

# МИРОВОЕ ХОЗЯЙСТВО И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ



**Л. И. ТАРАРЫШКИНА, Т. А. ЯСТРЕБ**

---

## **ФОРМИРОВАНИЕ ОБЩЕГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ КАК ФАКТОР ЭФФЕКТИВНОСТИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ**

---

Статья посвящена проблематике формирования общего рынка транспортных услуг в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС). Отмечается важность сектора услуг для развития современной мировой экономики и выявляются причины его опережающего роста. Показано, что сотрудничество в сфере транспорта является основой для свободы передвижения товаров, услуг, рабочей силы и капитала. Дана характеристика правовой основы и обозначены приоритеты транспортной интеграции, определены достижения в формировании общего рынка и единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе, выделены некоторые проблемные вопросы. Особое внимание уделено необходимости создания равных конкурентных условий на общем рынке транспортных услуг. Определены перспективы и предложены мероприятия, необходимые для завершения формирования общего рынка транспортных услуг как фактора эффективности евразийской интеграции.

**Ключевые слова:** сектор услуг; евразийская интеграция; общий рынок транспортных услуг; единое транспортное пространство.

**УДК** 339.924+336.6

**Введение.** В современных условиях развития постиндустриального общества основой мировой экономики становится сектор услуг. Наблюдается устойчивая тенденция его опережающего роста по сравнению с другими сферами экономики за счет экстернализации услуг, технического прогресса и технологической революции, цифровизации, роста производительности труда, а также в связи с возрастающим значением услуг в экономике и торговле всех стран. При этом темпы роста мировой торговли услугами превышают темпы роста торговли товарами. Так, в 2005–2017 гг. средний ежегодный прирост объема торговли услугами составлял 5,4 % в год, в то же время торговли товарами – 4,6 % [1, с. 4].

Методологические подходы к исследованию услуг заложены в трудах классиков Ф. Бастия, К. Маркса, Д. Рикардо, А. Смита, Ж.-Б. Сэя и др. Как научная категория услуги начали активно изучаться в XX в. Многие оте-

---

*Любовь Ивановна ТАРАРЫШКИНА (tararyshkina@rambler.ru), кандидат экономических наук, доцент кафедры таможенного дела Белорусского государственного университета (г. Минск, Беларусь);*

*Татьяна Анатольевна ЯСТРЕБ (tvinnik@mail.ru), соискатель Белорусского государственного университета (г. Минск, Беларусь).*

чественные и зарубежные ученые (Г. В. Турбан, Ю. В. Мелешко, Х. Ворачек, А. В. Данильцев, Д. А. Карх и др.) в своих научных работах обращают внимание на сложные проблемы в исследовании услуг в связи с отсутствием единого определения данного понятия. В современной литературе прослеживается научный подход к исследованию услуг, который заключается в выражении сущности услуг посредством описания свойств услуги (услуга рассматривается как деятельность, результат деятельности либо как симбиоз деятельности и результата) [2] либо посредством классификации или составления классификационных перечней [3, с. 7].

Обусловливается это тем, что услуги многообразны, подвержены постоянному изменению, модификации, объединению в зависимости от видового характера их оказания, что особенно ярко проявляется в условиях технологического прогресса и цифровой трансформации экономики.

С учетом белорусских интересов транспортные услуги среди прочих являются приоритетными и требуют научного осмысления, в том числе в контексте членства Беларуси в ЕАЭС. В Республике Беларусь транспортные услуги исследуют И. А. Еловой, Р. Б. Ивуть, М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. Д. Молокович, Г. В. Турбан и др. Вопросы интеграции в транспортной сфере в рамках ЕАЭС представляют научный интерес и разрабатываются в трудах белорусских и российских ученых: О. С. Булко, Ф. Ф. Иванова, Ю. П. Якубук, М. А. Асаула, Л. Б. Вардомского, А. А. Леснякова, М. С. Комова, Е. В. Пака, О. А. Подберезкиной и др.

**Основная часть.** Начиная с 2015 г. за период своего функционирования ЕАЭС достиг определенных результатов, позволяющих констатировать, что евразийское интеграционное объединение является одним из значимых в мире, как и Европейский союз. Наряду с достигнутыми результатами в сфере торговли товарами развиваются и услуги. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 23 декабря 2014 г. № 110 [4] утверждены 53 сектора, в которых функционирует единый рынок услуг. В отношении ряда услуг либерализация проводится в течение переходного периода, по услугам транспорта и электросвязи применяются особые режимы регулирования.

В процессе создания Союза среди главных целей зафиксировано осуществление скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, поэтапное формирование единого транспортного пространства ЕАЭС. Ввиду того что сотрудничество в сфере транспорта выступает одним из главных факторов эффективного функционирования любого интеграционного объединения, то приоритетной задачей является формирование общего рынка транспортных услуг интеграционного объединения [5]. Как показывает практика ЕС, создание общего рынка транспортных услуг и реализация единой транспортной политики стали ключевыми шагами на пути создания единого европейского рынка.

С учетом чувствительности транспортного сектора для государств — членов Союза, различий в законодательстве, а также технических требованиях и подходов, государства — члены ЕАЭС не смогли прийти к договоренностям о введении единых норм регулирования в сфере транспорта и передаче его на наднациональный уровень, согласовав проведение скоординированной (согласованной) политики, которая формируется государствами — членами ЕАЭС. Основные направления и этапы ее реализации определяются на наднациональном уровне.

