

*На правах рукописи*

ЛЕСНЯКОВ АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ФОРМИРОВАНИЯ  
ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА  
НА ТЕРРИТОРИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА  
(НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК)**

Специальность: 08.00.14 – Мировая экономика

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Люберцы – 2018

Работа выполнена в Государственном казенном образовательном учреждении высшего образования «Российская таможенная академия»

**Научный  
руководитель:**

**Ткаченко Марина Федоровна**  
доктор экономических наук, доцент

**Официальные оппоненты:**

**Авдокушин Евгений Федорович**  
доктор экономических наук, профессор,  
профессор кафедры мировой экономики  
экономического факультета Федерального  
государственного бюджетного образовательного  
учреждения высшего образования «Московский  
государственный университет имени  
М.В. Ломоносова»

**Медков Алексей Анатольевич**  
кандидат экономических наук,  
ведущий научный сотрудник Федерального  
государственного бюджетного учреждения науки  
«Институт проблем рынка Российской академии  
наук»

**Ведущая организация:**

Федеральное государственное бюджетное  
образовательное учреждение высшего образования  
«Государственный университет управления»

Защита состоится 20 июня 2018 года в 11:00 часов на заседании диссертационного совета Д 310.001.03 при государственном казенном образовательном учреждении высшего образования «Российская таможенная академия» по адресу: Комсомольский проспект, д. 4, ауд. 233, г. Люберцы, Московская область, 140015.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте Российской таможенной академии <http://rta.customs.ru>.

Автореферат разослан «\_\_» мая 2018 года

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
доктор экономических наук, доцент

Ткаченко  
Марина Федоровна

## **I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ**

### **Актуальность темы диссертационного исследования.**

Современное состояние мировой экономики характеризуется динамичным развитием региональных экономических объединений, в контексте которого повышенное внимание уделяется вопросам транспортной интеграции. Примером, подтверждающим эту тенденцию, является Евразийский экономический союз (ЕАЭС), определивший одним из своих приоритетных направлений развития формирование единого транспортного пространства (ЕТП).

В настоящее время государства-члены ЕАЭС осуществляют на своей территории скоординированную (согласованную) транспортную политику, применение которой направлено на обеспечение экономической интеграции и последовательное формирование ЕТП на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

Принимая во внимание имеющиеся различия в транспортно-экономических интересах и уровнях развития транспортных систем в каждой из стран ЕАЭС, становится очевидным, что процесс создания единого пространства на евразийском транспорте в условиях воздействия на него различных экзогенных и эндогенных детерминант будет достаточно сложным и продолжительным, что непременно вызовет необходимость актуализации содержания механизма его формирования.

Выбор автомобильного грузового транспорта в качестве области исследования, на примере которого предлагается совершенствование механизма формирования ЕТП на территории ЕАЭС, обусловлен его преимуществами в сравнении с другими видами транспорта в интеграционном объединении. В условиях реализации мегапроекта «Экономический пояс Шелкового пути» роль грузовых автомобильных перевозок в рамках ЕАЭС только возрастет.

Исходя из вышеизложенного, актуальность темы диссертационного исследования обусловлена необходимостью в разработке теоретических положений и практических рекомендаций по совершенствованию механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок в ЕАЭС. В данном контексте исключительно важным является исследование вопросов оценки эффективности указанного механизма, позволяющих определить не только необходимость, но и направления его развития.

**Степень разработанности темы.** В научной литературе проблемам региональной экономической интеграции, в том числе транспортной, уделено достаточно большое внимание.

В отечественной экономической науке развитию теории современных экономических интеграционных процессов способствовали труды А.А. Гильяно, Т.Е. Кочергиной, В.К. Ломакина, В.Б. Мантусова, Н.В. Мозолевой, А.С. Мошкина, И.В. Пустохиной, Е.Н. Смирнова, М.Ф. Ткаченко, О.В. Шатаевой, О.Т. Шипковой и другие.

