

ISSN 2524-2369 (Print)

ISSN 2524-2377 (Online)

УДК [338.49+339.97+656] (476)

<https://doi.org/10.29235/2524-2369-2019-64-2-235-241>

Поступила в редакцию 31.01.2017

Received 31.01.2017

Н. А. Подобед, Ю. И. Енин

Белорусский государственный экономический университет, Минск, Беларусь

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИЙСКОГО СОЮЗА: ПРИНЦИПЫ И ФАКТОРЫ ЭВОЛЮЦИОННОГО РАЗВИТИЯ

Аннотация. Статья посвящена широкому комплексу проблем, связанных с процессами эволюционного развития инфраструктуры Евразийского союза. Рассмотрены сущность, классификация, принципы и инструменты эволюционного развития транспортно-логистической инфраструктуры, выявлены факторы, способствующие эволюционным изменениям в транспортном комплексе, а также ключевые преимущества от создания единой транспортно-логистической инфраструктуры для малых открытых экономик. Структурированы основные инструменты и базисные элементы развития цифрового рынка транспортно-логистических услуг. Выделена и обозначена особая роль в привлечении и удержании транзитных грузопотоков, возлагаемая на объекты транспортно-логистической инфраструктуры.

Ключевые слова: транспортно-логистическая инфраструктура, интеграция, Евразийский экономический союз, цифровая экономика, геополитические преимущества

Для цитирования. Подобед, Н. А. Транспортно-логистическая инфраструктура Евразийского союза: принципы и факторы эволюционного развития / Н. А. Подобед, Ю. И. Енин // Вест. Нац. акад. наук Беларусі. Сер. гуманіт. навук. – 2019. – Т. 64, № 2. – С. 235–241. <https://doi.org/10.29235/2524-2369-2019-64-2-235-241>

N. A. Podobed, Yu. I. Enin

Belarusian State Economic University, Minsk, Belarus

TRANSPORT AND LOGISTIC INFRASTRUCTURE OF THE EURASIAN UNION: PRINCIPLES AND FACTORS OF EVOLUTIONAL DEVELOPMENT

Abstract. The article is devoted to a wide range of problems associated with the processes of evolutionary development of the infrastructure of the Eurasian Union. The essence, classification, principles and tools of the evolutionary development of transport and logistics infrastructure are considered, factors contributing to evolutionary changes in the transport complex, as well as the key benefits of creating a single transport and logistics infrastructure for small open economies are identified. The main tools and basic elements of the development of the digital market of transport and logistics services are structured. A special role in attracting and retaining transit cargo flows assigned to the objects of transport and logistics infrastructure has been identified and designated.

Keywords: transport and logistics infrastructure, integration, Eurasian Economic Union, digital economy, geopolitical advantages

For citation. Podobed N. A., Enin Yu. I. Transport and logistics infrastructure of the Eurasian Union: principles and factors of evolutionary development. *Vesti Natsyonal'nai akademii navuk Belarusi. Seriya humanitarnykh navuk = Proceedings of the National Academy of Sciences of Belarus. Humanitarian Series*, 2019, vol. 64, no. 2, pp. 235–241 (in Russian). <https://doi.org/10.29235/2524-2369-2019-64-2-235-241>

Создание Евразийского экономического союза (ЕАЭС) пришлось на сложный экономический период, связанный с нарастающими последствиями мирового экономического кризиса, нестабильностью цен на сырьевых рынках, сменой технологических укладов и активной цифровизацией мировой экономической системы. Основной тенденцией инновационных изменений стало появление цифровых рынков капитала, товаров, услуг, рабочей силы; цифровой трансформации всех управленческих процессов на макро- и микроуровнях; цифровой кросс-отраслевой трансформации, повлекшей возникновение новых видов хозяйственной деятельности на базе существующих. Национальная экономика всех стран ЕАЭС с каждым годом все более интенсивно включается в систему мирохозяйственных связей и мировую экономику [5, с. 118].

Поэтому данные мировые тенденции характерны для Республики Беларусь, с одной стороны, как суверенного государства, относящегося к категории малых экономических систем, а с другой – как активного участника межстрановых государственных объединений. Евразийский союз на данном этапе своего развития активно формирует единые рынки, системы регламентов, элементы общей инфраструктуры и институтов управления. В настоящий момент ЕАЭС постепенно эволюционирует, проходя через преграды взаимной отчужденности и националистического автаркизма, при этом создается эффективное наднациональное объединение, способствующее экономическому росту национальных экономик государств-участников.

