наряду с развитием транспортной инфраструктуры на территории государств – членов ЕврАзЭС должна быть создана интегрированная транспортно-логистическая 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 Ташкенте, Навои;
– в Российской Федерации – в Московском и Санкт-Петербургском транспортных узлах, Нижнем Новгороде, Самаре, Волгограде, Новороссийске, Калининграде, Мурманске, Екатеринбурге, Красноярске, Иркутске, Хабаровске, Владивостоке/Находке.

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

– в Республике Казахстан – в Уральске, Актобе, Семипалатинске, Кзыл-Орде, Таразе, Шымкенте и на пограничных пунктах пропуска Коргас, Таскала, Вахты;
– в Республике Беларусь – в Гомеле;
– в Республике Узбекистан – в Андижане;
– в Российской Федерации – в Архангельске, Вологде, Смоленске, Рязани, Твери, Ярославле, Брянске, Орле, Ли-

пецке, Тамбове, Казани, Перми, Саратове, Астрахани, Краснодаре, Ростове-на-Дону, Уфе, Оренбурге, Челябинске, Барнауле, Тюмени, Омске, Новосибирске, Улан-Удэ, Чите;
- в Республике Таджикистан – в Душанбе;
- в Кыргызской Республике – в Бишкеке.

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.

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.

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА

В области инвестиционной политики в рамках ЕТП, которая должна обеспечивать условия для нормального и своевременного воспроизводства объектов транспортной инфраструктуры и технических средств транс-

порта, 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) максимальную концентрацию 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 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 автомобиль-

ных дорог Астана – Костонай – Челябинск, Шымкент – Кызыл-Орда – 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, Кызыл-Орда – 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:

на евроазиатском 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 – Вейнмарн, 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 Карымская – 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 М-39 Ташкент – Термез;
– реконструкция и капитальный ремонт автодороги А-380 Гузар – Бухара – Нукус – Бейнеу;
– реконструкция и капитальный ремонт автодороги Е-004 Бухара – Уч Кудук – 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.

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. 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.

По мере выполнения стратегических задач формирования ЕТП в перспективе возможно создание полномочных межгосударственных структур при органах ЕврАзЭС, осуществляющих управление, нормотворчество и контроль в сфере конкретных видов транспорта.

ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ ОТ СОЗДАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА ЕврАзЭС

От формирования ЕТП ожидаются 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 снизит транспортную составляющую 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 чем на 15%;

5) увеличится транспортная доступность 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 повысят их 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) конкурентоспособность 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%.

Транзитный потенциал будет использован с резервированием не более 15% в среднем по странам Сообщества.

В создание транспортно-логистической системы Сообщества предполагается вложить не менее 12 млрд долл. США в ценах 2007 года.

Реализация инвестиционных проектов позволит создать не менее 100 тыс. новых рабочих мест, в т.ч. более 20 тыс. для высококвалифицированных работников.

Подвижность населения вырастет не менее чем на 30%.

Грузоемкость ВВП снизится на 5 – 8%.

Скорость грузового сообщения возрастет на 10 – 15%, а по международным транспортным коридорам – на 25%.

Показатель числа погибших в транспортных происшествиях и чрезвычайных ситуациях снизится на 35%.

Доля транспорта в загрязнении окружающей среды снизится в полтора раза.

Повышение эффективности использования транзитного потенциала государств – членов Сообщества в условиях ЕТП явится существенным стимулом для интеграции, развития экономики и социальной сферы государств – членов ЕврАзЭС. Наибольший эффект получат 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 в использовании 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.