Изучением роли транспорта и транспортной системы в процессе интернационализации мирового хозяйства занимались В.С. Белых, Е.Г. Ефимова, С.С. Знатнов, К.Х. Зоидов, Е.А. Королева, А.А. Медков, Р.С. Мирзаев, Г.В. Осипов, В.А. Цветков.

Вопросы формирования транспортной политики в интеграционных объединениях были рассмотрены Е.Ф. Авдокушиным, М.А. Асаулом, Т.М. Гайноченко, А.И. Ждановым, А.И. Забоевым, В.В. Ивантером, И.В. Карапетянц, Д.Б. Кувалиным, О.Н. Лариным, О.А. Меренковым, Т.Н. Сакульевой, Н.П. Стружкиным, К.В. Холоповым.

Совершенствованию методических основ формирования механизма создания ЕТП как в рамках интеграционного объединения, так и отдельно взятого региона (государства) посвящены диссертационные работы О.А. Богомолова, А.А. Кизима, Т.А. Прокофьевой, П.А. Семина и др.

Исследованием вопроса роли транспорта в совершенствовании мирохозяйственных связей региональных экономических объединений занимались и зарубежные исследователи – У. Андерсон (W.P. Anderson), Д. Банистер (D. Banister), А. Боннафу (A. Bonnafous), Г.А. Яннопулос (G.A. Giannopoulos), Ф. Гудвин (F. Goodwin), М. Марми (M. Marmi), Е. Молнар (E. Molnar), Ж. Родриг (J.P. Rodrigue), Р. Слейтер (R. Earl Slater), В. Сухоржевски (W. Sukhorzewski), Ж.М. Вьегаш (J.M. Viegas) и др.

В целом анализ отмеченных работ позволяет сделать вывод о том, что общим проблемам транспортной интеграции посвящено большое количество научных работ. Однако отдельные ключевые вопросы, связанные прежде всего с разработкой и анализом механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок, не получили должного внимания и представляются незавершенными по настоящее время.

**Цель диссертационного исследования** состоит в разработке теоретических и практических рекомендаций, направленных на совершенствование механизма формирования единого транспортного пространства в сфере грузовых автомобильных перевозок Евразийского экономического союза.

Достижение поставленной цели обусловило необходимость решения следующих **задач**:

1. Определить сущность и процесс формирования ЕТП в интеграционных объединениях.
2. Проанализировать опыт интеграционных группировок в создании ЕТП.
3. Рассмотреть существующий научно-методический аппарат механизма формирования ЕТП в рамках интеграционных объединений.
4. Раскрыть особенности процесса формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС и определить достигнутые результаты евразийской транспортной интеграции.
5. Выявить проблемы формирования ЕТП в ЕАЭС.

6. Дать предложения по совершенствованию механизма формирования ЕТП применительно к грузовым автомобильным перевозкам ЕАЭС.

7. Разработать методику оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС, необходимую для определения направлений его совершенствования.

8. Предложить критерии эффективности и перечень транспортных показателей методики оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

9. Сформулировать целевые индикаторы методики оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

**Объектом исследования** является интеграция государств-членов ЕАЭС в целях обеспечения формирования единого транспортного пространства.

**Предметом исследования** выступает механизм формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок на территории Евразийского экономического союза.

**Научная новизна** заключается в том, что были даны предложения по совершенствованию механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС, позволяющие обеспечить эффективное и беспрепятственное передвижение грузового автотранспорта по территории интеграционного объединения.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в том, что:

- уточнен понятийный аппарат, отражающий специфику механизма формирования ЕТП в ЕАЭС;
- предложена методика оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС;
- разработаны критерии эффективности, целевые индикаторы и определены транспортные показатели методики оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

Полученные в ходе исследования научные результаты вносят вклад в развитие теории региональной интеграции в сфере транспорта.

**Практическая значимость исследования** состоит в следующем:

1) предложения автора по совершенствованию механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС могут быть использованы в деятельности Евразийской экономической комиссии при разработке документации в сфере грузового автомобильного транспорта и трансформации транспортной политики ЕАЭС;

2) предложенные практические рекомендации по оценке эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях вопросов евразийской экономической интеграции в сфере автомобильного грузового транспорта.