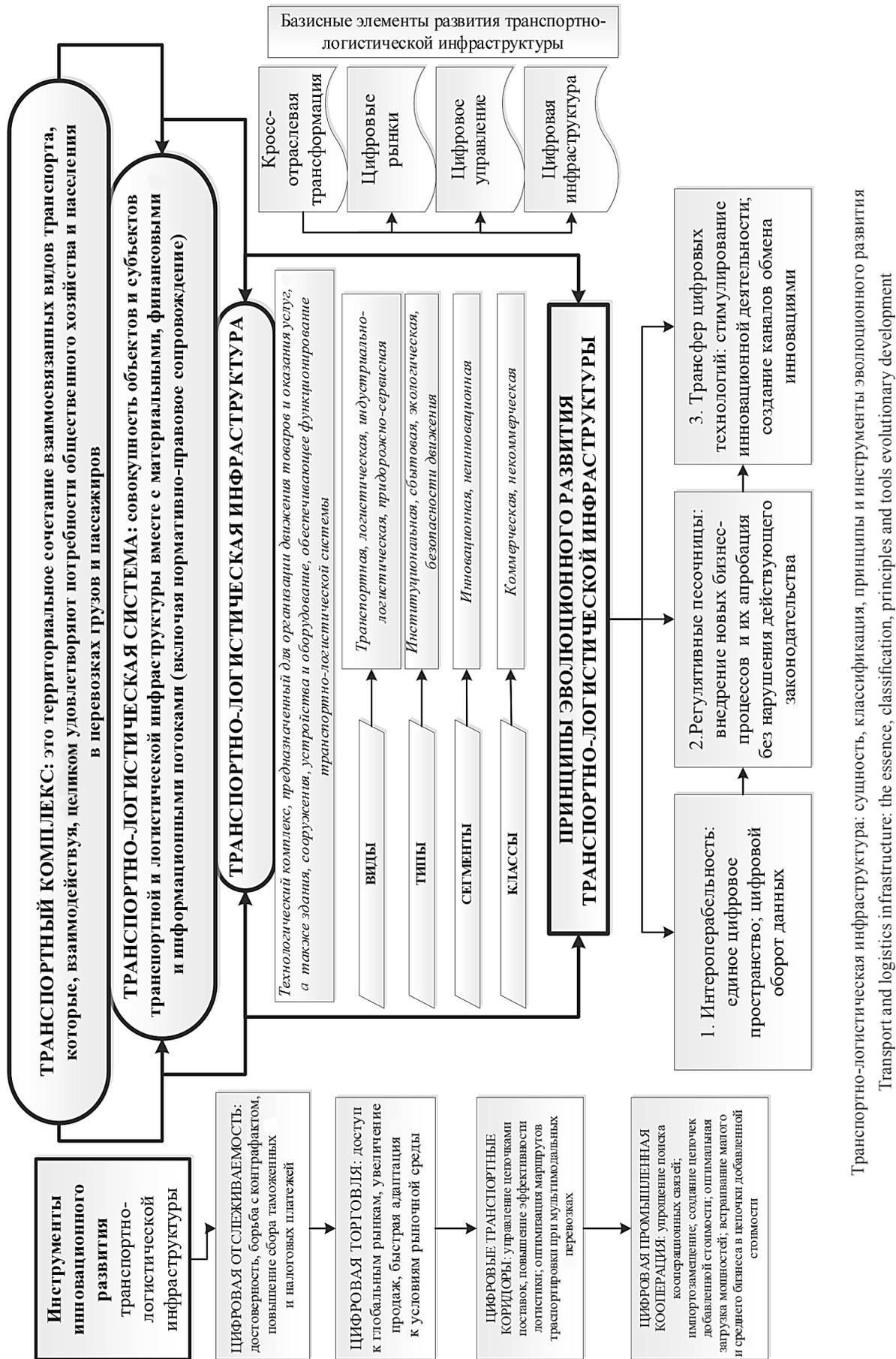
Залогом достижения высоких показателей экономического роста для большинства межгосударственных союзов является эффективное развитие транспортно-логистической инфраструктуры. Транспортно-логистическая инфраструктура – это важнейший элемент любой экономической системы, обеспечивающий связь производства и потребление товаров за счет организации эффективного товародвижения. С точки зрения экономической теории инфраструктура представляет собой совокупность системных институтов и организаций, обеспечивающих эффективную работу рынка. Транспортно-логистическая инфраструктура – это часть единой экономической системы наряду с производственной, социальной, институциональной, экологической и инновационной инфраструктурой.

