



Сурен Чибухчян,
к.т.н., доцент, Национальный политехнический
университет Армении (Ереван)



Григор Чибухчян,
магистрант, Национальный политехнический
университет Армении (Ереван)

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ЕАЭС

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы современного состояния автомобильного транспорта в странах Евразийского союза за 2 года существования ЕАЭС и перспективы его развития. Представлены основные показатели автомобильного транспорта в странах ЕАЭС.

Ключевые слова. Евразийский экономический союз, автомобильный транспорт, транзит, автомобильные перевозки, автомобильные дороги.

Annotation. The issues of the current state of motor transport in the countries of the Eurasian Union for 2 years of the EAPS existence and prospects for its development are considered. The main indicators of road transport in the Eurasian Union countries are presented.

Key words. Eurasian Economic Union, road transport, transit, road transport, highways.

Введение

Двадцать девятого мая 2014 г. главами трех государств – Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации – был подписан договор о Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС), к которому 10 октября 2014 г. присоединилась Республика Армения. С 1 января 2015 г. ЕАЭС начал свою работу в составе четырех государств, а 8 мая 2015 г. к договору о ЕАЭС присоединилась Кыргызская Республика.

Наибольший прогресс в динамике позиций государств ЕАЭС в международных рейтингах в 2016 г. по сравнению с предыдущим годом отмечен по следующим направлениям деятельности: инновации (Индекс глобальной конкурентоспособности, Глобальный индекс инноваций), торговля с третьими странами (Индекс вовлеченности стран в международную торговлю), качество государственного регулирования (Индекс глобальной конкурентоспособности). Позиции ЕАЭС (усредненные по пяти странам) в среднем относятся к группе стран с уровнем развития выше среднего. В частности, рейтинг «Ведение бизнеса – 2017» – 40-е место из 190 (2016 г.); Индекс глобальной конкурентоспособности – 44-е место из 138 (2016 г.); Глобальный индекс инноваций – 47-е место из 128 (2016 г.);

Индекс глобализации – 51-е место из 207 (2016 г.); Индекс человеческого развития – 52-е место из 188 (2014 г.).

В 2016 г. государства ЕАЭС показали положительную динамику по большинству рейтингов, оставаясь мировыми лидерами по некоторым из них. В частности, Армения имеет высокие рейтинги по таким критериям, как макроэкономика, деловой климат, торговля, финансовый сектор; Беларусь – по некоторым показателям привлекательности деловой среды (присоединение к электрическим сетям, регистрация собственности, международная торговля); Казахстан – по показателям эффективности логистики, качеству инфраструктуры, доступности и качеству транспортных услуг; Кыргызстан, как и Беларусь, – по отдельным показателям привлекательности деловой среды (регулирование кредитного рынка, рынка труда, бизнеса); Россия – по развитию образования, инфраструктуры и инноваций. По сравнению с мировым ВВП в период между двумя эпизодами снижения экономической активности (с 2009 по 2016 г.) рост только двух экономик стран ЕАЭС превысил среднемировые темпы роста ВВП: Казахстана и Кыргызстана.

В январе – декабре 2016 г. в целом по ЕАЭС наблюдалась общая положительная динамика, увеличились: про-

изводство продукции сельского хозяйства во всех государствах – членах ЕАЭС, кроме Армении (снижение на 5,2%); объем промышленного производства – в Армении (на 6,7%), Кыргызстане (на 4,9%) и России (на 1,1%); объемы выполненных строительных работ – в Казахстане (на 7,9%) и Кыргызстане (на 36,6%); грузооборота – в Армении (на 3,7%), Казахстане (на 0,5%) и России (на 1,8%); пассажирооборота – в Армении (на 2,9%), Казахстане (на 4,0%) и Кыргызстане (на 2,9%); оборота розничной торговли – в Казахстане (на 0,9%) и Кыргызстане (на 5,3%) [1–4].

Объем валового внутреннего продукта государств – членов ЕАЭС в текущих ценах в 2016 г. составил 1 481 636 млрд долл. США и снизился по сравнению с 2015 г. на 9% (в 2015 г. объем ВВП составил 1 629 028, а в 2014 г. – 2 404 881 млрд долл. США).

