

Научная статья
УДК 656.073.5

Либерализация рынка перевозок грузов автомобильным транспортом в ЕАЭС

Светлана Викторовна Домнина¹, Игорь Викторович Домнин²,
Елизавета Александровна Столпакова³

^{1,2,3}Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ),
Москва, Россия

¹svd@realtrans.ru

²domnin@realtrans.ru

³e.stolpakova@yandex.ru

Аннотация. В статье анализируются методы регулирования рынка автомобильных перевозок. Основное внимание уделяется открытию рынка автомобильных перевозок ЕАЭС за счет разрешения частичного каботажа иностранным перевозчикам. Изучение опыта стран ЕС показало, что этот вопрос остается актуальным уже более 10 лет после введения каботажа в этих странах. Делается вывод о том, что для сохранения конкурентоспособности российских перевозчиков на внутреннем рынке необходимо продолжать работу по выравниванию условий работы перевозчиков ЕАЭС: налоговая нагрузка, уровень заработной платы, условия приобретения транспортных средств, а также осуществление контроля за соблюдением условий выполнения каботажных перевозок иностранными перевозчиками.

Ключевые слова: автомобильные перевозки грузов, каботаж, открытие рынка.

Для цитирования: Домнина С.В., Домнин И.В., Столпакова Е.А. Либерализация рынка перевозок грузов автомобильным транспортом в ЕАЭС // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2025. № 1 (43).

Original article

Liberalization of the market of cargo road transportation in the EAEU

Svetlana V. Domnina¹, Igor V. Domnin², Elizaveta A. Stolpakova³

^{1,2,3}Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI),
Moscow, Russia

¹svd@realtrans.ru

²domnin@realtrans.ru

³e.stolpakova@yandex.ru

Abstract. In this article there are analyzed methods of regulating the road transportation market. The main focus is on opening road transportation market in the EAEU by allowing partial road cabotage to foreign carriers. Studying the experience of EU countries has shown that this issue remains relevant for more than 10 years after the introduction of cabotage in these countries. It is concluded that in order to maintain the competitiveness of Russian carriers in the domestic market, it is necessary to continue working to equalize the working conditions of EAEU carriers: the tax burden, salary levels, conditions for the purchase of vehicles as well as monitoring compliance with the conditions for the implementation of cabotage by foreign carriers.

Keywords: road transportation, cabotage, opening of road transportation market.

For citation: Domnina S.V., Domnin I.V., Stolpakova E.A. Liberalization of the market of cargo road transportation in the EAEU. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura.* 2025. No. 1 (43).

Введение

В настоящее время вопрос о целесообразности открытия рынка транспортных услуг для иностранных перевозчиков приобретает особую актуальность. Это связано развитием процессов интеграции на рынке автомобильных перевозок в странах ЕАЭС [1, 2]. За последние годы Россия совместно со странами-партнерами прошла большой путь по развитию единого транспортного пространства, где перевозчики стран ЕАЭС могут свободно (без разрешений) осуществлять международные перевозки, исключение составляют перевозки в/из третьих стран и каботажные перевозки [3]. Однако в рамках ЕАЭС отдельные страны обладают избыточным для своих внутренних потребностей парком автотранспортных средств и заинтересованы в открытии других рынков для работы. Такое развитие интеграции соответствует общей транспортной политике объединения [4, 5], в результате было принято Решение Высшего Евразийского экономического совета №13 от 08.05.2015 г., утверждена Программа по открытию рынка для каботажных перевозок автомобильным транспортом [1]. Данная Программа была рассчитана на несколько этапов вплоть до 2025 года. Для российских транспортных компаний логическим

продолжением реализации Программы стал ФЗ №627 от 29.12.2022 г. «О внесении изменений в Федеральный закон №127 от 24.07.1998 года «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», который ввел понятие «каботажные перевозки» и возможности их выполнения.

Допуск иностранных перевозчиков на российский внутренний рынок приведет к изменению ситуации на рынке за счет усиления конкуренции со стороны перевозчиков ЕАЭС.

Целью данного исследования является оценка влияния допуска на внутренний рынок России перевозчиков стран-членов ЕАЭС, а также перспективы работы российских компаний на внутренних рынках стран ЕАЭС.