Иерархически транспортно-логистическая инфраструктура является частью транспортно-логистической системы, которая в свою очередь является элементом транспортного комплекса. Базисное строение транспортно-логистической инфраструктуры предполагает наличие четырех основных видов: инфраструктуры транспорта (дороги, вокзалы, инженерные коммуникации и др.), инфраструктуры логистики (транспортно-логистические центры и др.), индустриально-логистической (индустриальные парки, сухие порты) и придорожно-сервисной инфраструктуры (придорожный сервис).

Под транспортно-логистической инфраструктурой понимается технологический комплекс, предназначенный для организации движения товаров и оказания услуг, а также здания, сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие функционирование транспортно-логистической системы. Выделяют следующие типы транспортно-логистической инфраструктуры: институциональная (таможенный пункт), сбытовая (объект придорожного сервиса, транспортно-логистический центр), экологическая (очистные сооружения), безопасности движения (шумоизоляционные барьеры). Допустимо разделение на классы (коммерческая и некоммерческая) и сегменты (инновационная и неинновационная) (рисунок).

Транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС должна развиваться на основе классических принципов теорий размещения: эквивалентности (определяет технологический потенциал исходя из доли инновационных технологических укладов в экономике); *равномерности* (размещение объектов зависит от структуры ВВП стран-участниц); *сопряженности* (соответствие элементов инфраструктуры обслуживаемым ею видам экономической деятельности); *системности* (все элементы инфраструктуры связаны с уровнем экономического развития общества); *максимальной концентрации обслуживания* (строительство многофункциональных комплексов с широким пакетом услуг); *рентабельности* (размер и специализация объекта должны обеспечивать наибольшую прибыль); *рыночной конкуренции* (наличие конкурирующих объектов инфраструктуры); *экономичности* (оптимизации стоимости и времени оказываемых услуг через роботизацию и автоматизацию бизнес-процессов); *пропорциональности* (определяет количество объектов дорожной инфраструктуры); *резервирования* (возможность увеличения территории размещения объекта инфраструктуры); *доступности* (приближение инфраструктурных объектов к месту возникновения потребности); *гибкости* (предполагает возможность трансформации объектов инфраструктуры исходя из действующих потребностей рынка) [8, с. 117–123].

Данные принципы следует дополнить инновационными принципами развития инфраструктуры: *интероперабельность* (единое цифровое пространство, цифровой оборот данных); *использование «регулятивных песочниц»* (внедрение новых бизнес-процессов и их апробация без нарушения действующего законодательства); *трансфер цифровых технологий* (стимулирование инновационной деятельности; создание каналов обмена инновациями).



Транспортно-логистическая инфраструктура: сущность, классификация, принципы и инструменты эволюционного развития
 Transport and logistics infrastructure: the essence, classification, principles and tools evolutionary development

Единая транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС призвана укреплять конкурентоспособность стран-участниц объединения, ускорять темпы экономического роста, решать задачи укрепления национальной безопасности. Транспортно-логистическая инфраструктура связывает воедино производственный комплекс и сферу услуг, обеспечивая доступность системы глобальных коммуникаций, способствуя оптимизации системы товародвижения, уменьшая долю транспортной составляющей в цене товара [3, с. 38].

Эволюционные тенденции в развитии транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС связаны с эффектом цифровизации мировой экономической системы и характеризуются суммирующим эффектом взаимодействия множества факторов, при котором наблюдается синергетический эффект для всей экономической системы. Они призваны изменить центробежные тенденции на рынке капиталов ЕАЭС на центростремительные.

Среди множества факторов, способствующих эволюционным изменениям транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС, можно выделить следующие.

1. Выгодное транзитное положение ЕАЭС, привлекающее грузопотоки из Китая в страны Европейского союза. В настоящий момент предполагается увеличение элементов транспортно-логистической инфраструктуры на территории Евразийского союза, в первую очередь это касается объектов, относящихся к панъевропейским транспортным коридорам (№II и №IX).