В целом по ЕАЭС наибольшую часть ВВП в 2016 г. составляют услуги – 32,3%, промышленность – 23,8%, а сельское, лесное и рыбное хозяйство – лишь 4,5% [1–4]. При общем снижении темпов роста экономики в целом по ЕАЭС для некоторых стран росту способствовали:

- строительные работы – в Казахстане (на 6,9% в 2015 г. и 7,9% в 2016 г.) и Кыргызстане (на 38,6 и 36,6% соответственно);

- грузооборот – в Армении (на 1,1 и 85,3% соответственно), России (на 1,7% в 2016 г.) и Кыргызстане (2,8 и 5,3% соответственно);
- оборот розничной торговли – в Кыргызстане (на 6,1 и 5,6% соответственно).

Необходимо отметить, что если в 2011–2014 гг. национальные экономики росли, то в 2015–2016 гг. ВВП всех рассматриваемых стран существенно сократился, что связано как с падением мировых цен на основные экспортные товары этих стран, сокращением потребления углеводородов и металлов в странах-импортерах, так и с негативной динамикой курса национальных валют по отношению к доллару и евро.

Рост взаимной и внешней торговли товарами в Евразийском экономическом союзе наблюдается на протяжении всей первой половины этого года, что свидетельствует об устойчивом экономическом росте в странах Союза.

Объем взаимной торговли стран Евразийского экономического союза в январе – июне 2017 г. вырос по сравнению с январем – июнем 2016 г. на 27% (на 5,3 млрд долл.). Наиболее существенно – в 1,6 раза (на 1,2 млрд долл.) – увеличилась взаимная торговля металлами и изделиями из них. Заметно возросла взаимная торговля машинами, оборудованием и транспортными средствами – на 36,5% (1,1 млрд долл.), продовольственными товарами и сельскохозяйственным сырьем – на 22,7% (730 млн долл.), минеральными продуктами – на 18,6% (1,1 млрд долл.) [5]. Объем взаимной торговли ЕАЭС в первом полугодии 2017 г. составил 25,1 млрд долл.

Транспорт – жизненно важная отрасль экономики как ЕАЭС в целом, так и каждого его члена. Его развитие во многом определяет пространственную доступность территорий, качество, уровень жизни и мобильность населения, свободу перемещения товаров и оказания услуг, внешнеэкономическую деятельность и динамику развития экономики страны. В странах ЕАЭС намечается общая тенденция развития в сфере транспорта, и это связано с тенденцией развития экономик этих стран (табл. 1). За последние три года только в России и Кыргызстане наблюдается рост в сфере транспорта и логистики. В ЕАЭС особое значение придается интеграции в транспортной сфере, которая осуществляется путем поэтапной либерализации транспортных услуг между государствами – членами и рассматривается как эффективный инструмент развития экономических связей.

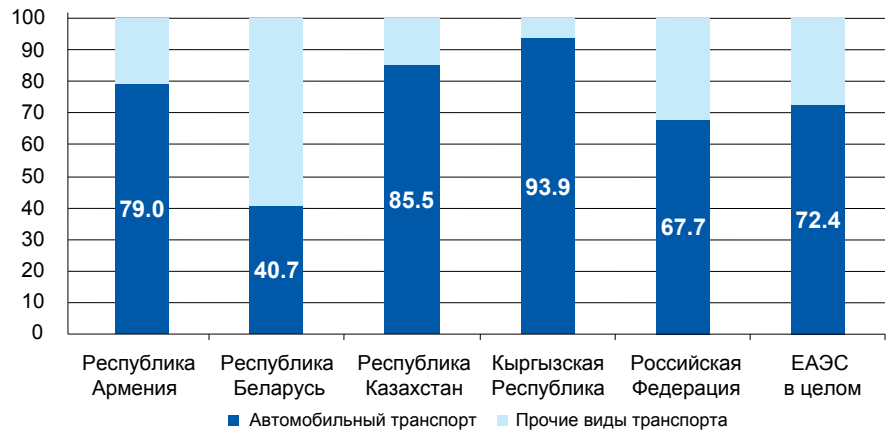


Рисунок 1. Удельный вес автомобильного транспорта в совокупном объеме перевозок грузов всеми видами транспорта в ЕАЭС в 2016 г., %

Источник: составлено авторами

На территории ЕАЭС, составляющей более 20 млн км², с населением свыше 182 млн человек функционируют [2]:

- 1,6 млн км автомобильных дорог (5-е место в мире, 2,5% от мировой доли);
- 108 тыс. км железных дорог (2-е место в мире, 7,8% от мировой доли), из них 46% электрифицированы;
- 107,5 тыс. км эксплуатируемых внутренних водных путей;
- 793,5 тыс. км воздушных трасс.

