

Инфраструктура

СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ЕАЭС: АНАЛИЗ ЭФФЕКТОВ ДЛЯ ЭКОНОМИК УЗБЕКИСТАНА И АЗЕРБАЙДЖАНА

К. В. РОСТИСЛАВ
Ю. Ю. ПОНОМАРЕВ
М. Б. АЛИМБАЕВА

Развитие Евразийского экономического союза ставит перед собой много целей, в том числе создание единого рынка транспортных услуг. Данная статья посвящена оценке и анализу потенциальных социально-экономических эффектов от возможного объединения рынков транспортных услуг Азербайджана и Узбекистана и стран Союза. Показано, что потенциальные положительные эффекты от интеграции двух названных стран с единым рынком транспортных услуг ЕАЭС (в автомобильном, железнодорожном, воздушном, водном транспорте, для перевозок всеми видами транспорта) могут быть ощутимыми.

Статья подготовлена в рамках выполнения научно-исследовательской работы государственного задания РАНХиГС.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, ЕАЭС, Азербайджан, Узбекистан, транспортные услуги.

JEL: B22, B27, E00, F02, F10, F17.

Введение

Вхождение Узбекистана и Азербайджана в Евразийский экономический союз (ЕАЭС) обсуждается со времени подписания договора о Союзе в 2014 г. Тогда же одной из целей учреждения ЕАЭС было провозглашено создание единого рынка транспортных услуг входящих в него стран.

Общий рынок транспортных услуг — это форма экономических отношений, при которой создаются равные и паритетные условия оказания транспортных услуг, особенности функционирования рынка которых по видам транспорта определяются Протоколом о скоординированной транспортной политике (приложение к Договору о ЕАЭС), а также международными договорами в рамках Союза [3].

Согласно определению Банка России в экспортируемые транспортные услуги входят:

- пассажирские перевозки;

- грузовые перевозки;
- вспомогательные и дополнительные транспортные услуги (услуги портов, станций, погрузочные работы, техосмотр и т.д.);
- почтовые и курьерские услуги [6].

Оценка экономических эффектов от создания единого со странами ЕАЭС рынка транспортных услуг может стать для Узбекистана и Азербайджана дополнительным весомым доводом в переговорах о ходе интеграции. В то же время большая часть исследований деятельности Евразийского экономического союза посвящена изучению ее текущих результатов, тогда как вопросы социально-экономических эффектов от вхождения Азербайджана и Узбекистана в состав ЕАЭС, а также интеграции отдельных рынков их товаров и услуг с рынками стран Союза остаются недостаточно изученными. Исследование названной темы представляет собой новизну и актуальность настоящей статьи.

Ростислав Кирилл Владимирович, младший научный сотрудник РАНХиГС при Президенте Российской Федерации (Москва), e-mail: rostislav-kv@ganepa.ru; Пономарев Юрий Юрьевич, директор Центра пространственной экономики РАНХиГС при Президенте Российской Федерации; старший научный сотрудник Института экономической политики имени Е.Т. Гайдара, канд. экон. наук (Москва), e-mail: ponomarev@ganepa.ru; Алимбаева Мэри Бахтияровна, младший научный сотрудник РАНХиГС при Президенте Российской Федерации (Москва), e-mail: maryalimbayeva@gmail.com

Краткий обзор параметров рынков транспортных услуг Азербайджана и Узбекистана

Доля транспортного сектора (раздел Н классификации видов экономической деятельности – Перевозка и хранение) в ВВП Узбекистана составляет 4,9% (по данным 2020 г.) [7], Азербайджана – 6,0% (по данным 2019 г.) [19]. В сфере перевозок заняты по 6% рабочей силы Узбекистана и Азербайджана (в России и Киргизии – 10%, Казахстане – 9%) (2019 г.) [15]. В Азербайджане 66,0% грузов перевозят автомобили, на долю железнодорожного транспорта приходится 6,5%, морского – 2,5% [20].

