

## 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика

УДК 656

DOI 10.37493/2307-907X.2023.2.23

**Хохлова Елена Валериевна, Григорьев Даниил Сергеевич,  
Левченко Валентина Александровна**

## **ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ ОБЩЕГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ЕАЭС**

*Евразийский экономический союз в своем становлении и развитии имеет множество целей и задач: формирование общего рынка товаров, капитала, рабочей силы, в том числе и создание общего рынка транспортных услуг. Цели исследования: проведение анализа грузооборота и пассажирооборота, рассмотрение перспектив создания общего рынка транспортных услуг в условиях интеграционных процессов, происходящих в Евразийском экономическом союзе. Материалы и методы: исследование проведено на основе статистических данных Евразийской экономической комиссии с использованием общенаучных методов исследования. В статье рассмотрены основные положения и задачи скоординированной политики в области создания единого транспортного пространства; проанализирована статистика по данному вопросу; описаны основные этапы реализации Программы каботажных перевозок, реализация которой намечена до 2025 года. Новизна работы заключается в проведении анализа проблемных вопросов при создании единого транспортного пространства Союза, выделении основных приоритетов для достижения данной цели.*

**Ключевые слова:** общий рынок, транспортные услуги, Евразийский экономический союз, отрасль транспортных услуг ЕАЭС.

**Elena Khokhlova, Daniil Grigoriev, Valentina Levchenko  
PROSPECTS FOR THE CREATION OF A COMMON MARKET  
FOR TRANSPORT SERVICES OF THE EAEU**

*The Eurasian Economic Union, in its development and formation, sets itself many goals and objectives: the formation of a common market for goods, capital, labor, including the creation of a common market for transport services. The purpose of the study is to analyze cargo and passenger turnover, to consider the prospects for creating a common market for transport services in the context of integration processes taking place in the Eurasian Economic Union. The study was conducted on the basis of statistical data of the Eurasian Economic Commission using general scientific research methods. The article considers the main provisions and objectives of a coordinated policy in the field of creating a single transport space; analyzes the statistics presented on this issue; describes the main stages of the implementation of the Coastal Transportation Program, the implementation of which is scheduled until 2025. The novelty of the work consists in analyzing problematic issues when creating a single transport space of the Union, highlighting the main priorities for achieving this goal.*

**Key words:** common market, transport services, Eurasian Economic Union, EAEU transport services industry.

**Введение / Introduction.** Инфраструктура является основополагающим элементом любой экономики, оказывая непосредственное влияние на все экономико-социальные процессы, которые происходят в стране, транспорт не является исключением. Ставка на транспортную отрасль является необходимым условием развития Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз), т. к. данная отрасль в списке его ведущих отраслей.

В условиях динамично развивающейся экономики логистика играет огромную роль. Экономико-географическое положение Союза позволяет создавать глобальные транспортно-логистические комплексы. Всё это гарантия конкурентоспособности интеграционного объединения, залог роста торгово-экономического потенциала каждой страны Союза, либерализация каботажных

перевозок и т. д. Также стоит отметить, что в условиях санкционного давления со стороны стран Запада развитие транспортного потенциала ЕАЭС является довольно важным вопросом. Таким образом, выбранная тема исследования является своевременной и актуальной.

**Материалы и методы / Materials and methods.** Целью данного исследования является оценка перспектив создания общего рынка транспортных услуг, в том числе единого транспортного пространства. Основной задачей исследования является системный анализ транспортной сферы ЕАЭС.

При проведении исследования применялись методы научного познания, системного анализа (дедукция, индукция, анализ, синтез), графические и статистические методы, системный подход, методы монографического, статистического и компаративного анализа, корреляционно-регрессионного и факторного анализа, многокритериальной оптимизации.

В качестве исходных массивов данных использовалась официальная статистика Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии – постоянно действующего регулирующего органа ЕАЭС.

**Результаты и обсуждение / Results and discussion.** На наднациональном уровне, то есть на уровне Союза, была сформирована единая скоординированная транспортная политика, сформированы её основные этапы, направления и задачи.

Согласно 86 ст. Договора о Евразийском экономическом союзе (который был подписан в Астане в 2014 г.) (далее – Договор), «в Союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности» [1].