В транспортном секторе ЕАЭС особое место занимает автомобильный транспорт, который, согласно данным Международного союза автомобильного транспорта, в настоящее время обеспечивает более 80% общего объема перевозок грузов в государствах – членах ЕАЭС. В 2014 г. в странах Союза грузооборот автомобильного транспорта по сравнению с 2013 г. вырос на 1,8% и составил 428,5 млрд т-км.

Автомобильный транспорт является одним из эффективных инструментов

развития бизнеса, особенно малого и среднего, наиболее заинтересованного в большей частоте отправки грузов и небольшими партиями. Основные преимущества по сравнению с другими видами транспорта состоят в высокой эксплуатационной и коммерческой маневренности, технологической адаптивности к взаимодействию с другими видами транспорта, уникальной способности доставлять грузы «от двери до двери».

Рынок автомобильного транспорта в ЕАЭС за период 2015–2016 гг.

В январе – декабре 2016 г. автомобильный транспорт обеспечил 82,3% общего объема перевозок грузов транспортом (без трубопроводного транспорта) и 94,4% пассажирских перевозок в ЕАЭС. Грузооборот автомобильного транспорта государств (без трубопроводного транспорта) по срав-

Таблица 1.

Структура ВВП государств – членов ЕАЭС в текущих ценах, % к итогу

Источник: составлено авторами

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ЕАЭС (транспорт и связь)	7,2	7,3	7,2	8,2	7,0	7,4
Армения (транспорт и связь)	3,1	3,1	2,6	3,0	2,4	2,6
Беларусь (транспорт и связь)	5,5	5,9	6,4	5,7	5,5	5,7
Казахстан (транспорт, логистика)	6,8	7,3	7,5	7,9	8,6	7,9
Кыргызстан (транспорт, логистика)	4,6	4,7	3,9	3,7	3,9	3,9
Россия (транспорт, логистика)	6,7	6,9	7,0	6,8	7,0	7,1

Таблица 2.

Перевозки грузов автомобильным транспортом в ЕАЭС

Источник: составлено авторами по данным уполномоченных органов в сфере статистики государств – членов ЕАЭС, статистической информации ЕЭК

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Перевозки грузов автомобильным транспортом в ЕАЭС, млн т						
Республика Армения	4,9	6,8	7,3	5,4	5,1	16,2
Республика Беларусь	191,0	189,3	192,5	191,7	180,4	175,3
Республика Казахстан	2475,5	2718,4	2983,4	3129,1	3171,1	3181,1
Кыргызская Республика	23,9	25,4	26,3	27,2	28,2	29,3
Российская Федерация	5663,0	5842,0	5635,0	5417,0	5039,0	5138,2
ЕАЭС	8358,3	8781,9	8844,5	8770,4	8427,0	8540,1
В % к предыдущему году						
Республика Армения	79,8	138,8	107,4	74,0	94,4	236,7
Республика Беларусь	114,5	99,1	103,2	101,9	94,1	97,4
Республика Казахстан	125,5	109,8	109,7	104,9	101,5	100,2
Кыргызская Республика	102,2	106,3	103,5	103,4	103,7	104,1
Российская Федерация	108,2	103,2	96,5	96,1	93,0	101,9
ЕАЭС	112,9	105,1	100,7	99,2	96,1	101,3

нению с соответствующим периодом 2015 г. увеличился на 1,0% и составил 422,2 млрд т-км, пассажирооборот увеличился на 3,8% и составил 373,6 млн пассажиро-км.

Объем перевозок грузов (без трубопроводного транспорта) за этот период увеличился на 1,1% и составил 10 375,1 млн т, а объем грузооборота по сравнению с январем – декабрем 2015 г. увеличился на 1,6% и составил 3 162 млрд т-км.

В январе – декабре 2016 г. объем перевозок пассажиров составил 37,4 млрд человек, что на 0,5% больше, чем в январе – декабре 2015 г., а пассажирооборот увеличился на 0,1%, составив 758,8 млрд пассажиро-км.

Характеристика рынка перевозок автомобильным транспортом

1. Перевозка грузов автомобильным транспортом

Объем осуществляемых автомобильным транспортом перевозок грузов государств – членов ЕАЭС за январь – декабрь 2016 г. составил 8 540,1 млн т (82,3% от общего объема перевозок грузов транспортом) и по сравнению с аналогичным периодом 2015 г. увеличился на 1,3% [5]. Удельный вес ав-

томобильного транспорта в совокупном объеме перевозок грузов всеми видами транспорта в странах ЕАЭС в 2016 г. представлен на рис. 1.