2. Возрождение, по инициативе КНР, транспортной сети «Великого шелкового пути» (стратегия развития «Один пояс—один путь»). В настоящее время создается единая транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС и КНР, призванная обеспечить обслуживание транспортной сети «шелкового пути».

3. Сетевой характер развития и размещения транспортно-логистических центров по территории Евразийского союза, способствующий оптимальному обслуживанию грузопотоков. Данный фактор позволяет минимизировать транспортные расходы для всех участников цепочки товародвижения.

4. Создание элементов инновационной инфраструктуры на территории ЕАЭС (технопарков, промышленных парков, технополисов и др.).

5. Цифровизация таможенных процедур. Повышение эффективности таможенных процедур за счет использования инновационных технологий (блокчейн, геоинформационные системы, элементы интернета вещей). Введение преференциальных таможенных тарифов: беспошлинный экспорт в страны-члены ЕАЭС; комплексная поддержка производителей продукции в ЕАЭС при оформлении документации; предоставление преференций в виде уменьшения частоты проверок грузов.

6. Создание многофункциональных придорожных комплексов. Придорожный сервис – это уникальный элемент транспортно-логистической инфраструктуры, который призван удовлетворять потребности человека и обслуживания его транспортного средства в дороге. Необходимо отметить, что придорожный сервис объединяет три важнейших вида хозяйственной деятельности: транспорт, торговлю и туризм [12, с. 107; 7, с. 266].

7. Кооперация промышленности и транспортных компаний для создания спросоориентированных поставок на основе интегрированных технологических цепочек, представляющих собой объединение предприятий на основе технологической и коммерческой общности интересов. Целью таких объединений является создание, производство и сбыт технически сложных изделий, требующих серьезного послепродажного обслуживания. Дальнейшее развитие промышленности за счет общих технологических и кооперационных связей со странами ЕАЭС (энергетика, нефтепереработка, АПК, ВПК, пищевая промышленность, машиностроение).

8. Развитие сети скоростных автодорожных и железнодорожных магистралей. Российская Федерация активно использует транспортную систему Республики Беларусь для грузоперевозок в Калининградскую область. В настоящее время для ЕАЭС перспективным направлением является развитие системы глобальных «транспортных колец» как несущей основы транспортной системы ЕАЭС; формирование глобальных транспортных узлов в направлениях Европа – Азия, Европа – Северная и Южная Америка, Азия – Северная и Южная Америка; внедрение высокоэффективных транспортно-логистических технологий по терминальной системе, мультимодальным и интермодальным перевозкам, создание единой мультимодальной транспортно-логистической компании, осуществляющей экономическую интеграцию транзитных маршрутов за счет альян-

сов со всеми национальными операторами ЕАЭС; развитие сети многофункциональных придорожных комплексов; объединение объектов придорожного сервиса ЕАЭС в ассоциацию [2, с. 29; 8, с. 118; 3, с. 33; 11, с. 51–52; 9, с. 74].

9. Формирование транснациональных мультимодальных интеграторов на базе крупнейших транспортных компаний. Активное использование элементов логистического аутсорсинга (контрактной логистики и услуг 3PL-провайдеров).

10. Рост грузоперевозок между странами-членами в ЕАЭС за счет снятия барьеров во внешней торговле. Для закрепления вышеобозначенной тенденции необходимо развивать комплексные инвестиционные программы. Данные программы могут состоять из комплекса финансовых (налоговые льготы, кредитование) и нефинансовых мер (гарантии правительства, выделение земельных участков вне конкурса, проведение государственной комплексной экспертизы проектов и др.) [10, с. 96–100] (таблица).

Динамика перевозок грузов в ЕАЭС за 2010–2017 гг., млн т
Freight traffic in the EAEU in 2010–2017, million tons

Страны	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Армения	10,6	9,7	12,1	12,3	10,2	11,1	20,5	28,1
Беларусь	456,0	493,3	484,4	471,2	467,5	447,2	417,6	439,5
Казахстан	2 439,4	2 974,9	3 231,8	3 508,0	3 749,8	3 733,8	3 729,2	3 946,1
Кыргызстан	36,9	37,7	39,8	41,0	28,9	29,7	31,2	31,9
Россия	7 750	8 337	8 519	8 264	8 006	7 898,0	7 987,5	8 113,8
ЕАЭС	10 692,8	11 852,6	12 287,1	12 296,5	12 262,4	12 119,7	12 186	12 559,5

Источник: составлено автором по [12].

