



О подписании Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Организацией экономического сотрудничества и развития о реализации проекта "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости"

Постановление Правительства Республики Казахстан от 14 декабря 2017 года № 832
Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Одобрить прилагаемый проект Соглашения между Правительством Республики Казахстан и Организацией экономического сотрудничества и развития о реализации проекта "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости".

2. Уполномочить Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан Касымбека Жениса Махмудулы подписать от имени Правительства Республики Казахстан Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Организацией экономического сотрудничества и развития о реализации проекта "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости", разрешив вносить в него изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

3. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

*Премьер-Министр
Республики Казахстан*

Б. Сагинтаев

Одобрен
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 14 декабря 2017 года № 832
Проект

Соглашение

между Правительством Республики Казахстан и Организацией экономического сотрудничества и развития о реализации проекта "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости"

Правительство Республики Казахстан и Организация экономического сотрудничества и развития, здесь и далее по отдельности именуемые "Сторона" или вместе именуемые "Стороны",

согласились о следующем:

Статья 1

Предмет Соглашения

1. Организация экономического сотрудничества и развития (далее – ОЭСР) осуществляет I этап проекта "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости" (далее – проект).

2. Правительство Республики Казахстан соглашается финансировать работу, которую ОЭСР будет выполнять в рамках проекта.

3. Длительность проекта составляет 15 месяцев со дня подписания настоящего Соглашения.

Статья 2

Бюджет и механизмы финансирования

1. Правительство Республики Казахстан обязуется предоставить ОЭСР взнос в сумме 680 000 (шестьсот восемьдесят тысяч) евро в счет покрытия расходов на реализацию проекта.

2. Взнос будет выплачиваться в соответствии со следующим планом:

1) первый транш в размере 160 000 (сто шестьдесят тысяч) евро будет произведен в течение 30 (тридцать) дней со дня подписания настоящего Соглашения и получения соответствующего счета на оплату от ОЭСР;

2) второй транш в размере 300 000 (триста тысяч) евро будет произведен в марте месяце 2018 года после получения счета на оплату от ОЭСР;

3) третий транш в размере 220 000 (двести двадцать тысяч) евро будет произведен в декабре месяце 2018 года после получения счета на оплату от ОЭСР.

3. ОЭСР будет администрировать этот взнос согласно финансовым положениям и другим соответствующим правилам, политикам и процедурам ОЭСР, которые в настоящий момент предусматривают возмещение административных затрат в размере 5,3% от общей суммы вноса. Расход будет отражен на счетах ОЭСР согласно общепринятым принципам бухгалтерского учета и может проверяться во время аудита в соответствии со стандартными правилами аудита ОЭСР.

Статья 3

Описание работ и отчетность

1. ОЭСР осуществляет I этап проекта, как описано в прилагаемом техническом задании, являющемся неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

2. По окончании реализации первого года проекта в течение трех месяцев ОЭСР представит в Правительство Республики Казахстан предварительный доклад о проводимой работе и промежуточный финансовый отчет о расходах.

3. По окончании реализации проекта в течение шести месяцев ОЭСР представит в Правительство Республики Казахстан итоговый доклад о проделанной работе и заключительный финансовый отчет о расходах.

4. Правительство Республики Казахстан соглашается, что требования к финансовой отчетности соблюдены в отчете о затратах в соответствии со стандартным форматом отчетности ОЭСР.

Статья 4

Обмен информацией

Стороны предоставляют друг другу помощь и информацию, необходимые для осуществления проекта.

Любая корреспонденция между Сторонами направляется по адресам:
для Правительства Республики Казахстан:

Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан
010000, Казахстан, город Астана, проспект Кабанбай батыра 32/1,
телефон: +7 (7172) 75 44 11, факс: +7 (7172) 75 40 80.

для ОЭСР:

OECD Eurasia Competitiveness Programme, Global Relations Secretariat,
2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16, France,
e-mail: jolanta.chmielik@oecd.org

Статья 5

Использование результатов проекта

1. Результаты проекта в любой форме остаются исключительной собственностью ОЭСР.