Так, основными задачами согласованной транспортной политики в ЕАЭС являются (рис. 1):

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

Рис. 1. Основные задачи скоординированной транспортной политики ЕАЭС [1]

Разработка и реализация скоординированной политики в области транспорта является одним из важнейших вопросов интеграции, осуществляемой сегодня в рамках Единого экономического пространства (далее – ЕЭП), и способствует увеличению экономических показателей государств, так как ЕАЭС занимает достаточно выгодное географическое положение с точки зрения транспортной инфраструктуры, соединяя Западные страны и страны Азии, что актуально в связи с возросшими издержками при транспортировке грузов и пассажиров на фоне нынешней ситуации в мире и антироссийских санкций.

Общий объем грузоперевозок стран – участниц Союза в 2021 г. составил 12,5 млрд т, аналогичный показатель в 2020 г. – 12,2 млрд т (увеличение на 1,9 %). Для сравнения: за январь – апрель 2022 г. объем грузоперевозок составил 3,5 млрд т, что на 1,1 % выше, если сравнивать с аналогичным периодом 2021 г.

Основным видом транспорта в ЕАЭС является автомобильный, в 2021 году на него приходится 8997,8 млн т всех грузоперевозок, на ж/д транспорт приходится 1 834,0 млн т, на воздушный – 1 564,3 тыс. т, а на водный – 131 155,4 тыс. т (табл. 1).

Таблица 1

Перевозки грузов по видам транспорта в ЕАЭС

Вид транспорта	2021 г.		2020 г. в % к 2019 г.
	млн т	в % к 2020 г.	
Трубопроводный транспорт	1 510,2	105,7	94,0
Железнодорожный транспорт	1 834,0	102,6	97,3
Автомобильный транспорт	8 997,8	101,3	93,6
Воздушный транспорт, тыс. т.	1 564,6	123,5	101,9
Водный транспорт, тыс. т.	131 155,4	94,9	101,8
Всего:	12 474,7	101,9	94,0

Источник: Официальные данные ЕЭК [5].

Грузооборот всех видов транспорта в 2021 г. составил 6,4 трлн т-км<sup>1</sup>. В 2020 г. грузооборот составил 6,1 трлн т-км (увеличение на 4,7 %). В январе – апреле 2022 г. грузооборот стран – участниц Союза составил 2,1 трлн т-км, что на 1,9 % больше, чем в соответствующем периоде 2021 г.

Динамика грузооборота, за исключением трубопроводного транспорта, представлена на рисунке 2.

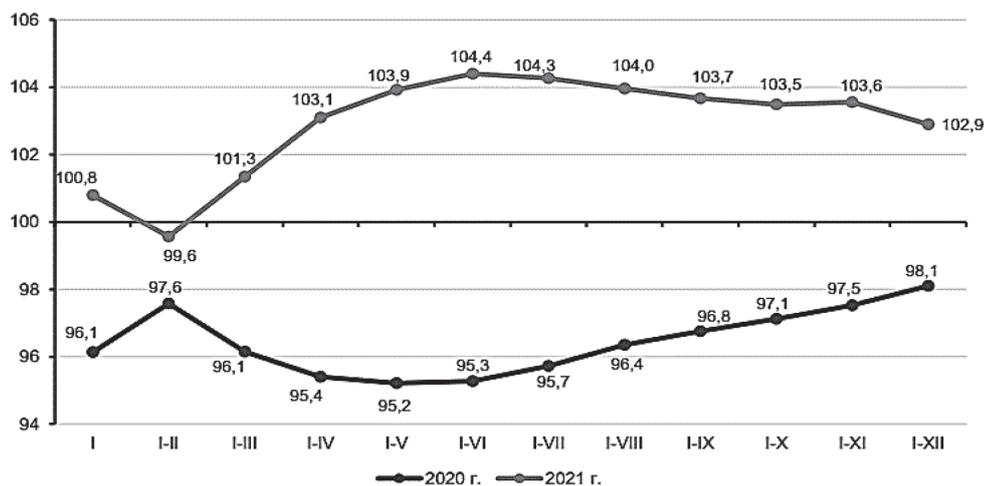


Рис. 2. Динамика грузооборота (без трубопроводного транспорта), в % к соответствующему периоду предыдущего года

Источник: Официальные данные ЕЭК [5].

Важно также и пассажирооборот – в 2021 г. данный показатель составил 19,1 млрд человек. Аналогичный показатель в 2020 г. составил 18,8 млрд человек (увеличение на 1,1 %).

1 Примечание: Единица измерения товаро- и грузоперевозок.