В Узбекистане транспортными услугами сформированы соответственно 9 и 11% экспорта товаров и услуг (1,3 и 2,4 млрд долл.) (2018 г.), а также 40–46% общего объема экспорта и 47% объема импорта услуг соответственно. Из них импорт услуг из России составляет 156 млн долл., а их экспорт в Россию¹ – 181 млн долл. При этом бóльшую часть внешней торговли Узбекистана транспортными услугами составляют негрузовые авиаперевозки. На экспорт и импорт транспортных услуг приходится 2,6 и 4,8% ВВП страны соответственно. Удельный вес в ВВП внешней торговли транспортными услугами с Россией равен всего лишь 0,3–0,4%.

Азербайджан экспортирует транспортные услуги на 1,1 млрд долл., импортирует – на 919,4 млн долл. (по данным 2019 г.). Его импорт транспортных услуг из России составляет 43,9 млн долл., экспорт в Россию – 73,9 млн долл. При этом доля России в экспорте транспортных услуг равна 7%, в импорте – 5% [21], что составляет лишь 0,2 и 0,1% ВВП Азербайджана. Импорт и экспорт транспортных услуг Азербайджана – 2,3 и 2,0% ВВП соответственно [17].

На границу ЕАЭС с Узбекистаном выходят евразийские коридоры и маршруты:

- евразийский одноmodalный железнодорожный маршрут Новосибирск – Барнаул – Рубцовск (Россия) – Семей – Шар – Актогай – Алматы – Луговая – Сарыагаш (Казахстан). У этого маршрута есть также ответвление через Луговую (Казахстан) на Бишкек (Киргизия);
- евразийские автомобильные маршруты: Алматы – Бишкек – граница с Узбекистаном на Ташкент (ЭМ-02); Хоргос (у границы с Китаем) – Алматы – Шымкент – граница с Узбекистаном на Ташкент (А-2) [8]. Границы Узбекистана с Казахстаном и Киргизией характеризуются сложной конфигурацией (существуют эксклавы, более короткие пути через территорию государств ЕАЭС). Не проведены демаркация и делимитация 5% границы между Узбекистаном и Киргизией [1].

К участию в интеграционных группировках Узбекистан стимулирует его географическое положение: у государства не просто нет выхода к морю (Мировому океану), но выхода к морю не имеют и страны – соседи Узбекистана.

На перевозки Узбекистана в/из ЕАЭС приходится (по данным 2019 г.):

- в автомобильном транспорте – 64% массы грузов и 63% рейсов;
- в железнодорожном транспорте – 56% массы грузов;
- в авиаперевозках – 4% пассажиропотока, причем в перевозках главной узбекистанской авиакомпании Uzbekistan Airways доля ЕАЭС также высока – 44% [13].

На границу с Азербайджаном выходит евразийский автомобильный маршрут Ереван – Севан – Дилижан – граница с Азербайджаном (М-4). Через Ереван этот маршрут связан с другими: к границе Грузии (и дальше в Россию) и к границе Ирана [8].

Вступление Азербайджана в ЕАЭС осложняют напряженные отношения с Арменией – членом Союза.

¹ Статистические ведомства Азербайджана и Узбекистана не публикуют официальную статистику по объемам внешней торговли транспортными услугами в детализации по странам – торговым партнерам. Эти сведения доступны лишь для России на основе публикуемой ФТС России информации о показателях внешней торговли.

Возможные положительные эффекты создания единого рынка транспортных услуг

Можно выделить несколько положительных эффектов интеграции Узбекистана и Азербайджана с единым рынком транспортных услуг ЕАЭС².