Договоренности о проведении скоординированной (согласованной) транспортной политики, создании единого транспортного пространства и

формировании общего рынка транспортных услуг определены в Договоре о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. (далее — Договор о ЕАЭС) — раздел XXI и Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике (Приложение № 24 к Договору о ЕАЭС) (далее — Протокол) [5]. Для достижения обозначенных целей принят ряд документов стратегического характера: Основные направления и этапы скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов ЕАЭС, а также планы мероприятий («дорожные карты») по ее реализации по видам транспорта. В настоящее время проводится работа по подготовке проекта «дорожной карты» на 2021—2023 гг. [6].

Согласно пункту 2 Протокола под общим рынком транспортных услуг понимается форма экономических отношений, при которых создаются равные и паритетные условия оказания транспортных услуг, особенности функционирования рынка которых по видам транспорта определяются указанным выше Протоколом, а также международными договорами в рамках Союза [5]. Создание общего рынка транспортных услуг целесообразно рассматривать в контексте формирования единого транспортного пространства Союза. Единое транспортное пространство охватывает все виды транспорта, подпадающие под сферу применения указанного Протокола. Его формирование должно сопровождаться разработкой и реализацией межгосударственных программ создания общего рынка транспортных услуг, развития транспортной инфраструктуры и обеспечения транспортной безопасности, создания единых требований и стандартов.

При формировании общего рынка транспортных услуг крайне важно создать условия для либерализации доступа к рынку транспортных услуг, провести работу по устранению барьеров, повышению качества транспортных услуг, создать равные конкурентные условия на данном рынке, в том числе путем сближения тарифной политики, установить единые подходы к предотвращению недобросовестной конкуренции, активизировать процессы цифровизации транспорта. Анализ охвата договоренностей Сторон, закрепленных в Договоре о ЕАЭС, свидетельствует о том, что приоритет отдается либерализации услуг автомобильного и железнодорожного транспорта. Основная задача, на решение которой нацелены государства — члены Союза в настоящее время, — это снятие существующих ограничений при перевозках всеми видами транспорта, что зафиксировано в соответствующих «дорожных картах». Отметим, что по оценкам экспертов Европейского банка реконструкции и развития либерализация транспортных услуг на 1 % приводит к росту производительности транспортных компаний в среднем на 0,6 % [7].

Безусловно, транспортная отрасль в каждом государстве — члене ЕАЭС имеет свои особенности, так как существуют различия в их уровне развития и в транспортно-экономических интересах (приоритетные направления интеграции государств — членов ЕАЭС в транспортной сфере приведены в таблице). С учетом этого можно предположить, что процесс либерализации и создания общего рынка транспортных услуг потребует продолжительного времени.

С учетом географического положения Беларуси транспортная составляющая евразийской интеграции выступает одной из важнейших для нашей страны. Транспортные услуги в структуре сектора услуг Беларуси занимают наибольший удельный вес: доля валовой добавленной стоимости транспорта в ВВП в период с 2011 по 2019 г. колебалась в пределах 5,5 — 6,4 %, высок удельный вес транспортных услуг в объеме белорусского экспорта — в 2019 г. он составил 41,6 % [8].

**Приоритетные направления интеграции государств — членов ЕАЭС  
в транспортной сфере**

Страна	Приоритет	Отдельные направления реализации
Армения	Преодоление транспортной замкнутости страны, реализация ее транзитного потенциала. Обеспечение транспортного сопровождения растущих товарных потоков на единый рынок ЕАЭС	Развитие международного транспортного коридора «Север — Юг». Строительство железной дороги Армения — Иран
Беларусь	Содействие реализации транзитного потенциала. Рост экспорта белорусских транспортных услуг. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры	Встраивание в китайскую инициативу Экономического пояса Шелкового пути (далее — ЭПШП) посредством: строительства транспортно-логистического хаба в Белорусско-Китайском промышленном парке «Великий камень»; строительства высокоскоростной магистрали в рамках проекта высокоскоростного железнодорожного коридора Китай — Европа; интегрирования Беларуси в проект «Меридиан»
Казахстан	Содействие реализации транзитного потенциала	Встраивание в китайскую инициативу ЭПШП посредством создания автомагистрали Западная Европа — Западный Китай (северная часть ЭПШП); развития маршрута Урумчи — Достык — Омск — Москва — страны ЕС; развития морского пути ЭПШП через территорию Казахстана с выходом на Каспийское и Черное моря
Кыргызстан	Содействие реализации транзитного потенциала. Обеспечение транспортного сопровождения растущих торговых потоков на единый рынок ЕАЭС	Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП, в том числе посредством строительства железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан
Россия	Расширение возможностей реализации транспортного потенциала страны. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры	Вовлечение России в проекты ЭПШП посредством активного использования Транссибирской магистрали; строительства высокоскоростной транспортной магистрали Москва — Казань в рамках международного транспортного маршрута Европа — Западный Китай; реализация проекта «Меридиан»

*Примечание:* наша разработка на основе [9].