Анализ статистических данных показывает, что наибольший прирост автомобильных перевозок ЕАЭС произошел в период 2011–2013 гг., достигнув 8,85 млрд т, затем начался период снижения объемов работ автомобильного транспорта, вызванный кризисными явлениями в экономике Российской Федерации и других государств – членов ЕАЭС (табл. 2). Только в Республике Казахстан и Кыргызской Республике все последние 5 лет наблюдался устойчивый рост объемов перевозок грузов, в то время как в Республике Беларусь и Российской Федерации в 2014–2015 гг. произошел спад транспортных работ, выполняемых автомобилями.

Сегодня видна общая тенденция к увеличению объема перевозок грузов в среднем на 1,9%: в Кыргызстане – на 4,1%, а в России – на 1,9%. В Армении в 2016 г. произошел практически трехкратный прирост объемов перевозок грузов автомобильным транспортом по сравнению с 2011 г. Сокращение объема перевозок в данном периоде было отмечено в Беларуси – на 2,6% [6].

2. Грузооборот

За период 2011–2016 гг. для всех государств – членов ЕАЭС была характерна общая тенденция увеличения грузооборота автомобильного транспорта. В наибольшей степени он вырос в Армении (в 2,6 раза), Казахстане (в 1,3 раза) и Кыргызстане (в 1,4 раза). В январе – декабре 2016 г. грузооборот автомобильного транспорта в ЕАЭС составил 422,2 млрд т-км, что на 1,0% больше, чем в январе – декабре 2015 г., и составляет 13,3% от грузооборота всех видов транспорта государств – членов ЕАЭС (без трубопроводного транспорта) (табл. 3). Увеличение грузооборота автомобильного транспорта в государствах – членах составило в среднем на 2,3%: в Беларуси – на 1,1%, в Казахстане – на 0,9%, в Кыргызстане – на 7,1%, в Российской Федерации – на 0,8% [6–8].

3. Объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом

От общего объема перевозок пассажиров транспортом государств – членов ЕАЭС перевозки автомобильным транспортом составляют около 94,3% (табл. 4.).

В январе – декабре 2016 г. этот объем в ЕАЭС составил 35 305,2 млн чел., что на 0,7% больше, чем в январе – декабре 2015 г. По сравнению с аналогичным периодом 2015 г. отмечается снижение объема перевозок в Армении на 1,5%, Беларуси – на 5,3%, Российской Федерации – на 1,9%. Увеличение показателя наблюдается в Казахстане на 2,3%, в Кыргызстане – на 4,2% [9].

4. Пассажирооборот автомобильного транспорта

В течение января – декабря 2016 г. пассажирооборот автомобильного транспорта в сравнении с аналогичным периодом 2015 г. увеличился на 3,8% и достиг 373 625,8 млн пассажиро-км, что составило 49,2% от общего пассажирооборота транспортом государств – членов ЕАЭС (табл. 5.). Увеличение показателя пассажирооборота по сравнению с аналогичным периодом 2015 г. в Армении составило 1,9%, в Казахстане – 6,7%, в Кыргызстане – 5,2%.

5. Основные направления международных автомобильных перевозок грузов внутри ЕАЭС

В 2016 г. автомобильным транспортом было перевезено в международ-

ном сообщении между государствами – членами ЕАЭС ориентировочно 8,5 млн т грузов [5–6]. За последние 5 лет объемы международных автомобильных перевозок внутри ЕАЭС практически удвоились, главным образом вследствие их прироста на направлениях между Республикой Беларусь и Россией, а также между Россией и Казахстаном. Более половины объема грузов, перевозимых между государствами – членами ЕАЭС, приходится на перевозки между пунктами в Российской Федерации и Республике Казахстан, и этот объем в 2015 г. оценивается на уровне 7,4 млн т.

Вторым по значимости направлением перевозок грузов внутри Союза являются маршруты, связывающие Беларусь и Российскую Федерацию. Объем перевозок грузов между этими странами оценивается в 2015 г. на уровне 4,3 млн т.