Основная часть

Общие подходы

Экономическая интеграция предполагает сближение отраслей, однако, этот процесс должен проходить одновременно с выравниванием условий функционирования предприятий, включая налоговую нагрузку, уровень заработной платы и другие. Создание равных условий открывает рынки. Однако, как показывает практика, добиться равных условий бывает практически невозможно, так как страны объединяются с разными стартовыми возможностями.

В статье «Оценка открытости рынка транспортных услуг» авторы под «открытым» рынком понимают операции между неограниченным количеством поставщиков услуг (продавцов) и покупателей, в том числе зарубежных стран [6].

Применительно к рассматриваемому случаю, речь идет о частичном открытии рынка, так как каботаж разрешен только для перевозчиков стран ЕАЭС и в продолжении выполнения международной перевозки.

В статье «Евразийская интеграция: формирование элементов новой логистики» [7] авторы выделяют следующие уровни «свободы» доступа транспортных операторов на рынок автомобильных перевозок:

- 1) транзит;
- 2) двусторонние перевозки;
- 3) перевозки в/из третьих стран;
- 4) каботаж.

Каботаж – это «высший» уровень свободы, когда иностранный перевозчик может работать без ограничений на внутреннем рынке другого государства.

Каботаж может быть двух видов: последовательный и чистый.

При последовательном каботаже перевозка грузов между пунктами, расположенными на территории одной страны, является лишь частью более общей международной перевозки. Последовательный каботаж возможен как в форме частичной догрузки транспортного средства, так и в форме использования иностранного транспортного средства для доставки груза между пунктами иностранного государства после завершения международной перевозки и выезде за пределы страны.

Под чистым каботажом понимается право иностранного перевозчика доставлять груз между пунктами, расположенными на территории одной страны.

В большинстве государств доступ иностранных перевозчиков к рынку каботажных перевозок запрещен законодательно. Однако опыт допуска к каботажу существует в странах Европейского Союза.

Опыт стран ЕС по каботажным перевозкам

Долгосрочная стратегия ЕС в области транспортной политики ЕС предполагает создание единого европейского транспортного пространства без ограничений. Присоединение к ЕС в 2004 году новых стран-членов Восточной Европы потребовал проведения большой работы по созданию равных условий в области автомобильных перевозок для дальнейшей либерализации этого рынка.

В настоящее время, несмотря на заинтересованность ряда «периферийных» стран в открытии внутреннего рынка, разрешен только частичный каботаж, так с 14 мая 2010 г. введен Регламент № 1072/2009, третья глава которого установила единые принципы и правила каботажных перевозок во всех странах Евросоюза. Данный Регламент базируется на следующих положениях:

- для осуществления каботажных перевозок по странам Европейского Союза необходимо наличие лицензии ЕС;
- количество допустимых каботажных перевозок не должно превышать трех раз, на выполнение которых предоставляется не более 7 дней с момента въезда;
- для того, чтобы получить право провести три каботажные перевозки по территории государства ЕС, перевозчик должен осуществить международную перевозку, т.е. въехать в эту страну из своего государства с грузом.

Данные правила действуют только для стран-членов Европейского Союза. Транспортные средства третьих стран не имеют права осуществлять каботажные перевозки по территории стран-участников ЕС [8, 9].

На практике введение данного Регламента позволило перевозчикам Литвы, Латвии, Польши усилить свои позиции на внутреннем рынке стран Западной Европы. Это связано с разным уровнем заработной платы в странах

ЕС, что является серьезным конкурентным преимуществом перевозчиков стран Восточной Европы.

Дальнейшее регулирование автомобильных перевозок в ЕС получило в Пакете мобильности, который представляет собой набор законов ЕС и включает в себя:

1) Регламент о доступе к профессиональной деятельности и доступе к рынку (о каботаже);

2) Регламент о режиме труда и отдыха водителей;

3) Директивы о командировках водителей автотранспортных средств.

Основные изменения направлены на улучшение условий работы водителей и создание равных условий оплаты их труда [10].

В Пакет мобильности внесены следующие ограничения:

– обязательное возвращение водителей домой каждые четыре недели;

– запрет на проведение еженедельного отдыха в кабине автомобиля;

– изменены правила оплаты командировочных водителям (приведены в соответствие с уровнем оплаты труда в стране выполнения каботажа).