Интеграционные процессы в транспортной сфере ЕАЭС и совокупность различных факторов, оказывающих на них влияние, способствовали изменению значений транспортных показателей. По мере проведения единой таможенно-тарифной и формирования скоординированной (согласованной) транспортной политики, а также создания единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в целом отмечается их положительная динамика. Анализ статистических данных Евразийской экономической комис-

сии (далее — ЕЭК) свидетельствует о том, что в 2019 г. объем грузоперевозок государств — членов ЕАЭС (без трубопроводного транспорта) составил 11 440,8 млн т, что на 1,3 % превышает уровень 2018 г. Темп роста по сравнению с 2015 г. — 106,9 %. Основной объем грузов перевозится автомобильным транспортом — 82,7 % общего объема грузоперевозок грузов, железнодорожного — 16,1% [10].

Наибольший удельный вес в общем объеме грузоперевозок государств — членов ЕАЭС занимают российские и казахстанские автомобильные и железнодорожные перевозчики, что подтверждается данными рис. 1. Как видно из рисунка, основные перевозки грузов воздушным транспортом осуществляются российскими компаниями.

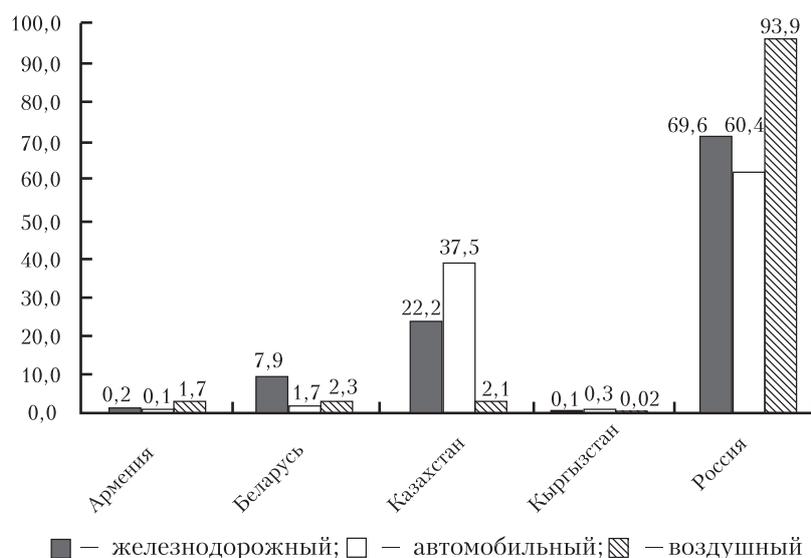


Рис. 1. Доля государств — членов ЕАЭС в объеме грузоперевозок по видам транспорта (без трубопроводного) в 2019 г., %

Примечание: наша разработка на основе [10].

Рост грузооборота транспорта государств — членов ЕАЭС в период с 2015 по 2019 г. на 11,8 % с 3 163,8 млрд т-км до 3 536,9 млрд т-км можно проследить на рис. 2.

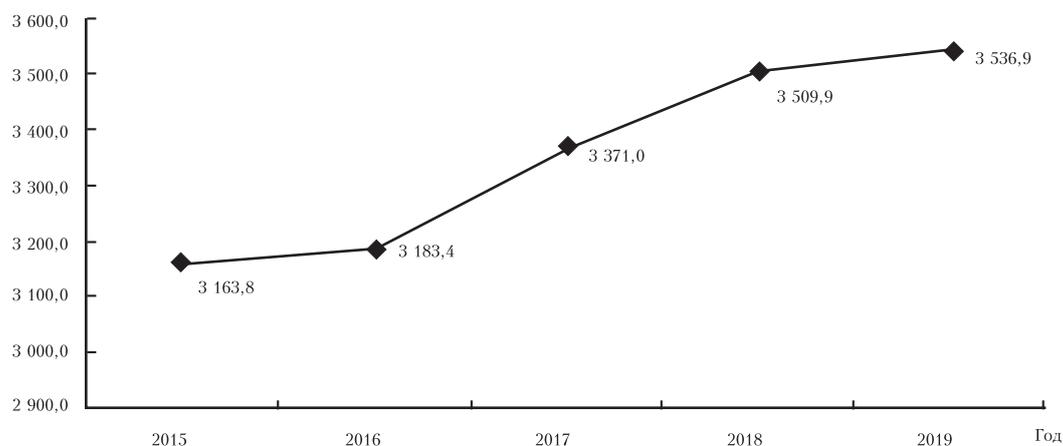


Рис. 2. Грузооборот по всем видам транспорта (кроме трубопроводного) в ЕАЭС в 2015—2019 гг., млрд т-км

Примечание: наша разработка на основе [10].

В 2015 — 2019 гг. устойчиво увеличивался пассажирооборот с 757,4 до 908,9 млрд пассажиро-километров (или на 20 %). Наибольшая доля пассажиро-оборота приходится на автомобильный и воздушный транспорт (43,7 и 38,2 % соответственно в 2019 г.) [11].