Основным видом транспорта для перевозки пассажиров является автомобильный – его доля в общем объеме пассажироперевозок составляет 89,8 % (17 114,8 млн чел.), далее располагаются перевозки ж/д транспортом, его доля составляет 5,9 % (1 137,3 млн чел.).

Объем перевозок пассажиров водным видом транспорта составляет 13 493,1 тыс. человек, воздушным – 125,7 млн человек (табл. 2).

Таблица 2

Объём перевозок пассажиров по всем видам транспорта

Вид транспорта	2021 г.		2020 г. в % к 2019 г.
	млн т	в % к 2020 г.	
Железнодорожный транспорт	1 137,3	120,0	72,7
Автомобильный транспорт	17 114,8	99,7	47,5
Воздушный транспорт	125,7	161,6	53,4
Водный транспорт, тыс. т.	13 493,1	108,2	71,6
Всего:	19 053,0	101,1	55,7

Источник: Официальные данные ЕЭК [5].

Пассажирооборот в 2021 г. составил 574,2 млрд пассажиро-км<sup>1</sup>. В 2020 г. данный показатель составил 447,5 млрд пассажиро-км (увеличение на 28,4 %). Для сравнения: в январе – апреле 2022 г. данный показатель составил 156,6 млрд пассажиро-км. На рисунке 3 представлена динамика пассажирооборота в ЕАЭС.

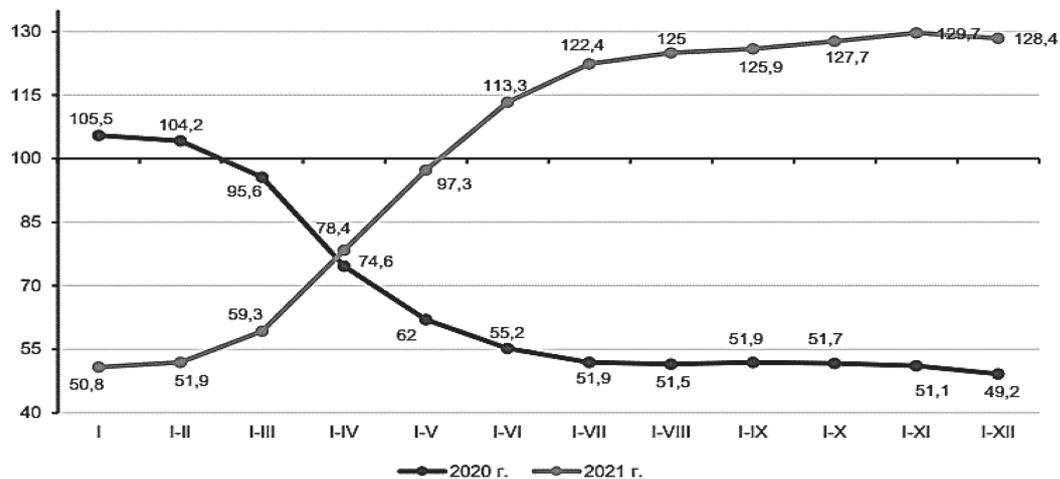


Рис. 3. Динамика пассажирооборота ЕАЭС, в % к соответствующему периоду предыдущего года

Источник: Официальные данные ЕЭК [5].

Стоит отметить, что государства – участницы Союза уделяют пристальное внимание к развитию именно автомобильного и ж/д транспорта, так как это достаточно маневренный, относительно недорогой транспорт, что позволяет ему оперативно доставлять на большие расстояния огромные объемы товаров, при этом обеспечивается высокая сохранность груза. Наибольшее число договоренностей достигнуто именно в области автомобильного и ж/д транспорта, но развитие водного и воздушного транспорта также не стоит на месте [2].

1 Примечание: Единица измерения пассажироперевозок.

В области водного транспорта внимание государств – участниц Союза направлено на гармонизацию и унификацию нормативно-правовой базы. Перевозки грузов между всеми странами – участницами Союза осуществляется на безразрешительной основе (это касается перевозок между странами внутри Союза, двусторонних, а также транзитных перевозок), введен заявительный принцип, согласно которому судам государств-участниц может быть выдан доступ к внутренним водным путям Союза.

В сфере воздушного транспорта также сделан упор на гармонизацию договоров и актов, действующих на данный момент в ЕАЭС, с нормами, принципами и правилами международного права в части гражданской авиации. Создается более благоприятная конкурентная среда для авиакомпаний. Увеличивается число воздушных сообщений между государствами – участницами Союза, а также реализуется совместное обеспечение авиационной безопасности. Коллегией и Советом ЕЭК, а также Евразийским межправительственным советом подготовлено Соглашение о судоходстве [3; 4].