В 2018 году международный рынок транспортных услуг претерпел серьезную трансформацию: быстрые темпы роста ВВП стран ЕС и растущий потенциал Китая создали благоприятные условия для привлечения транзитных грузопотоков на территорию Республики Беларусь и других стран ЕАЭС [4, с.79; 12, с.107]. Для стран ЕАЭС существуют следующие преимущества от комплексного развития транспортно-логистической инфраструктуры.

1. Транспортно-логистическая инфраструктура является своеобразной «точкой роста» основных экономических показателей любого государства, поскольку обеспечивает доступность глобальных коммуникаций для белорусского экспорта, способствует оптимизации системы товародвижения, снижает долю транспортной составляющей в цене товара [3, с. 38]. При этом белорусская продукция становится более конкурентоспособной за счет возможности снижения конечной стоимости продукции.

2. Комбинированное использование технологий блокчейн и геоинформационных систем в будущем способно значительно изменить цепочку товародвижения, уменьшив транзакционные расходы на грузоперевозки за счет снижения комиссий; сократить документооборот в логистике; упростить процедуру отслеживания груза; способствовать увеличению конкуренции на рынке грузоперевозок, объединяя всех участников интермодальных грузоперевозок в единую децентрализованную систему. В настоящий момент в данной области уже реализуются проекты, позволяющие соединить транспортные контейнеры и промышленные машины с технологией блокчейн через микросхему интернета вещей.

3. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры обладает выраженным синергетическим действием за счет реализации широкого спектра проектов в промышленности (создание промышленных парков как элемента ядра транспортно-логистического кластера). В будущем это будет способствовать реализации модели государственно-частного партнерства в области крупных инвестиционных проектов (развитие сети многофункциональных транспортно-логистических комплексов; модернизация автомобильных и железных дорог), а также оказывать поддержку малому и среднему бизнесу за счет увеличения сетевой торговли и развития объектов придорожного сервиса.

4. Транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС поможет Республике Беларусь устранить территориальную диспропорцию, выражающуюся в отсутствии собственного выхода к морю.

Развитие модели «сухих портов» позволит в будущем привлечь дополнительные транзитные потоки на территорию республики. Например, китайские инвесторы к 2020 году собираются потратить около 500 млн долларов на строительство крупного логистического центра под Минском. На данный момент проект собираются реализовать на территории китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень». По замыслам китайских инвесторов, «сухой порт» созданный под Минском, станет связующим звеном между логистическим хабом Хоргос (Республика Казахстан) и Евросоюзом (площадь нового логистического комплекса составит 94 га).

Преимущества развития транспортно-логистической инфраструктуры очевидны, но в данном случае любой промышленный рост может негативно повлиять на экологическую ситуацию. Именно поэтому в Республике Беларусь существуют одни из самых жестких экологических нормативов в Европе. Не зря при проведении государственной экологической экспертизы в стране действует принцип «презумпции виновности» (любой проект виновен в нанесении вреда окружающей среде, пока не доказано обратное).

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС окажет синергетический эффект на экономику, логистику, экологию, геополитику каждой страны-участницы межгосударственного объединения, создавая дополнительные экономические, экологические и социальные выгоды.

Экономические выгоды: интенсификация развития экономики для ускоренного перехода к пятому и шестому технологическим укладам; повышение конкурентоспособности предприятий за счет использования инноваций, привлечение инвестиций в сферу услуг и промышленность.

Экологические выгоды: снижение уровня загрязнения окружающей среды, использование вторичных ресурсов, сохранение и восстановление природных комплексов; пропаганда социальной ответственности бизнеса, повышение экологической мотивации бизнеса в области инновационных проектов.

Социальные выгоды: создание новых рабочих мест, появление дополнительных источников дохода для населения, повышение уровня и качества жизни.