а) На автомобильном транспорте:

- Безразрешительный режим международных перевозок. Однако с 2000 г. по двусторонним соглашениям он уже действует для всех грузовых перевозок между Узбекистаном и Казахстаном/Россией [10; 12], а также для перевозок малотоннажными грузовиками между Азербайджаном и Россией.
- Разрешение каботажных автомобильных перевозок. Может привести к уменьшению порожних пробегов и издержек потребителей за счет роста конкуренции между перевозчиками. Однако по состоянию на начало 2021 г. реализация данного эффекта была ограничена из-за того, что не вступили в силу законы государств-членов ЕАЭС. Так, в России каботажные автоперевозки пока запрещены, а проект ФЗ № 344768-7 «О внесении изменений в Федеральный закон "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения"» Госдума приняла 08.07.2020 г. только в первом чтении [4].
- Перенос транспортного и других видов контроля при осуществлении внешнеэкономической деятельности на внешнюю границу ЕАЭС. Может сократить издержки участников внешней торговли при пересечении границ между странами ЕАЭС.

б) На железнодорожном транспорте:

- Унификация внутригосударственных тарифов на перевозку грузов (но при этом тарифы могут различаться в странах-членах), снижение их волатильности. Этот эффект

больше для Узбекистана, поскольку перевозки из Азербайджана в Россию или через Россию в другие государства ЕАЭС уже оплачиваются только по внутрироссийским тарифам из Прейскуранта 10-01 (2019–2020 гг.). По стоимости, объему или грузообороту практически все (более 99%) перевозки из Узбекистана в Россию или через Россию в другие страны ЕАЭС также тарифицируются по Прейскуранту 10-01 [9].

- Установление предельных уровней тарифов на железнодорожные услуги. Может увеличить объемы перевозок.

в) На водном транспорте:

- Право судам государств-членов буксировать и перевозить грузы, пассажиров и их багаж по внутренним водным путям как при двусторонних, так и при транзитных перевозках.
- Сокращение срока доступа к водным путям с 60 до 10 дней. По состоянию на середину 2021 г. соглашение, предусматривающее данное изменение, не вступило в силу [11].

г) Для перевозок всеми видами транспорта:

- Переход на единый электронный документооборот.
- Выгоды от доступа к зонам свободной торговли с участием ЕАЭС.

В **воздушном транспорте** выраженного позитивного эффекта от выравнивания стоимости услуг авиационной инфраструктуры для перевозчиков новых стран-членов, скорее всего, не произойдет. В странах-членах перевозчики ЕАЭС не получают преимуществ перед другими иностранными эксплуатантами наземной инфраструктуры. Более того, в Узбекистане для компаний-резидентов тарифы на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание ниже, чем для иностранных компаний, поэтому выравнивание уровней тарифов может сказаться на финансовых показателях узбекских авиакомпаний. Неблагоприятные из-

² Однако, во-первых, для Азербайджана и Узбекистана некоторые из них либо уже реализованы в рамках заключенных ранее соглашений, либо пока не могут быть реализованы из-за сохраняющихся нормативных ограничений. Во-вторых, лишь часть из них с учетом ограниченности статистических данных возможно потенциально количественно оценить.

менения, однако, могут компенсироваться ростом пассажиропотока.

Подход к проведению эмпирического анализа

Алгоритм оценки возможных эффектов от изменения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки из Узбекистана/Азербайджана в Россию или через Россию в другие страны ЕАЭС:

а) из железнодорожных перевозок, о которых в данных информационно-аналитической системы регулирования на транспорте есть сведения за 2019–2020 гг. [9], выделяются перевозки: 1) между странами ЕАЭС, 2) из Азербайджана/Узбекистана в Россию или другие страны ЕАЭС через Россию;

б) для каждого вида перевозок³ рассчитывается провозная плата за тонно-километр отдельно для перевозок между странами ЕАЭС и для перевозок из Азербайджана/Узбекистана;

в) с помощью оценок эластичности спроса на железнодорожные перевозки [2; 14; 16] оценивается возможное изменение объема перевозок после снижения тарифов в рассматриваемой стране до уровня провозной платы между странами ЕАЭС. Из данных по ж/д перевозкам между станциями берутся коды товаров. Коды разделяются по группам грузов, каждой из которых используются представленные в указанных выше работах оценки эластичности спроса на ж/д перевозки по цене. Из каждого источника, если оценок в нем несколько, берется оценка, наибольшая по абсолютной величине;

г) рассчитывается разность между провозной платой за возможный объем перевозок по текущим фактическим тарифам и провозной платой после унификации тарифов с ЕАЭС. Разность представляет собой оценку потенциального базового положительного эффекта (экономии) для Узбекистана/Азербайджана на ж/д перевозках в Россию или через Россию в страны ЕАЭС.