### **Теоретическая и методологическая основа исследования.**

Теоретической основой диссертации выступили исследования и положения, сформулированные отечественными и зарубежными учеными в области исследования роли транспорта в системе международных экономических отношений, региональной экономической интеграции, а также международные нормативные документы Европейского союза, Евразийского экономического союза, Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

Для достижения цели исследования и решения поставленных задач, обоснования предложений и рекомендаций, изложенных в диссертации, использовались методы системного анализа и синтеза, логики, сравнения, систематизации, обобщения, экономико-статистические методы анализа и обработки данных, позволяющие комплексно исследовать процессы транспортной интеграции в ЕАЭС.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Предложено авторское определение термина «организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе», под которым следует понимать совокупность законодательных, финансово-экономических и организационно-административных инструментов и методов эффективного воздействия на процесс формирования ЕТП на территории государств-членов интеграционного объединения, в рамках которого достигается беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств.

2. Определен уровень интеграции транспортных систем государств-членов ЕАЭС на основе сопоставления результатов ЕАЭС, полученных при реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики, и ЕС, достигнутых при разработке и применении транспортных стратегий развития (дорожных карт).

3. Выявлены проблемы в реализации механизма формирования ЕТП в ЕАЭС, препятствующие его эффективному применению в целях повышения уровня транспортной интеграции.

4. Даны предложения по совершенствованию механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС, элементами которого выступили законодательные, финансово-экономические и организационно-административные инструменты, способствующие решению выявленных проблем, а также критерии, показатели и целевые индикаторы, позволяющие оценить эффективность применения рассматриваемого механизма.

5. Предложена методика оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС, определяющая необходимость и направленность его корректировки. Указанная методика является комплексной и предполагает использование критериев эффективности, транспортных показателей и целевых индикаторов. В рамках методики:

- определены требования по разработке критериев эффективности, целевых индикаторов и определению транспортных показателей;
- разработаны критерии эффективности, целевые индикаторы и определены транспортные показатели, которые можно использовать при оценке эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

**Информационную базу исследования** составили: международные соглашения и договоры в сфере транспорта; решения, статистические материалы, научно-аналитические доклады и прочие документы Евразийской экономической комиссии; данные официальной статистики Европейской экономической комиссии Организации Объединенных наций и Европейского союза. В работе учтены положения транспортной программы «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС».

**Степень достоверности и апробация результатов исследования.** Предварительная экспертиза материалов исследования проводилась на кафедре международных экономических отношений Российской таможенной академии.

Основные положения и результаты диссертационного исследования нашли отражение в 10 публикациях, включая 4 статьи в ведущих рецензируемых научных изданиях, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук. Общий объем публикаций – 5,64 п.л.

Результаты исследования неоднократно докладывались на международных и иных научных конференциях: Межвузовская студенческая научно-практическая конференция «Конкурентный потенциал развития экономики России: проблемы и достижения» (г. Люберцы, Российская таможенная академия, 17 декабря 2015 г.); Межвузовская научно-практическая конференция «Актуальные проблемы экономического развития государств-членов ЕАЭС» (г. Люберцы, Российская таможенная академия, 28 ноября 2017 г.); Международная научная конференция бакалавров, магистров и аспирантов «Мировая экономика в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития» (г. Москва, Российский университет дружбы народов, 7 декабря 2017 г.); Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы социально-экономического развития общества» (г. Екатеринбург, 21 февраля 2018 г.).

Основные положения диссертационного исследования используются в:

- деятельности Агентства автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, что подтверждено соответствующим актом;
- учебном процессе Российской таможенной академии в рамках дисциплин «Международные перевозки грузов», «Региональная экономическая интеграция», «Международные экономические отношения глобальной экономики»;

– включены в отчет о научно-исследовательской работе «Развитие модели формирования рынка автотранспортных услуг в ЕАЭС» (шифр «Планирование-2016»), выполненные в соответствии с Планами научной работы Российской таможенной академии на 2016 г.