2. При соблюдении прав третьих сторон, а также правил и политики ОЭСР относительно классификации и исключения из классификации документов, если применимо, ОЭСР передает Правительству Республики Казахстан право на использование, копирование и распространение для некоммерческих целей итоговых докладов, подготовленных в рамках работ, профинансированных за счет взноса; и размещение их на своем веб-сайте в версии, доступной только для чтения (html 5). При этом Правительство Республики Казахстан не имеет права размещать на своем веб-сайте загружаемые версии итоговых докладов. Если иное не обусловлено ОЭСР, Правительство Республики Казахстан признает право собственности ОЭСР на работу. Итоговые доклады будут включать признание вклада Правительства Республики Казахстан в Проект.

3. Согласно стандартным условиям ОЭСР, на основе отдельного соглашения между Сторонами о модальностях ОЭСР предоставит Правительству Республики Казахстан неисключительное право на осуществление перевода текстов итоговых докладов на другие языки.

4. Любые данные или информация, являющиеся собственностью Правительства Республики Казахстан, представленные ОЭСР в ходе проекта, остаются собственностью Правительства Республики Казахстан. ОЭСР имеет право использовать и/или включить указанные данные и информацию в целях подготовки своих докладов и более широко для осуществления проекта.

Статья 6

Разрешение споров

Любой спор, разногласие или претензия, возникающие из или связанные с толкованием, применением или выполнением настоящего Соглашения, включая его существование, действительность и расторжение, которые не могут быть разрешены путем переговоров, разрешаются окончательным арбитражным разбирательством, имеющим обязательную силу, в соответствии с факультативными правилами арбитражного суда для международных организаций и государств Постоянной палаты третейского суда, действительных на дату заключения настоящего Соглашения. Количество судей – один. Судья выбирается путем взаимной договоренности между Сторонами. Если такая договоренность не достигнута в течение трех месяцев после требования арбитража, судья назначается в соответствии с вышеуказанными правилами по требованию одной из Сторон. Арбитражный суд проходит в городе Париже (Французская Республика), и все производство и подаваемые объяснения должны быть на английском языке.

Статья 7

Привилегии и иммунитеты

Ничто в настоящем Соглашении не должно толковаться как отказ от иммунитетов и привилегий ОЭСР как международной организации.

Статья 8

Изменения

По взаимному согласию Сторон настоящее Соглашение может быть изменено и дополнено посредством отдельных поправок, которые составят его неотъемлемую часть.

Статья 9

Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты подписания обеими Сторонами и будет оставаться в силе до тех пор, пока обе Стороны не выполнят все обязательства, вытекающие из него.

Совершено в шести подлинных экземплярах, по два на казахском, английском и русском языках. В случае возникновения разногласий при толковании положений настоящего Соглашения, текст на английском языке является превалярующим.

От Республики _____
Правительства От Организации экономического
Казахстан сотрудничества и развития

Приложение к Соглашению
между Правительством
Республики Казахстан
и Организацией экономического
сотрудничества и развития
о реализации проекта
"Оптимизация локальных цепей
добавочной стоимости"

Техническое задание по проекту "Оптимизация локальных цепей добавочной стоимости" (Этап I. Улучшение торговых и транспортных связей в Центральной Азии)

1. Цель

Осуществление проекта с предоставлением Правительству Республики Казахстан аналитических и практических рекомендаций по политике и инструментарию расширения транспортной связанности и международной интеграции между странами Центральной Азии – Республикой Казахстан, Республикой Кыргызстан, Монголией, Республикой Таджикистан и Республикой Узбекистан (далее – страны Центральной Азии), в частности, ОЭСР нацелена:

1) провести анализ, основанный на фактических данных о текущих проблемах связанности, в первую очередь, с точки зрения физической инфраструктуры в странах Центральной Азии (последующие этапы работы, в случае осуществления таковых, могут быть посвящены торговой политике и управлению);