С учетом глубокого уровня договоренностей в сфере автомобильного и железнодорожного транспорта наиболее значимые результаты достигнуты по указанным видам транспорта. Так, в части услуг железнодорожного транспорта введены в действие унифицированные страновые тарифы, установлены пределы изменений тарифов на железнодорожные грузоперевозки внутри ЕАЭС, а также правила доступа перевозчиков государств — членов Союза на сопредельные участки железнодорожной инфраструктуры других государств — членов ЕАЭС, реализованы на практике договоренности о совместном оказании транспортно-логических услуг (создана и достаточно эффективно функционирует АО «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс»). По автомобильным перевозкам целесообразно отметить перенос транспортного контроля на внешнюю границу ЕАЭС, отмену разрешительной системы при осуществлении внутрисоюзных автомобильных перевозок, начало практической реализации договоренностей о поэтапной либерализации каботажных автоперевозок в ЕАЭС. В Соглашении о судоходстве (подписано 1 февраля 2019 г.) заложены возможности для развития внутренних водных перевозок в рамках ЕАЭС.

Кроме этого, созданы преимущества для транспортировки грузов по территории Союза за счет применения единых мер таможенного регулирования, что способствует ускорению и облегчению транзитных перевозок, а также сокращению сроков доставки. С 1 января 2018 г. вступил в силу Таможенный кодекс ЕАЭС, которым предусмотрено сокращение сроков осуществления таможенных операций. В отношении регистрации поданной таможенной декларации он составляет 1 час, выпуска товара — 4 часа [12].

При этом следует выделить отдельные аспекты формирования общего рынка транспортных услуг и построения единого транспортного пространства Союза (в том числе проблемные), требующие проработки и включающие:

*барьеры технического характера.* Различия в национальной правовой базе государств — членов ЕАЭС и в технических требованиях приводят к применению различных подходов к регулированию транспортной отрасли. Отдельные барьеры технического характера в сфере автомобильных перевозок могут быть сняты путем подписания международного договора;

*диспропорции и недостаточный уровень развития инфраструктуры государств — членов Союза.* Считаем, что постоянное совершенствование транспортной инфраструктуры, достижение ее максимальной связанности, усиление взаимодействия видов транспорта — все это необходимо для функционирования общего рынка транспортных услуг и развития евразийского интеграционного объединения. В мировой практике встречаются примеры негативного характера: МЕРКОСУР практически не развивался после достижения определенного интеграционного уровня из-за отсутствия необходимой транспортной инфраструктуры [13].

Следует отметить, что в государствах — членах ЕАЭС стационарный и подвижной компоненты транспортной составляющей отличаются высокой степенью морального и технического износа, в отдельных случаях доходящего до 70 % [9]. В значительной степени эта проблема актуальна для Кыргызстана: стоят острые задачи обновления подвижного состава автомобильного транспорта, так как состояние парка достаточно низкое по сравнению с

другими странами Союза [14]. Слабо развито железнодорожное сообщение вследствие незначительной протяженности путей — 0,4 тыс. км (минимальная среди стран ЕАЭС) [15]. Следует отметить неудовлетворительное состояние полотна в Армении, где не функционирует около 40 % железных дорог) [16, с. 49], а также недостаточную электрификацию линий (в Беларуси — 18,2 % в 2017 г.) [15].

В странах Союза серьезной проблемой является также слабое бюджетное финансирование проектов развития транспортной инфраструктуры: в последние годы фактический объем не превышал 2–2,5 % ВВП при потребности для обеспечения устойчивого развития не менее 4,5 % [17].

Возникают сложности и с привлечением частных инвестиций для финансирования инфраструктурных проектов в связи с их долгосрочностью и длительностью окупаемости. В данной связи необходимо использовать механизмы государственно-частного партнерства, а также привлекать средства международных финансовых институтов. Важно уделять внимание реализации совместных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры в рамках сопряжения процесса развития Союза с международными транспортными инициативами. Перечень таких проектов сформирован ЕЭК, государствам — членам ЕАЭС рекомендовано учитывать его при проработке вопросов финансирования проектов;

*недостаточно активная реализация процесса либерализации каботажных перевозок.* Соответствующие договоренности в части каботажных перевозок реализуются медленно и только отдельными странами ЕАЭС (что в определенной степени можно рассматривать как средство протекционизма). Так, Армения и Кыргызстан заявили о готовности к запуску третьего этапа программы каботажных перевозок. Беларусь уже приступила к его реализации, на ее территории осуществлены девять каботажных перевозок. Россия продолжает подготовку национального законодательства к запуску программы. Казахстан планирует начать реализацию программы только с 2025 г. [18]. Безусловно такое затягивание реализации программы каботажных перевозок не способствует созданию равных конкурентных условий на рынке автотранспортных услуг ЕАЭС;

*создание равных конкурентных условий на общем рынке транспортных услуг ЕАЭС.* В рамках участия в интеграционном объединении государства — члены Союза наряду с выполнением обязательств, принятых на себя в соответствии с правовыми актами ЕАЭС, стремятся поддерживать конкурентоспособность национальных поставщиков товаров и услуг. Как отмечает белорусский ученый А. А. Праневич, «...с одной стороны, интеграция предполагает открытость экономик и объединение потенциала ряда субъектов в реализации определенных задач, с другой — ведет к конкуренции между субъектами в постановке целей и определении приоритетов развития национальной экономики» [19].