Далее предполагается, что базовый положительный эффект за счет его дальнейшего использования в экономике будет генерировать дополнительные косвенные и индуцированные социально-экономические эффекты в сопряженных за счет межотраслевых связей секторах экономики.

Собственная производственная деятельность отрасли, которая принимается в качестве основной при реализации рассматриваемых изменений (в нашем случае это транспортная отрасль и ее сегменты), неизбежно требует использования факторов производства (товаров и услуг), предоставляемых другими отраслями. Рост производства исследуемой отрасли приводит к повышению ее спроса на факторы производства и таким образом стимулирует отрасли-поставщики также наращивать объемы выпуска. Отрасли-поставщики, в свою очередь, будут предъявлять повышенный спрос уже на продукцию своих поставщиков и т.д. В результате описанная «цепная» реакция охватит все отрасли экономики, приводя к увеличению в них объемов производства и занятости.

Кроме того, представленная выше логика может распространяться не только «вверх» по производственной цепочке (на отрасли-поставщики), но и «вниз» (на отрасли-потребители), если продукция рассматриваемой в рамках прямого эффекта базовой отрасли потребляется другими отраслями в границах их производственного процесса. Тогда рост предложения продукции базовой отрасли приводит к изменению объемов производства отраслей – потребителей этой продукции, формируя аналогичные «сетевые» эффекты по всей экономике. Совокупный социально-экономический эффект, получаемый в результате описанных взаимосвязей, представляет собой также не прямой (косвенный) социально-экономический эффект от деятельности и развития базовой отрасли.

Индукцированные социально-экономические эффекты возникают за счет роста распро-

³ Вид перевозки определяли следующие характеристики: пояс дальности, код груза, категория отправления, признак аренды вагона, род и подрод вагона, тоннажность, вид спецконтейнера.

лагаемого дохода экономических агентов: работников базовой и взаимосвязанных с ней в рамках получения косвенного эффекта от отраслей, государства, фирм и некоммерческих организаций, использующих полученные дополнительные доходы на конечное потребление и инвестирование, накопление капитала, что дополнительно расширяет конечный спрос, а следовательно, увеличивает выпуск в рассматриваемой экономической системе.

Поскольку статистические ведомства Азербайджана и Узбекистана не публикуют таблицы «затраты-выпуск», для оценки совокупного потенциального положительного эффекта от более дешевых железнодорожных перевозок при интеграции этих стран с ЕАЭС используется усредненный отраслевой мультипликатор 2,23 для изменения ВВП по валовому выпуску отрасли железнодорожных перевозок [18].

Оценки потенциальных социально-экономических эффектов для Азербайджана и Узбекистана от создания единого рынка транспортных услуг со странами ЕАЭС

Как уже упоминалось ранее, в ближайшие годы из-за формальностей вступления в силу договоров в рамках ЕАЭС реализация части потенциальных положительных эффектов для стран-участниц от формирования единого рынка транспортных услуг будет ограниченной. Поэтому приводимые далее потенциальные оценки эффектов предполагают устранение этих формальных ограничений.

Из проведенного анализа следует, что наиболее ощутимый источник выгод в краткосрочной перспективе для Азербайджана и Узбекистана от создания единого со странами ЕАЭС рынка транспортных услуг — это унификация тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Оценки показывают, что благодаря интеграции рынка транспортных услуг Узбекистана с ЕАЭС снижение для него стоимости железнодорожных перевозок в Россию или через

Россию в другие страны ЕАЭС могло бы составить 353 млн руб. в 2019 г. и 390 млн руб. в 2020 г. (6,7 и 8,1% общего объема провозной платы соответственно). Если учесть рост объема железнодорожных перевозок в результате их удешевления, позитивные эффекты для Узбекистана окажутся еще больше — 390 млн руб. (6 млн долл.) в 2019 г. и 422 млн руб. (5 млн долл.) в 2020 г. Если бы высвобождающиеся средства Узбекистан направил на развитие своей железнодорожной отрасли, то, с учетом косвенных и индуцированных межотраслевых эффектов, *дополнительный прирост ВВП страны мог бы составить 0,023% в ценах 2019 г. (13,0–13,4 млн долл.)*.