2) усилить межгосударственный диалог и сотрудничество между странами Центральной Азии по вопросам связанности;

3) предложить политические рекомендации для решения этих проблем, основываясь на опыте и анализе ОЭСР;

4) обучить должностных лиц из стран Центральной Азии формированию более эффективной политики в области инфраструктуры и транспорта (тренинги по мере необходимости будут охватывать инструменты и аналитические методы ОЭСР);

5) рекомендовать должностным лицам из стран Центральной Азии использовать ключевые рекомендации и другие инструменты ОЭСР при разработке и реализации политики расширения связанности.

2. Контекст и основание

Связанность является одним из основных вызовов, с которыми сталкиваются страны Центральной Азии. Несмотря на историческую роль региона как центра мировой торговли, сегодня не приходится говорить о больших торговых потоках в регионе: согласно последним оценочным данным не более 1% перевозок грузов между Европой и Восточной Азией приходится на наземный вид транспорта, тогда как порядка 90% грузов перевозится морским транспортом. Интеграцию региона сдерживают низкий уровень плотности населения, экономической активности, пропускной способности инфраструктуры и удаленность от основных рынков, а также многочисленные регулятивные и административные барьеры для международной торговли и иностранных инвестиций. Согласно различным международным оценкам по многим параметрам связанности и интеграции регион отстает от мировых стандартов. Потоки торговли, инвестиций и людей как внутри региона, так и с остальным миром, намного ниже, чем можно было ожидать. Более того, существующие пределы связанности в значительной степени сформированы вследствие текущей зависимости региона от экспорта сырьевых товаров, в частности, сельскохозяйственных продуктов, углеводородов, металлов и редкоземельных минералов. Это не удивительно, но ситуацию можно изменить, если страны Центральной Азии заинтересованы в диверсификации структуры своих экономик с тем, чтобы меньше полагаться на сырьевой сектор.

Недостаточная связанность увеличивает расходы компаний и ограничивает потоки товаров, услуг, людей и конъюнктурной информации о внутренних и внешних рынках, что влечет последствия для общего экономического развития страны. Уязвимые места инфраструктуры и административные барьеры, а также другие препятствия для интеграции разобщают рынки, ограничивают конкуренцию и в конечном счете снижают стимулирование внедрять инновации и повышать производительность. Улучшенная связанность в пределах стран, региона и с остальным внешним миром является одним из условий роста и диверсификации стратегий стран Центральной Азии

Если связанность, с одной стороны, остается сложной задачей для стран Центральной Азии, то, с другой стороны, предоставляет им большую возможность, исходя из их расположения между четырьмя крупными и важными экономическими державами – Европой на западе и Китаем на востоке, и Россией на севере и Индией на юге. Более того, существуют амбициозные планы по расширению и модернизации транспортных сетей, ведущих в регион, а также из него в разные другие направления: наряду с широко обсуждаемой китайской инициативой "Один пояс, один путь" ("

ОПОП"), продолжающейся оставаться в центре внимания, в последние годы также было предпринято множество других инициатив в целях налаживания связанности и сотрудничества на пространстве Евразии, улучшения соединения Центральной Азии вдоль осей север-юг и восток-запад. Связанность также заметно актуализировалась на повестке дня Форума "Азия – Европа" (АСЕМ). Много обсуждали о потенциальных инвестициях в инфраструктурные мега-проекты, но также растет понимание необходимости работать над другими аспектами связанности, включая торговую политику и содействие торговле, таможенную политику и процедуры пересечения границ, политику в сферах инфо-коммуникационных технологий, рынка труда, образования и социальной политики.