**Соответствие диссертации Паспорту научной специальности.**

Диссертационное исследование соответствует Паспорту научной специальности 08.00.14 – Мировая экономика:

– п.5 «Интеграционные процессы в развитых и развивающихся регионах мирового хозяйства, закономерности развития этих процессов, оценка интеграционных перспектив различных торгово-экономических блоков, включая Евразийскую экономическую интеграцию»;

– п.22 «Развитие международной транспортной инфраструктуры и телекоммуникаций, их роль в интернационализации мирохозяйственных связей».

**Структура диссертационного исследования** состоит из введения, трех глав с выводами, заключения, списка литературы, включающего 138 наименований, и 5 приложений. Диссертация изложена на 170 страницах и иллюстрирована 3 таблицами и 22 рисунками.

## **II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ**

**Во введении** обоснована актуальность и степень разработанности темы, определены цель и задачи исследования, его объект и предмет, дана характеристика теоретической и методологической основы исследования, информационной и эмпирической базы, представлены научная новизна и положения, выносимые на защиту. Также указаны теоретическая и практическая значимость, представлена апробация результатов исследования.

**В первой главе** «Теоретические основы формирования единого транспортного пространства в интеграционных объединениях» определены сущность и процесс формирования единого транспортного пространства в интеграционных объединениях, международный опыт его становления и развития, а также рассмотрен научно-методический аппарат механизма формирования единого транспортного пространства в рамках интеграционных объединений. Определены интернальные и экстернальные детерминанты, барьеры и ограничения, оказывающие влияние на создание и совершенствование единого транспортного пространства. Рассмотрены подходы к определению термина «единое транспортное пространство».

**Во второй главе** «Оценка механизма формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе» проведен ретроспективный анализ процесса создания механизма формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе, выявлены проблемы построения единого транспортного пространства в Евразийском



экономическом союзе. Определен уровень интеграции транспортных систем государств-членов ЕАЭС. Предложено авторское определение термина «организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе». Даны предложения по совершенствованию механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок Евразийского экономического союза.

**В третьей главе** «Совершенствование механизма формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе» предложена методика оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок Евразийского экономического союза. Разработаны критерии эффективности, целевые индикаторы и транспортные показатели методики оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок Евразийского экономического союза.

**В заключении** сформулированы основные выводы по результатам проведенного диссертационного исследования.

### **III. ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

**1. Предложено авторское определение термина «организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе».**

Изучение теоретических аспектов формирования ЕТП в интеграционных объединениях, включая ЕАЭС, позволило установить, что в теории региональной интеграции в сфере транспорта отсутствует понятие «организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе». Как следствие, автором было сформулировано определение термина «организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе», под которым подразумевается совокупность законодательных, финансово-экономических и организационно-административных инструментов и методов эффективного воздействия на процесс формирования ЕТП на территории государств-членов интеграционного объединения, в рамках которого достигается беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов

и транспортных средств.

Структура организационно-экономического механизма формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе представлена на рисунке 1.

Указанный механизм включает в себя следующие инструменты, необходимые для создания ЕТП в ЕАЭС, а именно:

- 1) законодательные;
- 2) финансово-экономические;
- 3) организационно-административные.



Рисунок 1 – Организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе

Источник: составлено автором

Так, законодательные инструменты призваны урегулировать отношения, возникающие в сфере транспорта. Использование финансово-экономических инструментов направлено на создание и обновление имеющейся транспортной инфраструктуры путем осуществления рационального и эффективного инвестирования приоритетных направлений и проектов. Организационно-административные инструменты необходимы для оказания воздействия на создание единого пространства на транспорте в интеграционном объединении через регулирование и координацию основных элементов указанного процесса.