Таким образом, причины активного развития элементов транспортно-логистической инфраструктуры в странах ЕАЭС обусловлены в первую очередь рядом экономических, геополитических и социальных преимуществ, которые может получить каждая страна при своевременном использовании своего инфраструктурного потенциала. Вхождение в ЕАЭС, дальнейшая более глубокая интеграция с Российской Федерацией, выгодное транзитное расположение, формирование новой панъевразийской транспортной системы «Новый шелковый путь», рост грузооборота с Китаем – все это является обоснованием экономической целесообразности и первоочередности реализации комплексных проектов в сфере транспортно-логистической инфраструктуры [2, с. 29].

Выводы. Создание ЕАЭС стало важнейшим катализатором интеграционных процессов на всем постсоветском пространстве. В современных условиях перед странами ЕАЭС стоят конкретные задачи по стимулированию развития транспортно-логистической инфраструктуры на основе базисных принципов и инструментов построения цифровой экономики. За счет оптимального размещения объектов инфраструктуры Евразийский союз может упрочить свое положение на мировой арене при условии создания транспортно-логистической инфраструктуры «Нового шелкового пути» в рамках своей территории. Страны Евразийского союза, исходя из своего особого транзитного статуса, нуждаются в расширении партнерских отношений с соседними странами, привлечении транзитных грузопотоков на свою территорию. Поэтому дальнейшая углубленная интеграция потребует комплексного развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС с использованием потенциала инновационных и высокотехнологичных производств.

Список использованных источников

1. Вызовы евразийской интеграции: экономика, политика, гуманитарная сфера / А. Тавадян [и др.]; под ред. С. В. Регеды, В. В. Сутыркина. – М.: ООО «Интеграция: Образование и Наука», 2017. – 100 с.
2. Енин, Ю. И. Инновационный менеджмент и маркетинг инноваций / Ю. И. Енин, А. А. Пилюттик, Н. А. Подобед. – Минск: Право и экономика (серия «Высшее образование»), 2017. – 115 с.
3. Енин, Ю. И. Инновационный менеджмент / Ю. И. Енин, Н. А. Подобед. – Минск: БНТУ, 2015. – 98 с.
4. Енин, Ю. И. Организационно-экономический механизм обеспечения конкурентоспособности придорожного сервиса в ЕЭП / Ю. И. Енин, Н. А. Подобед // Инновационные процессы: потенциал науки и задачи государства: сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. – Пенза: Наука и Просвещение, 2017. – С. 78–81.

5. Енин, Ю. И. Формирование концептуальных основ стратегии развития системы придорожного сервиса в Беларуси / Ю. И. Енин, Н. А. Подобед // *Белорус. экон. журн.* – 2011. – № 3 (56). – С. 118–128.
6. Ковалев, М. М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
7. Подобед, Н. А. Место и роль белорусского придорожного сервиса в Едином экономическом пространстве / Н. А. Подобед // *Проблемы социально-экономического развития России на современном этапе: материалы IX ежегодной Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 ч. Ч. 2 / отв. ред. А. А. Бурмистрова; М-во обр. и науки РФ; ФГБОУ ВО «Тамб. гос. ун-т им. Г. Р. Державина».* – Тамбов: Изд. дом ТГУ им. Г. Р. Державина, 2017. – С. 266–275.
8. Подобед, Н. А. Социально-экономические приоритеты развития инфраструктуры товарного рынка в Республике Беларусь / Н. А. Подобед // *Вест. Нац. акад. навук Беларусі. Сер. гуманіт. навук.* – 2014. – № 2. – С. 117–123.
9. Подобед, Н. А. Формирование придорожного сервиса в Республике Беларусь / Н. А. Подобед ; под науч. ред. Ю. И. Енина. – Минск: Право и экономика, 2010. – 109 с.
10. Подобед, Н. А. Экономический потенциал инфраструктуры придорожного сервиса Республики Беларусь / Н. А. Подобед // *Экономика и управление.* – 2014. – № 1. – С. 96–100.
11. Подобед, Н. А. Современные тенденции развития теории и практики управления придорожным сервисом в Республике Беларусь / Н. А. Подобед, Н. С. Шелег // *Вест. Нац. акад. навук Беларусі. Сер. гуманіт. навук.* – 2012. – № 2. – С. 46–54.
12. Статистика ЕАЭС // *Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс].* – 2018. – Режим доступа: www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/default.aspx. – Дата доступа: 02.12.2018.
13. Шелег, Н. С. Формирование системы содействия развитию придорожного сервиса / Н. С. Шелег, Н. А. Подобед // *Белорус. экон. журн.* – 2009. – № 2. – С. 107–118.