В то время как большая часть политического импульса – и финансов – для новых или улучшенных транспортных коридоров, скорее всего, будет поступать из-за пределов региона, страны Центральной Азии могут сделать многое, чтобы извлечь максимальную выгоду из таких инвестиций. Вопрос заключается в том, как страны Центральной Азии могут максимально использовать возможности от улучшенной связанности в целом и от таких разработок, как транспортные сети Европейского Союза, "ОПОП" Китая и углубление экономической интеграции. Стремясь решить этот вопрос, ОЭСР предлагает запустить многоотраслевую, многоэтапную программу работы по "Оптимизации локальных цепей добавочной стоимости" путем улучшения связанности в Центральной Азии. Это поможет странам Центральной Азии определить и решить вышеописанные задачи политики с первоначальным фокусом на одну область : обеспечение связанной инфраструктурой. В настоящем техническом задании описаны мероприятия и выводы, предусмотренные для этапа I данной работы, которые будут сфокусированы на транспортной инфраструктуре и политике.

3. Этап I: Применение глобальной модели грузовых перевозок ОЭСР к странам Центральной Азии

Глобальная модель грузовых перевозок Международного транспортного форума (далее – модель) предлагает должностным лицам, формирующим политику, уникальное видение затрат, выгод и вариативности выбора касательно транспортной инфраструктуры, обеспечивая возможностью принять более обоснованные решения.

Этап I программы работы будет заключаться в применении модели к странам Центральной Азии и включать два разных, но взаимосвязанных трека для обеспечения актуальности и консультирования стран Центральной Азии в принятии и использовании имеющихся методов и инструментов:

1) **аналитический трек** мобилизует новые данные и аналитические методы для углубления понимания вызовов связанности и определения вариантов и установочных рекомендаций для стран Центральной Азии;

2) **трек по поддержке реализации** охватит развитие потенциала и политический диалог, стимулирование координации политики и изучения "от равного к равному",

оказание помощи должностным лицам региона, формирующим политику, в использовании индикаторов ОЭСР, моделирование методов и инструментов в своих национальных контекстах. Нарращивание таких политических возможностей является важной целью проекта.

Два трека будут осуществляться параллельно и дополнять друг друга для максимального увеличения их эффекта и охвата более широкой аудитории.

3.1. Аналитический трек: обзор литературы, моделирование, сравнение показателей

ОЭСР проведет оценку транспортной инфраструктуры и основ транспортной политики стран Центральной Азии в свете их потребностей и амбиций с рассмотрением как конкретных направлений политики, так и согласованности и полноту общих рамок транспортной политики, выявлением пробелов и рассмотрением возможных путей их устранения. Для некоторых стран региона многое еще предстоит сделать для того, чтобы внедрить базовые составляющие стратегически ориентированной, согласованной и основанной на данных транспортной политики.

Анализ будет проведен в трех направлениях с целью содействия разработке реалистичных подходов к развитию и управлению транспортной инфраструктурой, которые отражают долгосрочные экономические цели:

1. *Обзор литературы* при консультационной поддержке заинтересованных сторон из государственного и частного секторов. Данная часть анализа является значимым для понимания рамочных условий и политик, а также неформальных ограничений, которые могут не проявляться в доступных количественных данных.

2. *Нисходящее моделирование* на основе модели. Модель (вставка 1) будет использована для оценки ограничений пропускной способности и будущих потребностей в инфраструктуре на основе прогнозируемых объемов торговли до 2030 года.

3. *Подход восходящего сравнения показателей* на основе сбора данных по странам Центральной Азии и аналогичным им странам из других регионов мира, ориентированный на показатели как доступности, так и эффективности. Страны для сравнения будут выбраны на основе аналогичных соответствующих географических и промышленных характеристик.

Основные выводы будут обобщены в докладе ОЭСР по итогам завершения первого этапа проекта.