Аналогичные оценки для Азербайджана (снижение для него стоимости железнодорожных перевозок вследствие интеграции рынка транспортных услуг с ЕАЭС) исходя из данных 2019 г. составляют 144 млн руб., а 2020 г. — 59 млн руб. (2,2 и 1,2% провозной платы соответственно). Позитивный эффект с учетом роста объема перевозок — 161 млн руб. (2,5 млн долл.) в 2019 г. и 68 млн руб. (0,9 млн долл.) в 2020 г. Использование этих средств (например, для развития железнодорожной отрасли) могло бы обеспечить *дополнительный прирост ВВП страны на 0,012% в ценах 2019 г.* Ограниченность статистических данных в открытых источниках не позволяет количественно оценить другие позитивные эффекты.

В 2019–2020 гг. выгоды и издержки потенциального вступления Узбекистана в ЕАЭС были оценены узбекским Центром экономических исследований и реформ (ЦЭИР) с использованием закрытых ведомственных данных. В исследовании были выделены те же блоки потенциальных положительных эффектов, что и представленные выше в настоящей статье. По оценкам ЦЭИР, единое транспортное пространство с ЕАЭС обеспечит создание в Узбекистане 2 тыс. новых рабочих мест [5]. Выгоды будут получены не только в результате роста объема перевозок, но и за счет формирования общего рынка работников транспорта, единства требований к их квалификации.

Доступ к дизельному топливу из Казахстана по более низкой цене может снизить затраты узбекских автомобильных перевозчиков на 20 млн долл. Однако, хотя при вступлении Узбекистана в ЕАЭС доля узбекских грузовых автомобилей в ЕАЭС может вырасти (она составила бы около 11%, если бы Узбекистан вступил в ЕАЭС в 2019 г.), конкуренцию с перевозчиками из других стран – членов ЕАЭС затруднит небольшой размер узбекских транспортных предприятий – в основном это индивидуальные предприниматели и малые организации. Кроме того, требование ЕАЭС перейти на стандарт «Евро-5» повысит для Узбекистана стоимость покупки новых автомобилей на 10–15%.

Расходы на перевозки по железной дороге, по оценкам ЦЭИР, могут снизиться на 120 млн долл. для транзитных и на 102 млн долл. для импортных перевозок, т.е. транспортные расходы отправителей и получателей грузов могут сократиться почти вдвое. Эти выгоды потенциально перекрывают потерю Узбекистаном 130 млн долл. из-за применения унифицированных тарифов ЕАЭС на железнодорожные перевозки на узбекской территории.

Эксперты ЦЭИР полагают, что членство в ЕАЭС не повлияет на воздушный транспорт Узбекистана. Угрозу представляют лишь высокие ввозные таможенные пошлины ЕАЭС на воздушные суда: 7,5–12,5% против 0% в Узбекистане до вступления в ЕАЭС [13].

Если к оценкам ЦЭИР применить тот же подход, который использовался нами для оценки влияния на ВВП Узбекистана экономии на железнодорожных перевозках в Россию или через Россию в другие страны ЕАЭС, то *потенциальная годовая прибавка к ВВП Узбекистана может составить 0,93% в ценах 2019 г.* Из этой величины 0,85 п.п. – от 222 млн долл. экономии на железнодорожных перевозках (мультипликатор 2,23 [18]) и 0,08 п.п. – от 20 млн долл., сэкономленных автомобильными перевозчиками (мультипликатор 2,25 [18]). Оценка прироста ВВП получена из предположения, что сэкономленные средства Узбекистан на-

правит на строительство транспортной инфраструктуры.