Железнодорожные тарифы на транспортировку грузов приведены к унифицированной форме, действуют данные тарифы на всей территории Союза, также установлены пределы изменения ж/д тарифов. При транзитных перевозках действуют свои правила, которые распространяются на всю территорию Союза [3]. Единые тарифы позволили снизить провозную плату более чем в 2,5 раза.

Основание акционерного общества «Объединённая транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (далее – ОТЛК ЕРА) стало передовым решением в области создания единого транспортного пространства. Данная компания специализируется на транзитных перевозках контейнерными поездами по направлению Китай – Европа. Перевозка осуществляется через территории Казахстана, России и Беларуси. В 2020 году ДФЭ<sup>1</sup> составил 546,9 тыс., в 2021 году – 692,5 тыс. (увеличение на 21 %). В январе – августе ДФЭ ОТЛК ЕРА составил 377,1 тыс. (рис. 4).

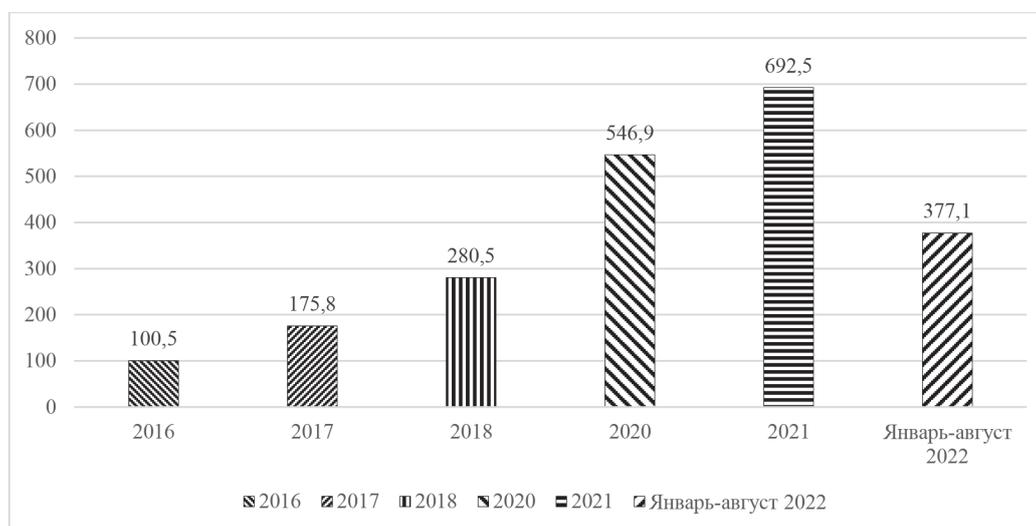


Рис. 4. Объемы перевозок ОТЛК ЕРА, тыс. ДФЭ

Расширены полномочия грузоперевозчиков одной страны Союза по отношению к другим странам ЕАЭС – установлены единые правила для доступа на пограничные железнодорожные участки данной инфраструктуры.

Стоит отметить, что весь транспортный контроль для автомобильного, железнодорожного и водного транспорта был перенесен на внешние границы Союза – это позволило повысить эффективность перемещения товаров и ТСМП. Также были введены единые правила прохождения

<sup>1</sup> Примечание: ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент. Условная единица учёта парка контейнеров и объёма контейнерных перевозок.

всех таможенных формальностей, что снизило издержки, обусловленные таким перемещением у декларантов. Проведены мероприятия по улучшению взаимодействия органов транспортного контроля, в том числе в рамках организации таможенного контроля «единый коридор».

Высшим советом ЕАЭС утверждена поэтапная программа для либерализации каботажных грузоперевозок (далее – Программа), включающая 4 этапа (рис. 5 и 6). Основной целью Программы является поэтапное снятие ограничений и упрощение доступа перевозчикам государств-участниц к осуществлению каботажных перевозок на всей территории Союза, независимо от гражданской принадлежности и государства регистрации. Срок реализации Программы – до 2025 года.

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

Рис. 5. Этапы реализации Программы

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

Рис. 6. Территории государств – членов ЕАЭС для осуществления каботажных перевозок грузов на первых 2 этапах реализации Программы

Источник: [6].