Необходимость выполнения таких в определенной степени противоречивых задач проявляется в сфере транспорта. После создания ЕАЭС и реализации мероприятий по либерализации представители бизнеса отмечают усиление конкуренции между перевозчиками государств — членов ЕАЭС, в первую очередь в сфере автомобильного транспорта. Отметим, что следствием либерализации рынка транспортных услуг может стать повышение уязвимости отдельных перевозчиков за счет ценового давления, концентрация транспортных предприятий (в результате чего возможно снижение уровня конкуренции), рост недобросовестной конкуренции со стороны отдельных участников рынка.

При формировании общего рынка транспортных услуг основополагающим является создание равных конкурентных условий для участников рынка. К направлениям создания конкурентных условий на общем рынке можно отнести обеспечение свободного доступа на рынок и защиту рынка от недобросовестной конкуренции.

Остро стоит вопрос ценовой конкуренции между субъектами государств — членов ЕАЭС. Тарифы на услуги международных автомобильных грузоперевозок формируются перевозчиками самостоятельно, исходя из рыночной ситуации. Вместе с тем целесообразно реализовывать мероприятия, которые позволили бы обеспечить сближение тарифов в государствах — членах Союза, включая гармонизацию профессиональных и квалификационных требований к персоналу, технических требований к транспортным средствам, правил фискального и тарифного регулирования, выравнивание условий труда, цен на топливо и т. д. [20].

Создание общего рынка транспортных услуг ЕАЭС осуществляется в условиях функционирования на нем естественных монополий (железнодорожный и воздушный транспорт). В Республике Беларусь доля железнодорожных тарифов, регулируемых Министерством антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь, составляет около 75 % [21, с. 18]. Такая ситуация не отвечает интересам потребителей, заинтересованных в доступности транспортных услуг и снижении тарифов на них.

Вместе с тем следует отметить проведенную в рамках ЕАЭС работу, результатом которой стало снижение стоимости перевозок за счет унификации страновых тарифов на услуги железнодорожного транспорта по видам сообщений (экспортный, импортный, внутригосударственный). Так, провозная плата за одну тонну груза перевозки в/из Кыргызской Республики снизилась более чем в 2,5 раза [15]. Однако, несмотря на одинаковые подходы, применяемые к построению тарифов, унифицированные тарифы в странах — членах ЕАЭС различаются вследствие особенностей железнодорожного транспорта [22], что необходимо учитывать. Актуальным для стран ЕАЭС является формирование Единой системы грузовых транзитных тарифов для перевозки по железным дорогам.

Обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции в сфере воздушного транспорта возможно за счет совершенствования тарифной политики и применяемых тарифов на аэронавигационное и аэропортовое обслуживание, а также условий доступа к услугам аэропортов и аэронавигации в государствах — членах Союза, обеспечения недискриминации в части доступа к таким услугам (в том числе в части тарифных условий), снятия существующих ограничений. Отметим, что в государствах — членах ЕАЭС регулирование аэропортовых и аэронавигационных услуг не унифицировано в отношении перечня регулируемых услуг аэропортов, применяемых методов и способов регулирования. В части тарифной политики в Казахстане и России применяются дифференцированные тарифы по признакам резидентства в сфере аэронавигации и деятельности аэропортов. В Армении данные услуги не подлежат регулированию в части определения тарифов и не подпадают под действие антимонопольного законодательства [23]. С учетом изложенного в сфере воздушного транспорта требуется провести значительную работу для достижения цели формирования общего транспортного рынка. Соответствующая Рекомендация ЕЭК от 26 ноября 2019 г. № 39 уже принята, важно обеспечить выполнение ее положений на национальном уровне;

*активизация процесса цифровизации и технологизации транспортной отрасли государств — членов ЕАЭС.* Цифровизация транспортной отрасли

является неотъемлемым элементом дальнейшей интеграции в рамках ЕАЭС. Государствами — членами Союза разработана концепция единой экосистемы цифровых транспортных коридоров, предполагающая создание единой экосистемы со сквозной цифровой логистикой, движением товара и транспорта по территории Союза и взаимодействие с другими странами. Экосистема будет включать цифровые таможенные, логистические, страховые и финансовые сервисы, а также уже существующие сервисы после их доработки. Предполагается интеграция всех видов перевозок, наибольший эффект прогнозируется для автомобильных перевозок. По оценкам ЕЭК к 2025 г. экономический эффект от будущей экосистемы составит 50—150 млрд р. (при общих затратах 10 млрд р.) [24].

Ожидается, что реализация проекта цифровых транспортных коридоров будет стимулировать развитие торговли на внутреннем рынке Союза, а также усилит привлекательность транзитных перевозок через территорию Союза и интеграцию стран в цепочки добавленной стоимости. В данной связи создание цифрового транспортного пространства весьма важно для Беларуси как страны, имеющей высокий уровень товарооборота с партнерами по евразийской интеграции и существенный транзитный потенциал.

В контексте рассмотрения процесса формирования общего рынка транспортных услуг и единого транспортного пространства ЕАЭС следует отметить недостаточность компетенции ЕЭК в части контроля за выполнением обязательств государств — членов Союза по интеграции в транспортной сфере. Большинство мероприятий, предусмотренных «дорожными картами», оформляются рекомендациями ЕЭК. Кроме этого, отдельные партнеры по евразийской интеграции затягивают реализацию договоренностей, носящих обязательный характер. С учетом этого интеграционные процессы в транспортной сфере развиваются недостаточно оперативно, что в целом не соответствует интересам сторон.