Заключение

Евразийский экономический союз – международная организация региональной экономической интеграции, играющая важную роль для крупнейших экономик СНГ. Организация ставит перед собой много целей, в том числе создание единого рынка транспортных услуг стран-участниц. Вхождение Узбекистана и Азербайджана в ЕАЭС обсуждается с момента подписания договора о Союзе в 2014 г., и оценка экономических эффектов от создания единого со странами ЕАЭС рынка транспортных услуг может стать для этих государств дополнительным весомым аргументом в переговорах о ходе интеграции.

Доля транспортных услуг в ВВП Азербайджана и Узбекистана весома (4,9 и 6,0% соответственно). При этом у Узбекистана имеется особый стимул для вхождения в интеграционные группировки – у государства и его прямых соседей нет выхода к морю. Таким образом, вхождение этих стран в состав ЕАЭС – важный вопрос их будущего, так же как и будущего самой Организации.

В качестве основных положительных эффектов для Узбекистана и Азербайджана от интеграции с единым рынком транспортных услуг ЕАЭС можно выделить:

- безразрешительный режим автомобильных перевозок в ЕАЭС и возможность каботажных автомобильных перевозок;
- унифицированные (внутригосударственные) тарифы на железнодорожные перевозки и более низкая волатильность тарифов;
- получение идентичных с внутренними перевозчиками стран ЕАЭС условий доступа к наземной авиационной инфраструктуре;
- предоставление права судам государств буксировать и перевозить грузы, пассажиров и их багаж по внутренним водным путям других стран ЕАЭС как при двусторонних, так и при транзитных перевозках; по-

- лучение разрешения на проход по внутренним водным путям за 10, а не за 60 дней;
- переход на единый электронный документооборот при оказании транспортных услуг и решении административных вопросов (в том числе в рамках осуществления внешнеторговой деятельности);
- выгоды от участия в зонах свободной торговли ЕАЭС с другими странами.

По оценкам, для Узбекистана создание единого с ЕАЭС рынка транспортных услуг может обеспечить положительный экономический эффект за счет:

- снижения расходов на экспортные грузовые железнодорожные перевозки в Россию или через Россию в другие страны ЕАЭС – в размере около 420 млн руб. (5 млн долл.) ежегодно с учетом индуцированного роста спроса при удешевлении перевозок;
- сокращения транспортных расходов при осуществлении импорта товаров из ЕАЭС и транзита их в/из ЕАЭС по железной дороге;

- повышения доступности более дешевого топлива для узбекских автомобильных перевозчиков и, как следствие, снижения их расходов, по оценкам, на 20 млн долл. ежегодно.

В совокупности это может соответствовать дополнительному годовому приросту ВВП страны в размере 0,02–0,93% (в ценах 2019 г.) ежегодно с учетом косвенных и индуцированных социально-экономических эффектов во всей экономике Узбекистана.

Для Азербайджана даже часть эффектов от формирования единого с ЕАЭС рынка транспортных услуг в виде сокращения расходов на железнодорожные перевозки в Россию или через Россию в другие страны ЕАЭС превысит 160 млн руб. (2,5 млн долл.), или 0,01% ВВП (в ценах 2019 г.) ежегодно. Совокупный позитивный эффект от интеграции рынков транспортных услуг для Азербайджана потенциально существенно выше, однако его оценка требует учета дополнительных данных. ■