В результате выравниваются условия работы перевозчиков разных стран, улучшаются условия работы водителей стран Восточной Европы, однако, для грузовладельцев повышаются общие транспортные издержки.

Последствия открытия российского рынка для частичного каботажа перевозчиков ЕАЭС

Главная цель снятия ограничений по каботажным перевозкам – это сократить порожние перевозки и снизить транспортные издержки.

Размещение российских импортеров и экспортеров вдали от границы ЕС увеличивает транспортные издержки при доставке груза в удаленные регионы страны, ведь перевозчику приходится возвращаться без груза в страну регистрации. Например, белорусский перевозчик выполняет международную перевозку от границы РБ (Брест) до получателя груза в

Екатеринбурге, а обратно ему приходится возвращаться без груза на расстояние более 2 тыс. км только по территории РФ, рис. 1 (вариант а).

При выполнении частичной каботажной перевозки на территории РФ белорусский перевозчик сможет взять попутный груз, в направлении Нижнего Новгорода, Москвы или Смоленска, рис. 1 (вариант б). Но это возможно только при получении разрешения у контролирующих органов на выполнение каботажной перевозки (ФЗ №127).

Анализируя варианты доставки а и б (рис. 1), очевидно, что повышается эффективность работы транспорта, снижается нагрузка на дорожную инфраструктуру и экологию.

Возникает вопрос о соответствии степени открытости интересам транспортной отрасли и экономики в целом. На примере РФ и РБ рассмотрим влияние на рынок данных стран взаимный допуск международных перевозчиков (табл. 1).



Рис. 1. Схемы доставки груза с возвратом автомобиля без груза (а) и с использованием частичного каботажа (б)

Таблица 1

Влияние частичного каботажа на участников рынка на примере РФ и РБ

Страна ЕАЭС	Грузовладельцы	Перевозчики	Государство
Россия	Предложение ↑ Цены ↓	Конкуренция ↑ Цены ↓ Прибыль ↓	Налоги ↓
Беларусь	Без изменений	Прибыль ↑	Налоги ↑

Анализируя таблицу 1, можно отметить, что в РФ и РБ разрешение частичного каботажа по-разному отразится на участниках рынка:

– для России можно ожидать положительное влияние для грузовладельцев, так как увеличится предложение со стороны белорусских перевозчиков, что приведет к снижению цен на перевозки;

– для российских перевозчиков можно ожидать ухудшение условий, снижение цен на перевозки, потерю объемов перевозок, что негативно отразится на снижении налоговых отчислений в бюджет.

Есть ли угроза демпинга со стороны иностранных перевозчиков, можно дать утвердительный ответ.

Заключение

По оценкам экспертов в РФ зарегистрировано 2,5 млн грузовых автомобилей грузоподъемностью 12 и более тонн.

Во всех странах ЕАЭС вместе с Россией количество автомобилей, имеющих допуск к международным перевозкам, составляет 111,4 тыс. единиц, из них 60 тыс. – в России. Если предположить, что все 50 тыс. иностранных автомобилей будут работать на Россию и выполнять каботажные перевозки, они составят менее 2% провозных возможностей внутренних перевозок РФ. Следовательно, влияние частичного каботажа на внутренний рынок автомобильных перевозок не существенно.

