

*Гриценко Т. Е., Кириенко П. А., Кулеш А. Н., Михеева Е. В.,  
Потураева В. А., Фарино А. А., Горудко П. С.  
Старжинский В. П. Бизнес-планирование, культура, логистика  
в ЕАЭС*

Выгодное положение Беларуси на границе Европейского союза и Евразийского экономического союза, пересечении на ее территории европейских и азиатских путей и многовекторная ориентация Беларуси обуславливают функционирование национальной системы автомобильных грузоперевозок и все более явно указывают на необходимость участия в экономических интеграционных объединениях, которые активно формируются и развиваются в настоящее время. Особый интерес для автомобильного транспорта республики вызывают грузопотоки в рамках международной организации региональной экономической интеграции – Евразийского экономического союза, территория которого превышает 20 млн. кв. км, что составляет более 88 % территории СНГ и 61 % его населения [1]. Объем внешней торговли товарами Евразийского экономического союза с третьими странами составляет 3,7 % мирового экспорта [2].

Как известно, целью создания Евразийского экономического союза, является всесторонняя модернизация, кооперация и повышение конкурентоспособности национальных экономик, создание условий для их стабильного развития. Достижение этих целей невозможно без транспортной интеграции. Транспорт обеспечивает перемещение людей и товаров, экспорт и импорт услуг и является важной статьей платежных балансов всех государств-членов Евразийского экономического союза.

Статьей 1 Договора о Евразийском экономическом союзе декларируется свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы в рамках Союза. Вместе с тем, в соответствии с пунктом 4 подраздела II «Автомобильный транспорт» Приложения № 24 к Договору о Евразийском экономическом союзе «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике» указанного договора на безразрешительной основе международные автомобильные выполняются:

между государством-членом, на территории которого перевозчики зарегистрированы, и другим государством-членом;

транзитом через территории других государств-членов; между другими государствами-членами.

В пункте 7 этого подраздела указано, что вопросы регулирования услуг грузового автомобильного транспорта в рамках Евразийского экономического союза определяются международными договорами, то есть выводятся за рамки самого договора. Таким образом, на практике остаются ограничения по доступу на национальные рынки транспортных услуг перевозчиков других стран.

В некоторой части вопрос предоставления равных прав по доступу на такие рынки решается в Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства - члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы, утвержденной Решением Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 года.

Однако, и в этой программе только с 1 января 2025 г. предусмотрена отмена существенных ограничений на выполнение каботажных автомобильных перевозок и предоставляется право перевозчикам одного из государств выполнить до 3 каботажных автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства.

Таким образом, основополагающий принцип Договора о Евразийском экономическом союзе в сфере создания общего рынок транспортных услуг в сфере автомобильных перевозок грузов реализуется не в полной мере, как и решении вопроса «стратегической либерализации» осуществления перевозок в рамках Евразийского экономического союза, обеспечивающей «стимулирующую конкуренцию» автотранспортников, совместное наращивание присутствия на международном рынке транспортных услуг и развитие экспортно-ориентированного сектора транспортных услуг в целом.

Существующие в настоящее время ограничения при перевозках внешнеторговых грузов со стороны наших партнеров России и Казахстана приводят к стимулированию присутствия на этом рынке транспортных организаций государств, не входящих в Евразийский

экономический союз, прежде всего Польши, Литвы, Латвии и Украины.

Задекларированная свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы в рамках Евразийского экономического союза в сфере международных перевозок грузов реализована не в полной мере.

До настоящего времени вопросы обмена разрешениями на проезд автомобильных транспортных средств по территории государств при выполнении международных перевозок грузов в соответствии со сложившейся мировой практикой регулируются на двусторонней основе.

Двусторонние соглашения в области автомобильных перевозок не всегда соответствуют нормам международных конвенций в части обеспечения свободы транзита. Такая двойственность противоречит международному праву.

#### Литература

1. Белстат [Электрон. ресурс] / Беларусь и страны мира. Стат. сборник.
2. ЕЭК [Электрон. ресурс]

#### ***Зырянов И. А., Костюкевич И. В., Логвиненко А. С., Петрович А. В., Сентемова Д. В., Старжинский В. П.*** **Методология НИОКР и инновационная деятельность в евразийском регионе**

Оценка результатов научной деятельности осуществляется в целях объективного соизмерения объема затраченных финансовых, материальных, нематериальных (интеллектуальных) и иных ресурсов, определения научной и практической (экономической, социальной, экологической) полезности выполненных фундаментальных и прикладных научных исследований [1]. Для достижения этой цели необходимо, в области прикладных исследований и разработок, решить ряд задач: направить основные усилия на разработку новых видов продукции, технологий, форм ведения бизнеса и методов исследования рынка, стратегии устойчивого социально-экономического, духовного и культурного развития Республики Беларусь.

Проблема управления наукой, определение ее приоритетов