Литература

- Глава ГКНБ Ташиев заявил о решении вопроса границы с Узбекистаном «на 100 процентов» // Радио «Азаттык» (Кыргызская служба Радио Свободная Европа/Радио Свобода). URL: <https://rus.azattyk.org/a/tashiev-vopros-s-kyrgyzsko-uzbekskoy-granitsey-reshen-na-100-protsentov/31170879.html>
- Гордеев Д., Идрисов Г. Перспективы формирования новой тарифной системы грузовых железнодорожных перевозок // Экономическая политика. 2019. Т. 1. № 4. С. 194–219.
- Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 01.10.2019) // КонсультантПлюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/
- Законопроект № 344768-7 // Система обеспечения законодательной деятельности. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/344768-7>
- Инфографика: Транспортные перевозки Узбекистана в условиях вступления в ЕАЭС. URL: <https://review.uz/post/infografika-transportniye-perevozki-uzbekistana-v-usloviyah-vstupleniya-v-eaes>
- Методика формирования показателей экспорта Российской Федерации транспортных услуг / Центральный банк Российской Федерации, 2021. URL: https://cbr.ru/Content/Document/File/115989/meth_tr.pdf
- Национальные счета / Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике. URL: <https://www.stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika/national-accounts>
- Перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов / Евразийская экономическая комиссия. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetika/infr/transport/Documents/transport.pdf>
- Постанционные ж/д корреспонденции // АРМ «Аналитик» – транспортно-экономический баланс. URL: [https://tebr.asutk.ru/orders/?p=300:250:15358899848080:::~](https://tebr.asutk.ru/orders/?p=300:250:15358899848080:::)
- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении (Ташкент, 19 мая 2000 г.) // ГАРАНТ.РУ. URL: <http://base.garant.ru/1155591/>
- Соглашение о судоходстве // Электронный фонд правовой и научно-технической информации – docs.cntd.ru. URL: <https://docs.cntd.ru/document/552331002>

12. Соглашение от 20.03.2006 «О международном автомобильном сообщении между Казахстаном и Узбекистаном» // Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/06bn0001/>
13. Холмухамедов М. Наблюдая за транспортным сектором ЕАЭС / Центр экономических исследований и реформ. URL: <http://cerr.uz/ru/post/publication/nabludaa-za-transportnym-sektorom-eaes>
14. Abdelwahab W.M. Elasticities of mode choice probabilities and market elasticities of demand: Evidence from a simultaneous mode choice/shipment-size freight transport model // Transp. Res. Part E Logist. Transp. Rev. 1998. Vol. 34. No. 4. Pp. 257–266.
15. Asian Transport Outlook Database | ADB Data Library | Asian Development Bank. URL: <https://data.adb.org/dataset/asian-transport-outlook-database>
16. Friedlaender A.F., Spady R.H. A Derived Demand Function for Freight Transportation // Rev. Econ. Stat. The MIT Press. 1980. Vol. 62. No. 3. Pp. 432–441.
17. GDP (current US\$) – Uzbekistan, Azerbaijan | Data / The World Bank Group. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=UZ-AZ>
18. Idrisov G.I., Ponomarev Yu.Yu. Infrastructure mortgage in Russia: Opportunities and prospects // Voprosy Ekonomiki. 2019. No. 2. Pp. 114–133.
19. National Accounts of Azerbaijan / The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan. URL: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/system_nat_accounts_2020.zip
20. Transport in Azerbaijan 2020 / The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan. URL: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2020.zip
21. UN Comtrade | International Trade Statistics Database. URL: <https://comtrade.un.org/>