6. Организационные меры по повышению действия транспортной системы ЕАЭС

На заседании Межправительственного совета ЕЭК в г. Ереване комиссия получила мандат на проведение переговоров с КНР о заключении Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом, его государствами-членами и Китайской Народной Республикой. Уже согласован перечень перспективных проектов для реализации в ЕАЭС и их сопряжения с проектом Экономического пояса Шелкового пути. В дальнейшем будет обсуждаться Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Союзом и КНР, что позволит максимально отразить интересы бизнес-сообщества ЕАЭС и выйти на огромный китайский рынок производителей Союза.

Отметим основные преимущества ЕАЭС по автомобильному транспорту:

- открытие таможенных границ, что позволило компаниям весьма существенно сократить время доставки товаров на рынки стран Союза и уменьшить финансовые и временные издержки на оформление грузов;
- отмена таможенного контроля между странами ЕАЭС позволила производителям нарастить экспорт в другие страны Союза и расширить сотрудничество с компаниями из других стран – участников объединения;
- в ЕАЭС законодательно закреплён и успешно реализуется упрощенный порядок таможенного декларирования транспортных средств междуна-

Таблица 3.

Грузооборот автомобильного транспорта в ЕАЭС

Источник: составлено авторами по данным уполномоченных органов в сфере статистики государств – членов ЕАЭС, статистической информации ЕЭК

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Грузооборот автомобильного транспорта государств – членов ЕАЭС, млрд т-км						
Республика Армения	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,7
Республика Беларусь	19,4	22,0	25,6	26,7	24,5	24,7
Республика Казахстан	121,1	132,3	145,3	155,1	159,4	160,8
Кыргызская Республика	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5
Российская Федерация	223,0	249,0	250,0	246,7	232,1	234,5
ЕАЭС	364,9	404,8	423,0	430,3	417,9	422,2
В % к предыдущему году						
Республика Армения	104,8	133,3	125,0	100,0	94,4	141,0
Республика Беларусь	121,3	113,4	103,2	101,9	94,1	101,1
Республика Казахстан	150,8	109,2	109,7	104,9	101,5	100,9
Кыргызская Республика	101,7	–	–	103,4	103,7	107,1
Российская Федерация	112,1	111,6	96,5	96,1	93,0	100,8
ЕАЭС	123,0	110,9	100,7	99,2	96,1	101,0

родной перевозки, зарегистрированных в странах Союза;

- с 1 января 2016 г. запущен первый этап четырехэтапной программы либерализации каботажных перевозок грузов автомобильным транспортом. Реализация программы позволит транспортным компаниям стран Союза получить доступ к внутренним рынкам грузоперевозок государств-членов, сократить объем порожних пробегов;
- ведется работа по обеспечению доступа компаний из стран ЕАЭС на национальные рынки;
- в рамках единого рынка услуг поставщикам услуг предоставлен максимально достижимый уровень свободы, который включает поставку и получение услуг без ограничений, изъятий и дополнительных требований, за исключением отдельных случаев, а также освобождение поставщика услуг от повторного учреждения в форме юридического лица, признание профессиональной квалификации персонала поставщика услуг;
- с 1 января 2015 г. международные автомобильные перевозки грузов внутри Союза, выполняемые перевозчиками государств-членов, осуществляются без разрешений (перевозки двусторонние, транзитные и перевозки в/из третьих стран);

- 14 августа 2016 г. в г. Астане главы правительств стран – членов ЕАЭС по итогам заседания Евразийского межправительственного совета подписали ряд документов, в том числе поручение, связанное со взаимным признанием национальных и международных водительских удостоверений, выданных в одном государстве ЕАЭС, для осуществления предпринимательской деятельности на территории другой страны Союза.

Однако еще есть определенные проблемы, барьеры и ограничения, над которыми работают все заинтересованные стороны Союза. В целях дальнейшего развития евразийской интеграции, а также исходя из положений Договора о Союзе Совет Евразийской экономической комиссии 16 июля 2016 г. принял Решение № 58 о подготовке в сфере транспорта трех основных документов и определил сроки их подготовки.