References

1. Tavadyan A., Sutyркиn V., Shimov V. *Challenges of Eurasian integration: economics, politics, humanitarian sphere.* Moscow, Integration: Education and Science Rubl., 2017. 100 p. (in Russian).
2. Enin Yu. I., Pilyutik A. A., Podobed N. A. *Innovation Management and Marketing Innovations.* Minsk, Law and Economics Publ. (Higher Education Series), 2017. 115 p. (in Russian).
3. Enin Yu. I., Podobed N. A. *Innovation Management.* Minsk, Belarusian National Technical University Publ., 2015. 98 p. (in Russian).
4. Enin Yu. I., Podobed N. A. *Organizational-economic mechanism for ensuring the competitiveness of roadside service in the SEP.* In the collection: *Innovative processes: the potential of science and the tasks of the state. Collection of articles of the International Scientific and Practical Conference.* Penza, Science and Education Publ., 2017, pp. 78–81. (in Russian).
5. Enin Yu. I., Podobed N. A. *Formation of the conceptual basis of the development strategy of the roadside service system in Belarus.* *Belarusian Economic Journal*, 2011, no. 3 (56), pp. 118–128. (in Russian).
6. Kovalev M. M., Queen A. A., Dutin A. A. *Transport logistics in Belarus: state, prospects.* Minsk, Belarusian State University Publ., 2017, p. 327. (in Russian).
7. Podobed N. A. *The place and role of the Belarusian roadside service in the Common Economic Space.* In the collection: *Problems of the socio-economic development of Russia at the present stage. Proceedings of the IX Annual International Scientific and Practical Conference : in 2 parts. Part 2.* Tambov, Publishing House of the Tambov State University named after G. R. Derzhavin, 2017, pp. 266–275. (in Russian).
8. Podobed N. A. Socio-economic priorities of the development of the infrastructure of the commodity market in the Republic of Belarus. *Vestsi Natsyyanal'nai akademii navuk Belarusi. Seriya humanitarnykh navuk = Proceedings of the National Academy of Sciences of Belarus. Humanitarian Series*, 2014, no. 2, pp. 117–123 (in Russian).
9. Podobed N. A. *Formation of roadside service in the Republic of Belarus*, under the scientific ed. Yu. I. Enin. Minsk, Law and Economics Publ., 2010. 109 p. (in Russian).
10. Podobed N. A. *The economic potential of the infrastructure of the roadside service of the Republic of Belarus.* *Economics and Management*, 2014, no. 1, pp. 96–100. (in Russian).
11. Podobed N. A., Sheleg N. S. Modern trends in the development of the theory and practice of roadside service management in the Republic of Belarus. *Vestsi Natsyyanal'nai akademii navuk Belarusi. Seriya humanitarnykh navuk = Proceedings of the National Academy of Sciences of Belarus. Humanitarian Series*, 2012, no. 2, pp. 46–54 (in Russian).
12. Statistics of the EAEU. Eurasian Economic Commission, 2018. Available at: www.eurasiancommission.org/en/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/default.aspx (accessed: 12.02.2018).
13. Sheleg N. S., Podobed N. A. *Formation of a system to promote the development of roadside service.* *Belarusian Economic Journal*, 2009, no. 2, pp. 107–118.

Информация об авторах

Подобед Наталья Александровна – кандидат экономических наук, доцент. Белорусский экономический университет (пр. Партизанский, 26, 220070, Минск, Республика Беларусь). E-mail: trans80@inbox.ru.

Енин Юрий Иванович – доктор экономических наук, профессор. Белорусский государственный экономический университет (пр. Партизанский, 26, 220070, Минск, Республика Беларусь). E-mail: trans80@inbox.ru.

Information about the authors

Natalia A. Podobed – Ph. D. (Econ.), Associate Professor. Belarusian State Economic University (26 Partizansky Ave., 220070 Minsk, Belarus). E-mail: trans80@inbox.ru.

Yury I. Enin – D. Sc. (Econ.), Professor. Belarusian State Economic University (26 Partizansky Ave., 220070 Minsk, Belarus). E-mail: trans80@inbox.ru.