References

1. The head of the State Committee of National Security Tashiev said that the border issue with Uzbekistan was resolved «100 percent» // Radio «Azattyk» (Kyrgyz service of the Radio Free Europe/Radio Liberty). URL: <https://rus.azattyk.org/a/tashiev-vopros-s-kyrgyzsko-uzbekskoy-granitsey-reshen-na-100-protentov/31170879.html>
2. Gordeev D., Idrisov G. Prospects for the formation of a new tariff system for freight rail transport // Economic Policy. 2019. Vol. 1. No. 4. Pp. 194–219.
3. Agreement on the Eurasian Economic Union (signed in the city of Astana on 29.05.2014) (version of 01.10.2019) // ConsultantPlus. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/
4. Draft law No. 344768-7 // The system of ensuring legislative activity. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/344768-7>
5. Infographics: Transportation of goods of Uzbekistan in the context of accession to the EAEU. URL: <https://review.uz/post/infografika-transportniye-perevozki-uzbekistana-v-usloviyah-vstupleniya-v-eaes>
6. Methodology for the formation of indicators of the export of transport services of the Russian Federation / Central Bank of the Russian Federation, 2021. URL: https://cbr.ru/Content/Document/File/115989/meth_tr.pdf
7. National accounts / State statistics committee of the Republic of Uzbekistan. URL: <https://www.stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika/national-accounts>
8. List of Eurasian transport corridors and routes / Eurasian Economic Commission. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/transport.pdf>
9. Station-by-station rail correspondence // ARM «Analytic» – transport-economic balance. URL: <https://tebr.asutk.ru/ords/f?p=300:250:15358899848080::::>
10. Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the Republic of Uzbekistan on international road transport (Tashkent, May 19, 2000) // GARANT.RU. URL: <http://base.garant.ru/1155591/>
11. Agreement on navigation // Electronic Fund of Legal and scientific and Technical Information – docs.cntd.ru. URL: <https://docs.cntd.ru/document/552331002>
12. Agreement as of 20.03.2006 «On the international automobile communication between Kazakhstan and Uzbekistan» // Alta-Soft. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/06bn0001/>
13. Holmukhamedov M. Monitoring the EAEU transport sector / Center of economic studies and reforms. URL: <http://cerr.uz/ru/post/publication/nabludaa-za-transportnym-sektorom-eaes>
14. Abdelwahab W.M. Elasticities of mode choice probabilities and market elasticities of demand: Evidence from a simultaneous mode choice/shipment-size freight transport model // Transp. Res. Part E Logist. Transp. Rev. 1998. Vol. 34. No. 4. Pp. 257–266.
15. Asian Transport Outlook Database | ADB Data Library | Asian Development Bank. URL: <https://data.adb.org/dataset/asian-transport-outlook-database>

16. Friedlaender A.F., Spady R.H. A Derived Demand Function for Freight Transportation // Rev. Econ. Stat. The MIT Press. 1980. Vol. 62. No. 3. Pp. 432–441.
17. GDP (current US\$) – Uzbekistan, Azerbaijan | Data / The World Bank Group. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=UZ-AZ>
18. Idrisov G.I., Ponomarev Yu.Yu. Infrastructure mortgage in Russia: Opportunities and prospects // Voprosy Ekonomiki. 2019. No. 2. Pp. 114–133.
19. National Accounts of Azerbaijan / The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan. URL: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/system_nat_accounts_2020.zip
20. Transport in Azerbaijan 2020 / The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan. URL: https://www.stat.gov.az/menu/6/statistical_yearbooks/source/transport_2020.zip
21. UN Comtrade | International Trade Statistics Database. URL: <https://comtrade.un.org/>

Creation of a Common Market of Transportation Services with the EAEU Countries: Analysis of the Effects for the Economies of Uzbekistan and Azerbaijan

Kirill V. Rostislav – Junior Researcher of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Moscow, Russia). E-mail: rostislav-kv@ranepa.ru

Yury Yu. Ponomarev – Head of Center for Spatial Economics of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration; Senior Researcher of the Gaidar Institute for Economic Policy, Candidate of Economic Sciences (Moscow, Russia). E-mail: ponomarev@ranepa.ru

Meri B. Alimbaeva – Junior Researcher of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Moscow, Russia). E-mail: maryalimbayeva@gmail.com

The Eurasian Economic Union (EAEU) development has many objectives, including the creation of a common market of transportation services. This article is devoted to the assessment and analysis of the potential socio-economic effects of the possible integration of the markets of transport services of Azerbaijan and Uzbekistan and the countries of the Union. It shows that the potential positive effects of the integration of these two countries with the common market of transportation services of the EAEU (road, rail, air, water, all modes of transport) can be noticeable.

The article was written on the basis of the RANEPА state assignment research programme.

Key words: Eurasian Economic Union, EAEU, Azerbaijan, Uzbekistan, transportation services.

JEL-codes: B22, B27, E00, F02, F10, F17.