**Заключение.** Итак, можно констатировать, что к настоящему времени государства — члены Союза не передали на наднациональный уровень регулирование в сфере транспортных услуг, а достигли договоренностей об осуществлении скоординированной (согласованной) транспортной политики, предусматривающей в том числе создание общего рынка транспортных услуг. Анализ показателей работы транспорта государств — членов ЕАЭС свидетельствует о достижении определенного прогресса, который выразился в увеличении объемов перевозок грузов, грузооборота и пассажирооборота. Вместе с тем интеграционные процессы в транспортной сфере не отличаются оперативностью. В отдельных случаях осуществление запланированных мероприятий откладывается либо затягивается. Отмечается ряд проблем, связанных с нежеланием отдельных государств создавать конкурентную среду для собственных национальных грузовых и пассажирских перевозчиков [16, с. 48]. Считаем, что интенсификация и углубление интеграции между странами-партнерами достижимы в том случае, если они готовы к одновременной либерализации отношений в сфере транспорта и установлению единых (унифицированных) подходов и требований в максимально короткие сроки. Практика разноскоростной либерализации затягивает процесс достижения поставленных целей и ставит субъектов транспортного рынка в неравные конкурентные условия.

При формировании общего рынка транспортных услуг ЕАЭС необходимо добиться такого уровня сотрудничества, при котором будет найден баланс между национальными интересами каждого государства — члена Союза и

целями, которые ставятся на наднациональном уровне в части реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС.

С учетом изложенного считаем целесообразно выделить следующие направления и мероприятия, необходимые для завершения формирования общего рынка транспортных услуг и создания единого транспортного пространства ЕАЭС:

дальнейшая реализация в согласованные сроки мероприятий «дорожных карт» с целью снятия всех ограничений в процессе перевозок в ЕАЭС до 2025 г.;

гармонизация (унификация) законодательства государств — членов ЕАЭС в сфере транспорта;

полноценная реализация программы каботажных перевозок грузов автомобильным транспортом с учетом невыполненных в срок мероприятий;

унификация перевозочных документов;

продолжение работы по решению вопроса отмены принципа «резидентства», применение которого выступает основным барьером во внешней торговле между государствами — членами ЕАЭС, требующего принятия соответствующего международного соглашения в рамках Союза;

продолжение работы по совершенствованию обеспечения транзита в целях достижения его прозрачности и универсальности с точки зрения условий конкуренции;

проведение работы по сближению уровня транспортных тарифов, согласование Единой системы грузовых транзитных тарифов для перевозки по железным дорогам;

использование наилучших практик государств — членов Союза в сфере транспорта, строительства и эксплуатации инфраструктуры (в первую очередь дорог) [16, с. 51] для большего синергетического эффекта от интеграции (избегая решения проблем национального уровня);

эффективная и своевременная реализация проектов в рамках разработанной концепции единой экосистемы цифровых транспортных коридоров Союза с соблюдением безопасности и конфиденциальности данных, учетом частных инициатив при разработке интеллектуальных транспортных систем;

выработка стратегии сотрудничества и налаживание системного контакта ЕЭК с третьими странами и международными организациями в области транспорта.

Таким образом, сотрудничество в сфере транспорта является одним из важнейших факторов формирования и эффективного функционирования ЕАЭС. Развитие транспортных услуг важно с точки зрения обеспечения «четырех свобод», а также совершенствования общих рынков в рамках Союза. Для Республики Беларусь транспортные услуги являются одним из приоритетных видов услуг, которые требуют реализации мер практического характера с позиции национальных интересов и участия в евразийской интеграции.

### **Литература и электронные публикации в Интернете**

1. World Trade Report 2019 [Electronic resource] // World Trade Organization. — Mode of access: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/00\\_wtr19\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/00_wtr19_e.pdf). — Date of access: 25.06.2020.

2. Турбан, Г. В. Международная торговля услугами и особенности ее развития в Республике Беларусь / Г. В. Турбан // Экон. вестн. ун-та : сб. науч. тр. — 2017. — Вып. 33/1. — С. 191–200.

*Turban, G. V. Mezhdunarodnaya trgovlya uslugami i osobennosti ee razvitiya v Respublike Belarus' [International trade in services and features of its development in the*

Republic of Belarus] / G. V. Turban // Ekon. vestn. un-ta : sb. nauch. tr. — 2017. — Вып. 33/1. — С. 191–200.

3. Данильцев, А. В. Торговля услугами: практические аспекты в свете присоединения России ко Всемирной торговой организации / А. В. Данильцев, И. А. Медведкова, Т. А. Трудаева. — М. : Куна, 2006. — 64 с.

*Danil'tsev, A. V. Torgovlya uslugami: prakticheskie aspekty v svete prisoedineniya Rossii ko Vsemirnoy trgovoy organizatsii* [Trade in services: practical aspects in the light of Russia's accession to the World Trade Organization] / A. V. Danil'tsev, I. A. Medvedkova, T. A. Trudaeva. — М. : Kuna, 2006. — 64 p.