Вставка	1.	Глобальная	модель	грузовых	перевозок	МТФ
Глобальная модель грузовых перевозок Международного транспортного форума (МТФ) включает шесть основных компонентов, также описанных на рисунке 1:						
1) модель общего равновесия для международной торговли в разных сценариях, разработанная ОЭСР, охватывающая 26 регионов мира и 25 товаров;						
2) модель глобальной грузовой транспортной сети на основе данных 2010 – 2014 годов и подробная информация о пропускной способности в режиме, основанном на текущих национальных планах;						
3) модель выбора международного грузового режима (по стоимости), откалиброванная с использованием данных Евростата и ЕСЛАС;						

- 4) модель веса / стоимости, использующая одни и те же данные, для преобразования стоимости торговли в вес, откалиброванная для каждого товара и режима транспортировки;
- 5) модель равновесного распределения перевозки грузов в сетевой модели;
- 6) потенциал инфраструктуры, основанный на существующем и планируемом расширении морской и наземной транспортной инфраструктуры.

Рисунок 1. Глобальная модель грузовых перевозок МТФ

ВВОД	МЕТОД	ВЫВОД
Планирование мировой торговли по региону и вид товара (2004 – 2060)	Производство / Потребление	Происхождение и назначение товара по видам товарной продукции (долл.) (2010 – 2050)
Время транспортировки и расстояние. Сетевая модель	Модель торговли ценами	Происхождение и назначение товара по видам товарной продукции и форме (долл.) (2010 – 2050)
География, торговля и экономический профиль (Основано на сценарии)		
Время транспортировки и расстояние. Сетевая модель	Модель международной торговли весовыми коэффициентами	Происхождение и назначение товарной массы по видам товарной продукции и форме (тонна) (2010 – 2050)
География, торговля и экономический профиль (Основано на сценарии)		
	Равновесная маршрутизация между пунктами отправления и назначения по режиму Сетевая модель	Происхождение и назначение товарного объема по видам товарной продукции и форме (тонна-км) (2010 – 2050)
	Возможности инфраструктуры - морской и наземный транспорт	Пробелы в инфраструктуре, связанные с торговлей (2010 – 2050)

3.2. Трек по поддержке реализации: страновые и региональные семинары

Ряд семинаров будут способствовать распространению ключевых аналитических решений среди важных общественных участников с одновременным ознакомлением с методами и инструментами ОЭСР и содействием в освоении их для применения в будущем. Более того, эти мероприятия предоставят площадку для диалога и обмена знаниями между должностными лицами стран Центральной Азии:

1. *Региональный семинар для экспертных должностных лиц транспортных и других компетентных министерств*, который ознакомит должностных лиц и экспертов региона с текущей передовой практикой в области моделирования и анализа перевозок, в

частности, фокусируясь на модель, ее потенциал и ограничения, а также представляя другие методы и инструменты стран ОЭСР, для обеспечения планирования транспортной инфраструктуры на основе точных данных и анализа.

2. В конце этапа I *региональный семинар высокого уровня по разработке и осуществлению стратегической транспортной политики* – то, чего не хватает многим странам вследствие административного деления, недостаточной координации отраслевой политики, ограниченных данных и других сдерживающих факторов. Цель этой деятельности заключается в оказании помощи должностным лицам стран Центральной Азии, разрабатывающим политику, в оценке основ собственных транспортных политик и выявлении пробелов или проблем, а также путей дальнейшего развития.

Краткие страновые семинары или другие мероприятия по наращиванию потенциала – могут быть проведены в рамках миссий по оценке фактической ситуации в отдельных странах Евразии.

4. Перспективные направления

Следующие этапы программы, в случаях финансирования и включения в Программу работ ОЭСР, потенциально могут охватить дополнительные вопросы политики, касающиеся связанности в Центральной Азии, в том числе:

- 1) политика и институты содействия торговле;
- 2) управление предоставлением инфраструктуры и ее эксплуатация;
- 3) основы инвестиционной политики, особенно, касающиеся поглощения прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и участия частного сектора в крупных инфраструктурных проектах. ОЭСР положительно настроена к оказанию помощи в этих сферах.

ОЭСР разработала несколько инструментов, в том числе **индикаторы содействия торговле, индекс ограниченности торговли услугами и инвентаризацию экспортных ограничений на сырье** для оказания помощи правительствам в улучшении "мягкой" политики, что может усилить или затруднить связанность (потенциально следующий этап).