Первый документ – основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Союза. Создание единого емкого регионального рынка, свободного от внутренних барьеров, стало осознанной потребностью руководства стран Союза, что во многом стимулировало процесс экономиче-

Таблица 4.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом в ЕАЭС

Источник: составлено авторами по данным уполномоченных органов в сфере статистики государств – членов ЕАЭС, статистической информации ЕЭК

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в государствах – членах ЕАЭС, млн человек						
Республика Армения	224,9	225,5	202,1	201,9	185,3	182,6
Республика Беларусь	1 448,7	1 444,5	1 415,5	1 299,5	1 216,2	1 152,4
Республика Казахстан	16 544,7	18 380,2	19 905,2	21 190,4	21 744,6	22 243,7
Кыргызская Республика	541,5	582,3	619,0	596,1	628,2	654,9
Российская Федерация	13 332,0	12 795,0	11 334,1	11 177,2	11 219,2	11 071,6
ЕАЭС	32 091,8	33 427,5	32 856,9	33 861,0	34 993,5	35 305,2
В % к предыдущему году						
Республика Армения	100,4	100,3	125,0	100,0	94,4	141,0
Республика Беларусь	102,1	99,7	103,2	101,9	94,1	101,1
Республика Казахстан	126,5	111,1	109,7	104,9	101,5	100,9
Кыргызская Республика	106,8	107,5	–	103,4	103,7	107,1
Российская Федерация	99,0	96,0	96,5	96,1	93,0	100,8
ЕАЭС	111,8	104,2	100,7	99,2	96,1	101,0

ской интеграции. В этой связи был поставлен вопрос о проведении государствами – членами ЕАЭС согласованной транспортной политики. Достигнута договоренность, что государства – члены ЕАЭС будут осуществлять в сфере транспорта скоординированную политику, позволяющую сформировать единое транспортное пространство и общий рынок транспортных услуг Союза, в пределах которого создаются равные и паритетные условия по их оказанию.

Второй документ – международный Договор о судоходстве, направленный на развитие интеграции в сфере внутреннего водного транспорта. Национальные рынки услуг внутреннего водного транспорта являются несопоставимыми по причине различной протяженности внутренних водных путей в странах Союза. В настоящее время доступ судов под флагом одного из государств – членов ЕАЭС на внутренние водные пути другого государства – члена ЕАЭС осуществляется в специальном порядке в соответствии с национальным законодательством. К примеру, в Российской Федерации разрешение на разовый проход судов оформляется актом Правительства и представляет собой длительную процедуру. Договором упрощается порядок доступа для государств-членов, те-

перь он будет носить уведомительный характер, в отличие от действующего разрешительного. Сложный переговорный процесс по согласованию проекта Договора о судоходстве завершается.

Третий документ – Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена, на период с 2016 по 2025 г., или Программа либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов [9]. Программа утверждена президентами государств-членов на заседании Высшего Евразийского экономического союза 8 мая 2015 г. В настоящее время проводятся процедуры по присоединению к ней Кыргызской Республики. Программой определены четыре этапа последовательных действий государств-членов, направленных на снятие с 1 января 2016 г. ограничений, действующих в отношении каботажных автомобильных перевозок грузов. Необходимо отметить, что действующим законодательством государств-членов и международными договорами об автомобильном сообщении выполнение каботажных автомобильных перевозок грузов запрещено. Реализация Программы позволит

обеспечить доступ транспортных компаний Союза к внутреннему рынку грузоперевозок, сократить порожние пробеги, снизить транспортные издержки потребителей услуг грузового автомобильного транспорта за счет развития добросовестной конкуренции на рынке автотранспортных услуг.

Программа либерализации будет осуществляться в 2016–2025 гг.:

I этап – с 1 января 2016 г. по 31 декабря 2017 г.;

II этап – с 1 января 2018 г. по 31 декабря 2019 г.;

III этап – с 1 января 2020 г. по 31 декабря 2024 г.;

IV этап – с 1 января 2025 г.

Республика Казахстан присоединится к Программе на IV этапе, с 1 января 2025 г.

При осуществлении каботажной автомобильной перевозки грузов на борту транспортного средства на I и II этапах необходимо получить специальное разрешение, выданное компетентным органом государства-члена в установленном порядке, и бортовой журнал с информацией, подтверждающей правомерность осуществления такой перевозки. С III этапа либерализации каботажные автомобильные перевозки грузов будут осуществляться на основе предварительной заявки.