4. Об утверждении перечня секторов (подсекторов) услуг, в которых функционирует единый рынок услуг в рамках Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] : Решение Высш. Евраз. экон. совета, 23 дек. 2014 г., № 110 : в ред. от 29 мая 2019 г. // Право ЕАЭС. — Режим доступа: <http://pravo.eaeunion.org/document?id=70732926&byPara=1&sub=1>. — Дата доступа: 10.09.2020.

5. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] : подписан 29 мая 2014 г. : в ред. от 15 марта 2018 г. // Право ЕАЭС. — Режим доступа: <http://pravo.eaeunion.org/document?id=70570880&byPara=1&sub=1>. — Дата доступа: 10.09.2020.

6. В ЕЭК рассмотрели проект новой «дорожной карты» по реализации транспортной политики в 2021–2023 годах [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/2020-08-28-5.aspx>. — Дата доступа: 05.09.2020.

7. Не проезжайте мимо [Электронный ресурс] // Экон. газ. — 2015. — Режим доступа: <https://neg.by/novosti/otkrytj/ne-proezhajte-mimos-19680>. — Дата доступа: 05.09.2020.

8. Ястреб, Т. А. Экспорт транспортных услуг Республики Беларусь: современное состояние и перспективы [Электронный ресурс] / Т. А. Ястреб // Актуальные проблемы теории и практики таможенного дела в условиях международной экономической интеграции : материалы междунар. науч.-практ. конф. — Минск, 25 марта 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Шадурский (отв. ред.) [и др.]. — Минск, 2020. — С. 139–147. — Режим доступа: <https://elib.bsu.by/bitstream/am/123456789/249144/1/139-148.pdf>. — Дата доступа: 05.09.2020.

*Yastreba, T. A. Eksport transportnykh uslug Respubliki Belarus': sovremennoe sostoyanie i perspektivy* [Transport services export of the Republic of Belarus: current state and prospects] [Elektronnyy resurs] / T. A. Yastreba // Aktual'nye problemy teorii i praktiki tamozhennogo dela v usloviyakh mezhdunarodnoy ekonomicheskoy integratsii : materialy mezhdunar. nauch.-prakt. konf. — Minsk, 25 marta 2020 g. / Belarus. gos. un-t ; redkol.: V. G. Shadurskiy (otv. red.) [i dr.]. — Minsk, 2020. — P. 139–147. — Rezhim dostupa: <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/249144/1/139-148.pdf>. — Data dostupa: 05.09.2020.

9. Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году. Рабочая тетрадь. Спецвыпуск / Е. С. Алексеенкова, И. С. Глотова, А. В. Девятков [и др.] ; гл. ред. И. С. Иванов. — М. : НП РСМД, 2017. — 92 с.

*Perspektivy razvitiya proekta EAES k 2025 godu. Rabochaya tetrad'. Spetsvypusk* [EAEU Development Prospects up to 2025] / E. S. Alekseenkova, I. S. Glotova, A. V. Devyatkov [i dr.] ; gl. red. I. S. Ivanov. — М. : NP RSMD, 2017. — 92 p.

10. Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Documents/Brief\\_Statistics\\_Yearbook\\_2020.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Brief_Statistics_Yearbook_2020.pdf). — Дата доступа: 15.09.2020.

11. Об основных социально-экономических показателях Евразийского экономического союза в 2015–2019 гг. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://ees.eaeunion.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Pages/express.aspx](http://ees.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/express.aspx). — Дата доступа: 15.09.2020.

12. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. — Минск : Белта-можсервис, 2017. — 757 с.

13. *Лесняков, А. А.* Совершенствование механизма формирования единого транспортного пространства на территории Евразийского экономического союза (на примере автомобильных грузовых перевозок) : дис. ... канд. юрид. наук : 08.00.14 / А. А. Лесняков. — Люберцы, 2018. — 170 л.

*Lesnyakov, A. A.* Sovershenstvovanie mekhanizma formirovaniya edinogo transportnogo prostranstva na territorii Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza (na primere avtomobil'nykh gruzovykh perevozk) [Improvement of the mechanism for the formation of a single transport space on the territory of the Eurasian Economic Union (on the example of road freight transport)] : dis. ... kand. yurid. nauk : 08.00.14 / A. A. Lesnyakov. — Lyubertsy, 2018. — 170 l.

14. Евразийский мост: общий рынок транспортных услуг ЕАЭС [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://finance.rambler.ru/other/43600959-evraziyskiy-most-obshchiy-rynok-transportnyh-uslug-eaes/>. — Дата доступа: 05.09.2020.

15. Транспорт. Инфраструктура. 2017 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20главная/Брошюра%20итог%2024.01.2018.pdf>. — Дата доступа: 01.09.2020.

16. Евразийская экономическая интеграция: перспективы развития и стратегические задачи для России : докл. к XX апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества. — Москва, 9–12 апр. 2019 г. / Т. В. Бордачев, К. О. Вишневецкий, М. К. Глазатова [и др.] ; отв. ред. Т. А. Мешкова ; Нац. исслед. ун-т «Высш. шк. экономики». — М. : Издат. дом Высш. шк. экономики, 2019. — 123 с.