Приобретенный опыт ОЭСР в **инвестиционной политике** включает ряд методов и инструментов, которые могут помочь странам Центральной Азии привлечь и извлечь максимальные выгоды от иностранных инвестиций, а также эффективно мобилизовать внутренние ресурсы для инвестиций. Помимо прочего к ним относятся **стратегический рамочный документ по инвестициям, индекс ограниченности ПИИ, декларация о международных инвестициях и многонациональных предприятиях и принципы ОЭСР для участия частного сектора в инфраструктуре** (потенциально следующий этап).

ОЭСР через участие в формировании политики в различных сферах накопила значительный опыт в нахождении путей увеличения частных инвестиций в сетевые отрасли. Особое внимание уделяется решению вопросов, связанных с: (i)

препятствиями вхождению частного сектора в рамках *Принципов ОЭСР для участия частного сектора в инфраструктуре*; (ii) конкуренцией в инфраструктурных секторах в рамках *Рекомендации о структурном разделении в сетевых отраслях*; (iii) регулятивными препятствиями инвестициям институциональных инвесторов в рамках *Принципов высокого уровня стран G20/ОЭСР для институциональных инвестиций*; (iv) качественным бюджетным планированием комплексных ГЧП в рамках *Принципов ОЭСР по государственному управлению ГЧП*.

5. Стоимость этапа I

Общая стоимость первого этапа проекта составляет:

Ожидаемые расходы	Евро
на персонал	410000
на консультанты	20000
на миссию и встречи	130000
на прочее (распечатка, копии, публикации и т.п.)	19960
на возврат оплаты на человека	64000
на возмещение административных затрат ОЭСР	36040
Итого	680000

6. Команда ОЭСР

Проектом будет руководить основная команда, возглавляемая по одному старшему должностному лицу (категории А4) из Секретариата глобальных связей ОЭСР и МТФ. В их ответственность входит ежедневное управление проектом с осуществлением контроля за организацией миссий, подготовкой докладов, проведением семинаров и администрированием финансами. В свою очередь, им поддержку будут оказывать другие сотрудники ОЭСР и опытные международные эксперты. Аналитический доклад напишут экономисты и политические аналитики, прикрепленные к настоящему проекту, с привлечением вспомогательного персонала ОЭСР для редактирования и подготовки работы к опубликованию, обеспечивая соответствие стандартам ОЭСР. Вспомогательный персонал ОЭСР будут отвечать за организационные, логистические и коммуникационные аспекты проведения семинаров в рамках проекта, а также организацию поездок в миссию сотрудников ОЭСР, приглашенных должностных лиц и экспертов в соответствии с правилами и политикой ОЭСР по командированию.

7. Управление проектом

Работа, описанная в настоящем техническом задании, зависит от степени заинтересованности уполномоченных органов стран Центральной Азии в участии в проводимой работе, особенно в части предоставления актуальных, точных и качественных данных, а также организационно-логистической поддержки миссиям и семинарам ОЭСР, проводимым в регионе. ОЭСР не будет проводить миссии по оценке фактической ситуации, семинары или иные связанные с этой работой мероприятия в странах, которые не заинтересованы в таком сотрудничестве.

В целях содействия участию стран Центральной Азии и обеспечения соответствия проекта их потребностям, каждой участвующей стране будет предложено создание связующего звена, которое объединит представителей компетентных министерств, местных исполнительных органов, компаний или деловых кругов, а также местных экспертов.

ОЭСР рекомендуется координировать и организовывать деятельность национальных связующих звеньев, которые могут быть созданы в Республике Казахстан и других странах Центральной Азии во время мероприятий и миссий по оценке фактической ситуации в рамках проекта и приглашены для участия в региональных семинарах. Кроме того, каждой стране будет предложено назначить основное контактное лицо в компетентном министерстве или ином государственном органе для содействия в ежедневной координации с Секретариатом.