Но в целом имеет место положительная динамика развития транспорта, осуществляемого в рамках Союза, в первую очередь за счет реализации упомянутых в исследовании мер, которые всецело направлены на создание единого рынка транспортных услуг.

Ключевыми приоритетами в вопросах создания единого транспортного пространства должны являться (рис. 7):

- 1) формирование единого транспортного пространства;
- 2) создание и развитие евразийских транспортных коридоров;
- 3) реализация и развитие транзитного потенциала в рамках Союза;
- 4) координация развития транспортной инфраструктуры;
- 5) создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки;
- 6) привлечение и использование кадрового потенциала государств-членов;
- 7) развитие науки и инноваций в сфере транспорта;
- 8) унификация законодательной базы в области транспорта.

Рис. 7. Основные приоритеты развития единого транспортного пространства ЕАЭС

Основными проблемами, связанные с созданием ЕЭП, в том числе единого транспортного пространства:

- сложность унификации законодательных подходов в сфере регулирования транспортными услугами;
- небольшое количество логистических путей поставок, транспортных коридоров;
- недостаточно выгодное использование своего экономико-географического положения, о котором говорилось выше;
- большой износ железнодорожного подвижного состава, автотранспортного парка стран – участниц Союза и т. д.

Стоит также отметить эффекты от реализации согласованной политики в области транспорта (рис. 8):

- Для экономики:*
- обеспечение долгосрочного устойчивого экономического развития;
  - увеличение доли транспортных услуг в ВВП;
  - обеспечение роста грузопотоков в рамках взаимной и внешней торговли путем предоставления более качественных услуг;
  - реализация крупномасштабных проектов в сфере транспортной инфраструктуры;
  - создание новых производств и рабочих мест.
- Для населения:*
- повышение мобильности и транспортной доступности;
  - повышение надежности и качества транспортных услуг;
  - снижение негативного воздействия транспорта на жизнь и здоровье населения;
  - обеспечение прозрачности при формировании тарифов на услуги транспорта.
- Для бизнес-сообщества:*
- снижение транспортной составляющей в конечной цене товара;
  - создание конкурентной среды на общем рынке транспортных услуг;
  - обеспечение равных условий доступа на рынок транспортных услуг;
  - развитие мультимодальных логистических центров;
  - развитие смешанных перевозок;
  - гармонизация условий и правил перевозок.

Рис. 8. Эффекты от реализации согласованной политики в области транспорта Союза

Делая выводы, стоит отметить, что в основе общего транспортного пространства, формируемого Союзом, лежат транспортные системы его государств-участниц, в рамках которых будет сформировано беспрепятственное перемещение товаров и транспортных средств, пассажиров, их техническая и технологическая совместимость, основанная на унифицированном законодательстве государств-участниц в области транспорта.

На данном этапе интеграции Союза создание единого рынка транспортных услуг является приоритетной миссией развития ЕАЭС. Его эффективное функционирование не только обеспечивает свободу перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, но и определяет уровень жизни населения и экономического развития государств – участниц ЕАЭС. Также стоит отметить, что реализация скоординированной транспортной политики окажет положительный эффект как для экономики стран – участниц ЕАЭС, бизнес-сообществ, так и для населения.

#### ЛИТЕРАТУРА И ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСЫ

1. Евразийский экономический союз. Договоры. Договор о Евразийском экономическом союзе : подписан в г. Астане 29.05.2014 (ред. от 01.10.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.04.2022) // Евразийский экономический союз. Договоры. – Доступ из СПС Гарант (дата обращения: 13.09.2022). – Текст : электронный.
2. Ястреб, Т. А. Общий рынок транспортных услуг ЕАЭС : проблемы и перспективы формирования / Т. А. Ястреб // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2021. – URL: <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/239008/1/218-222.pdf> (дата обращения: 14.07.2022). – Текст : электронный.
3. Общий рынок транспортных услуг и единое транспортное пространство будут формироваться в ЕАЭС на основе «цифры» // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [сайт]. – Москва, 2022. – URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/25-08-2017-5.aspx> (дата обращения: 15.09.2022). – Текст : электронный.
4. Евразийский мост : общий рынок транспортных услуг ЕАЭС // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [сайт]. – Москва, 2022 – URL: <https://mir24.tv/news/16395925/evraziiskii-most-obshchii-rynok-transportnyh-uslug-eaes> (дата обращения: 15.09.2022). – Текст : электронный.
5. Официальные данные Департамента статистики Евразийской экономической комиссии // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [сайт]. – Москва, 2022. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/default.aspx) (дата обращения: 13.09.2022). – Текст : электронный.
6. Транспортная инфраструктура : сборник Евразийской экономической комиссии // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [сайт]. – Москва, 2022. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/directions\\_files/df4/df4d178fe5605bda1190d97633f15217.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/directions_files/df4/df4d178fe5605bda1190d97633f15217.pdf) (дата обращения: 14.09.2022). – Текст : электронный.