17. *Подберезкина, О. А.* Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) / О. А. Подберезкина // Вестн. ун-та МГИМО. — 2015. — № 1. — С. 57–65.

*Podberezkina, O. A.* Transportnye koridory v rossiyskikh integratsionnykh proektakh (na primere EAES) [Transport Corridors in the Russian Integration Projects, the Case of the Eurasian Economic Union] / O. A. Podberezkina // Vestn. un-ta MGIMO. — 2015. — N 1. — P. 57–65.

18. Правительствам стран ЕАЭС поручено обеспечить реализацию программы либерализации каботажных автомобильных перевозок [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://bamar.org/information/news/2020\\_05\\_20\\_120131/](http://bamar.org/information/news/2020_05_20_120131/). — Дата доступа: 20.03.2020.

19. *Праневич, А. А.* Особенности конкурентной политики Республики Беларусь в условиях участия в интеграционных процессах / А. А. Праневич // Науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т. — Минск, 2015. — Вып. 8. — С. 284–289.

*Pranevich, A. A.* Osobennosti konkurentnoy politiki Respubliki Belarus' v usloviyakh uchastiya v integratsionnykh protsessakh [Features of the Republic of Belarus competition policy in the context of participation in integration processes] / A. A. Pranevich // Nauch. tr. / Belarus. gos. ekon. un-t. — Minsk, 2015. — Vyp. 8. — P. 284–289.

20. Анализ условий хозяйственной деятельности автомобильных перевозчиков государств — членов ЕАЭС и выработка рекомендаций по гармонизации законодательства указанных государств в целях обеспечения справедливой конкуренции и повышения эффективности использования автомобильного транспорта: отчет о НИР [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/NIR/Lists/List/Attachments/214/!!Отч%20о%20НИР%20%20этап\\_итог\\_Т%201%20и%20Т%202.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/NIR/Lists/List/Attachments/214/!!Отч%20о%20НИР%20%20этап_итог_Т%201%20и%20Т%202.pdf). — Дата доступа: 05.09.2020.

21. *Антюшеня, Д. М.* Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: становление и развитие. — Минск : БНТУ, 2016. — 224 с.

*Antyushenya, D. M.* Transportno-logisticheskaya sistema Respubliki Belarus': stanovlenie i razvitie [Transport and logistics system of the Republic of Belarus: formation and development]. — Minsk : BNTU, 2016. — 224 p.

22. *Еловой, И. А.* Особенности формирования тарифов на грузовые перевозки в условиях структурной реформы железнодорожного транспорта / И. А. Еловой,

---

М. М. Колос // Вест. Белорус. гос. ун-та транспорта: Наука и транспорт. — 2015. — № 2 (31). — С. 32–35.

*Elovoy, I. A. Osobennosti formirovaniya tarifov na gruzovye perevozki v usloviyakh strukturnoy reformy zheleznodorozhnogo transporta [Features of the freight transportation tariffs formation in the context of the railway transport structural reform] / I. A. Elovoy, M. M. Kolos // Vest. Belarus. gos. un-ta transporta: Nauka i transport. — 2015. — N 2 (31). — P. 32–35.*

23. Разработка предложений по поэтапному формированию общего рынка услуг воздушного транспорта Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] : отчет о НИР // Евраз. экон. ком.; Исслед. центр «Юпитер». — Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/NIR/Lists/List/Attachments/213/Отчет%20НИР%20\(с%20тит%20л\).pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/NIR/Lists/List/Attachments/213/Отчет%20НИР%20(с%20тит%20л).pdf). — Дата доступа: 05.09.2020.

24. Евразийский союз занялся цифровизацией логистики [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://digitalrzd.ru/cifrovye-novosti/post/evrazijskij-soyuz-zanyalsya-cifrovizaciej-logistiki>. — Дата доступа: 15.09.2020.

---

**LYUBOV TARARYSHKINA,  
TATIANA YASTREB**

---

***FORMATION OF THE COMMON  
MARKET FOR TRANSPORT SERVICES  
AS A FACTOR IN EURASIAN  
INTEGRATION EFFECTIVENESS***

---

**Authors affiliation.** *Lyubov TARARYSHKINA* (tararyshkina@rambler.ru), *Belarus State University (Minsk, Belarus)*; *Tatiana YASTREB* (tvinnik@mail.ru), *Belarus State University (Minsk, Belarus)*.

**Abstract.** The article focuses on the problems of formation of the common market for transport services in the Eurasian Economic Union (EAEU). The importance of the services sector for contemporary world economy development is emphasized, the reasons for its outrunning growth are identified. It is shown that cooperation in the transport sphere is the basis for the free movement of goods, services, labor and capital. The legal basis is characterized and priorities of transport integration are outlined; the achievements in the formation of the common market for transport services and the single transport space in the Eurasian Economic Union are described; certain problematic issues are revealed. Special attention is paid to the need of creating equal competitive advantages in the common market for transport services. Prospects are identified and measures are suggested necessary to complete the formation of the common market for transport services as a factor in Eurasian integration effectiveness.

**Keywords:** service sector; Eurasian integration; common market for transport services; single transport space.

UDC 339.924+336.6

---

*Статья поступила  
в редакцию 27. 10. 2020 г.*