Список источников

1. Батищев, И. И. Актуальные проблемы развития рынка грузовых автотранспортных перевозок / И. И. Батищев, М. А. Низов, И. А. Можайская // ЭКО. – 2022. – № 9(579). – С. 46-65. – DOI 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-46-65. – EDN QRIEVI.
2. Луценко, Е. А. Развитие единого транспортного пространства в странах ЕАЭС / Е. А. Луценко // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). – 2020. – № 1(60). – С. 101-105. – EDN NBAUCT.
3. Алексеева, Е. В. Транспортно-логистическое сотрудничество в ЕАЭС: условия и перспективы / Е. В. Алексеева, Н. Ю. Трутнева, А. К. Кучерявенко // Естественно-гуманитарные исследования. – 2021. – № 38(6). – С. 39-45. – DOI 10.24412/2309-4788-2021-6-39-45. – EDN MBZZOA.
4. Тарарышкина, Л. И. Формирование общего рынка транспортных услуг как фактор эффективности евразийской интеграции / Л. И. Тарарышкина, Т. А. Ястреб // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2021. – № 3(146). – С. 25-37. – EDN IUSTXO.
5. Винарчик, А. А. К вопросу о состоянии системы автомобильных перевозок в ЕАЭС / А. А. Винарчик // Наука Красноярья. – 2023. – Т. 12, № 2-2. – С. 47-52. – EDN RKXZQA.
6. Домнина, С. В. Оценка открытости рынка транспортных услуг / С. В. Домнина, К. С. Фролова // Логистика и управление цепями поставок. – 2015. – № 6(71). – С. 16-26. – EDN VECZIJ.
7. Домнина, С. В. Евразийская интеграция: формирование элементов новой логистики / С. В. Домнина, А. И. Забоев // Логистика и управление цепями поставок. – 2017. – № 2(79). – С. 49-64. – EDN ZBLXJZ.
8. Юсупова, О. А. Формирование концептуальных основ транспортной политики в странах Европейского союза / О. А. Юсупова, В. А. Бобнева // Экономика, менеджмент, сервис: проблемы и перспективы : материалы III Международной научно-практической конференции, Омск, 10–11 ноября 2021 года / Омский государственный технический университет. – Омск: Омский государственный технический университет, 2021. – С. 150-154. – EDN FWCOYH.
9. Алексеенко, А. Е. Проблемы в сфере транспорта в ес / А. Е. Алексеенко, С. Н. Масленников // Научные исследования XXI века. – 2021. – № 2(10). – С. 10-15. – EDN HANLRR.
10. Лисенок, А. Рынок труда водителей грузовиков. Заработная плата, условия, перспективы / А. Лисенок // Trans.INFO. – 2021.

References

1. Batishchev I.I., Nizov M.A., Mozhajskaya I.A. *EKO*, 2022, no. 9(579), pp. 46-65.
2. Lutsenko E.A. *Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta (MADI)*, 2020, no. 1(60), pp. 101-105.
3. Alekseeva E.V., Trutneva N.Yu., Kucheryavenko A.K. *Estestvenno-gumanitarnye issledovaniya*, 2021, no. 6 (38), pp. 39-45.
4. Tararyshkina L.I., Yastreb T.A. *Vestnik Belorusskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta*, 2021, no. 3, pp. 25-37.
5. Vinarchik A.A. *Nauka Krasnoyar'ya*, 2023, vol. 12, no. 2-2, pp. 47-52.
6. Domnina S.V., Frolova K.S. *Logistika i upravlenie cepyami postavok*, 2015, no. 6 (71), pp. 16-26.
7. Domnina S.V., Zaboev A.I. *Logistika i upravlenie cepyami postavok*, 2017, no. 2(79), pp. 49-64.
8. Yusupova O.A., Bobneva V.A. *Ekonomika, menedzhment, servis: problemy i perspektivy: materialy III Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, Omsk, 10-11 noyabrya 2021 goda*, 2021, pp. 150-154.
9. Alekseenko A.E., Maslennikov S.N. *Nauchnye issledovaniya XXI veka*, 2021, no. 2 (10), pp. 10-15.
10. Lisenok A. *Trans.INFO*, 2021.

Рецензент: М.В. Шилимов, канд. техн. наук, доц., МАДИ

Информация об авторах

Домнина Светлана Викторовна, канд. техн. наук, доц., МАДИ.

Домнин Игорь Викторович, канд. экон. наук, доц., МАДИ.

Столпакова Елизавета Александровна, ст. преподаватель, МАДИ.

Information about the authors

Domnina Svetlana V., Candidate of Sciences (Technical), associate professor, MADI.

Domnin Igor V., Candidate of Sciences (Economics), associate professor, MADI.

Stolpakova Elizaveta A., Senior lecturer, MADI.

Статья поступила в редакцию 17.02.2025; одобрена после рецензирования 20.03.2025; принята к публикации 25.03.2025.

The article was submitted 17.02.2025; approved after reviewing 20.03.2025; accepted for publication 25.03.2025.