#### REFERENCES AND INTERNET RESOURCES

1. Evraziiskij ekonomicheskij soyuz. Dogovory. Dogovor o Evrazijskom ekonomicheskom soyuze : podpisan v g. Astane 29.05.2014 (Treaty on the Eurasian Economic Union: signed in Astana on May 29, 2014) (red. ot 01.10.2019) (s izm. i dop., vstup. v silu s 05.04.2022) // Evrazijskij ekonomicheskij soyuz. Dogovory. – Dostup iz SPS Garant (accessed: 13.09.2022).
2. Yastreb, T. A. Obshchij rynek transportnyh uslug EAES : problemy i perspektivy formirovaniya (Common Market of Transport Services of the EAEU : Problems and Prospects of Formation) / T. A. Yastreb // Vestnik Belorusskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta. – 2021. – URL: <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/239008/1/218-222.pdf> (accessed: 14.07.2022).
3. Obshchij rynek transportnyh uslug i edinoe transportnoe prostranstvo budut formirovat'sya v EAES na osnove «cifry» (The common market of transport services and a single transport space will be formed in the EAEU on the basis of digital technologies) // Oficial'nyj sajt Evrazijskoj ekonomicheskoy komissii [sait]. – Moskva, 2022. – URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/25-08-2017-5.aspx> (accessed: 15.09.2022).

4. Evrazijskii most : obshchij rynek transportnyh uslug EAES (Eurasian Bridge: the common market of transport services of the EAEU) // Oficial'nyj sayt Evrazijskoj ekonomicheskoi komissii [sait]. – Moskva, 2022 – URL: <https://mir24.tv/news/16395925/evraziiskii-most-obshchii-rynok-transportnyh-uslug-eaes> (accessed: 15.09.2022).
5. Oficial'nye dannye Departamenta statistiki Evrazijskoj ekonomicheskoi komissii (Official data of the Statistics Department of the Eurasian Economic Commission) // Oficial'nyj sayt Evrazijskoj ekonomicheskoi komissii [sait]. – Moskva, 2022. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/default.aspx) (accessed: 13.09.2022).
6. Transportnaya infrastruktura : sbornik Evrazijskoj ekonomicheskoi komissii (Transport Infrastructure : Collection of the Eurasian Economic Commission) // Oficial'nyj sayt Evrazijskoj ekonomicheskoi komissii [sait]. – Moskva, 2022. – URL: [https://eec.eaeunion.org/upload/directions\\_files/df4/df4d178fe5605bda1190d97633f15217.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/directions_files/df4/df4d178fe5605bda1190d97633f15217.pdf) (accessed: 14.09.2022).

#### СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

**Хохлова Елена Валериевна**, кандидат экономических наук, доцент кафедры туризма и индустрии гостеприимства, СКФУ. Email: [elena\\_kosh@mail.ru](mailto:elena_kosh@mail.ru)

**Григорьев Даниил Сергеевич**, студент кафедры туризма и индустрии гостеприимства, СКФУ. Email: [daniil.grigorev.84@mail.ru](mailto:daniil.grigorev.84@mail.ru)

**Левченко Валентина Александровна**, студент кафедры туризма и индустрии гостеприимства, СКФУ. Email: [valya.levchenko00@gmail.com](mailto:valya.levchenko00@gmail.com)

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Elena Khokhlova**, Candidate of Economics, Associate Professor, Department of Tourism and Hospitality Industry, North-Caucasus Federal University, Email: [elena\\_kosh@mail.ru](mailto:elena_kosh@mail.ru).

**Daniil Grigoriev**, Student, Department of Tourism and Hospitality Industry, North-Caucasus Federal University, Email: [daniil.grigorev.84@mail.ru](mailto:daniil.grigorev.84@mail.ru).

**Valentina Levchenko**, Student, Department of Tourism and Hospitality Industry, North-Caucasus Federal University, Email: [valya.levchenko00@gmail.com](mailto:valya.levchenko00@gmail.com).