Шестнадцатого марта 2016 г. в Евразийской экономической комиссии на заседании Подкомитета по автомобильному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре обсудили барьеры в развитии международного автомобильного сообщения в ЕАЭС. Был согласован перечень ежегодной статистической информации для составления отчета о состоянии общего рынка транспортных услуг стран ЕАЭС в соответствии с Программой. Кроме того, актуализирован План мероприятий по устранению препятствий (барьеров), влияющих на развитие международного автомобильного сообщения и формирование услуг автомобильного транспорта в ЕАЭС. Члены Подкомитета, представители уполномоченных органов в области транспорта и бизнес-сообщества представили для обсуждения отдельные препятствия (барьеры). Рассмотрен вопрос транзитных перевозок грузов по России из Украины, Турции и санкционных грузов с территории Европейского союза. В рамках заседания рассмотрены предложения по дальнейшей либерализации рынка автотранспортных услуг стран ЕАЭС и подготовка Международным союзом автомобильного транспорта аналитического доклада о современном состоянии рынка пассажирских перевозок в рамках Союза.

Приоритетными направлениями развития ЕАЭС в перспективе до 2025 г. особое место уделяется сфере транспорта, инфраструктурному развитию и реализации транзитного потенциала, от которого зависит уровень свободы движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

До 2025 г. предполагается создание единого транспортного пространства и развитие евразийских транспортных коридоров, устранение имеющихся барьеров по свободному обороту товаров и рабочей силы.

Выводы

Экономическое взаимодействие государств в рамках ЕАЭС имеет важное социально-экономическое и международное значение для региональной безопасности и стабильности. Несмотря на минимальную динамику развития экономик самих стран и небольшую долю взаимной торговли в 2015–2016 гг., необходимо отметить, что страны ищут наиболее эффективные инструменты сотрудничества и продолжают формировать намеченные совместные интеграционные структуры, законодательную базу объединения и форматы вза-

Таблица 5.

Пассажирооборот автомобильного транспорта в ЕАЭС

Источник: составлено авторами по данным уполномоченных органов в сфере статистики государств – членов ЕАЭС, статистической информации ЕЭК

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Пассажирооборот автомобильного транспорта в ЕАЭС, млрд пассажиро-км						
Республика Армения	2,4	2,4	2,6	2,5	2,4	2,4
Республика Беларусь	10,1	10,1	10,8	10,1	9,5	9,8
Республика Казахстан	164,2	184,8	205,1	217,1	220,9	235,3
Кыргызская Республика	7,3	7,9	8,1	8,5	8,9	9,4
Российская Федерация	138,7	133,4	126,1	127,2	118,1	116,6
ЕАЭС	322,7	338,6	352,7	365,4	359,8	373,6
В % к предыдущему году						
Республика Армения	101,5	102,9	106,1	97,6	94,5	101,7
Республика Беларусь	97,4	101,0	106,0	94,2	95,1	99,4
Республика Казахстан	130,1	112,5	111,0	105,8	102,6	106,3
Кыргызская Республика	102,4	108,0	103,6	104,0	105,2	105,3
Российская Федерация	98,6	96,2	94,5	100,9	98,0	99,0
ЕАЭС	112,5	105,0	103,8	103,5	101,0	103,8

имодействия в промышленности, АПК, транспорте и других наиболее важных для стран сферах экономики.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Кузьмина Е.М. Экономическое развитие стран ЕАЭС и перспективы экономической интеграции до 2025 г. – М.: Российский совет по международным делам. – 24 с.
2. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. Электронный ресурс: URL: www.eurasiancommission.org
3. Об основных социально-экономических показателях Евразийского экономического союза. Январь – декабрь 2017 г. Аналитический обзор ЕЭК. С. 4–5. Электронный ресурс: URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Indicators201612.pdf
4. Социально-экономическая статистика ЕЭК. Электронный ресурс: URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/national.aspx
5. Новости ЕЭК. Электронный ресурс: URL: <http://eec.eaeunion.org/ru/nae/news/Pages/22-08-2017.aspx>
6. Асаул М.А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском Экономическом Союзе // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 2, ч. 1. – С. 120–124. Электронный ресурс: URL: <https://fundamental-research.ru/ru/>
7. Евразийский союз транспортных, экспедиторских и логистических организаций: [официальный сайт]. Электронный ресурс: URL: www.eutflo.ru
8. Индексы перевозок грузов по видам транспорта. Электронный ресурс: URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/>
9. Справочная информация о деятельности автомобильного транспорта в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства (период 2011–2014 гг.) и Евразийского экономического союза (2015–2016 гг.). Электронный ресурс: URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДИИ%20автомобильный%20транспорт/Состояние%20автотранспорта%20в%20ЕАЭС%202012-2016%20гг.docx>