**2. Определен уровень интеграции транспортных систем государств-членов ЕАЭС на основе сопоставления результатов ЕАЭС, полученных при реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики, и ЕС, достигнутых при разработке и применении транспортных стратегий развития (дорожных карт).**

Изучение результатов, достигнутых в ЕАЭС в сфере транспортной интеграции, прежде всего в сфере автомобильных грузовых перевозок, и их сопоставление с опытом ЕС в аналогичной сфере позволило определить уровень интеграции транспортных систем государств-членов ЕАЭС. В настоящий момент времени уровень интеграции транспорта ЕАЭС соответствует периоду 1995-2001 гг. в ЕС, когда были:

- сформулированы общие идеи и цели согласованной транспортной политики;
- разработаны и утверждены перспективные инфраструктурные проекты на транспорте;
- осуществлена частичная унификация транспортного законодательства, способствующего развитию и интеграции транспортных систем государств-членов интеграционного объединения;
- частично разрешены каботажные перевозки на автомобильном грузовом транспорте, под которыми понимаются грузоперевозки, выполняемые перевозчиками из государств-членов ЕАЭС между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена Союза.

Ретроспективный анализ процесса создания механизма формирования ЕТП в ЕАЭС позволил определить практические результаты, достигнутые в этом направлении на грузовом автотранспорте, а именно:

- автомобильные международные грузовые перевозки между государствами-членами ЕАЭС осуществляются на безразрешительной основе;
- применяются единые подходы к реализации транспортного (автомобильного) контроля уполномоченными органами на внешней границе ЕАЭС в отношении транспортных средств, въезжающих/выезжающих/следующих транзитом на территории государств-членов.

**3. Выявлены проблемы в реализации механизма формирования ЕТП в ЕАЭС, препятствующие его эффективному применению в целях повышения уровня транспортной интеграции.**

В ходе оценки механизма формирования ЕТП в ЕАЭС были рассмотрены основополагающие действия государств-членов ЕАЭС, направленные на формирование ЕТП, в том числе в сфере автомобильных грузовых перевозок. Это позволило выявить проблемы, возникшие при реализации существующего

механизма формирования ЕТП в ЕАЭС, которые препятствуют его эффективному применению в целях повышения уровня транспортной интеграции.

Во-первых, установлено, что в рамках евразийской интеграции уделялось внимание лишь законодательным вопросам, регулирующим отношения, возникшим при межгосударственной модернизации автомобильной транспортной системы рассматриваемого интеграционного объединения. При этом существуют определенные противоречия в этом направлении, связанные с тем, что часть принимаемых документов является результатом взаимодействия всех государств-членов ЕАЭС, другая – двухсторонних соглашений между отдельными государствами евразийской интеграции. В условиях, когда государства-члены ЕАЭС выступают полноправными членами одного и того же интеграционного объединения и преследуют единые цели, двухсторонние соглашения являются неуместными в данном формате взаимоотношений. Следовательно, назначение и использование этой формы соглашений в рамках евразийской интеграции необходимо пересмотреть.

Во-вторых, определено, что организационно-административным и финансово-экономическим аспектам процесса формирования ЕТП в ЕАЭС не было уделено должного внимания. Отсутствие конструктивной инвестиционной, налоговой, кредитной политики в рассматриваемом процессе делает решение вопроса по созданию ЕТП невозможным. Именно поэтому большинство заявленных приоритетных проектов, направленных на создание и обновление транспортной инфраструктуры, до сих пор не реализованы.

В-третьих, было установлено, что в ЕАЭС отсутствует система критериев и транспортных показателей, способных оценить эффективность реализации скоординированной транспортной политики, которая позволила бы рационально скорректировать деятельность наднациональных органов ЕАЭС в рассматриваемом процессе.

Проанализировав в рамках диссертационного исследования статистику развития транспорта ЕАЭС периода 2012-2017 гг. по таким показателям, как грузооборот и объем перевезенных грузов по всем видам транспорта в государствах-членах ЕАЭС, можно утверждать, что значения рассмотренных транспортных показателей практически не менялись.

Учитывая, что в 2012 г. было ЕврАзЭС, в котором отсутствовала какая-либо целенаправленная транспортная стратегия, в период с 2015 г. по 2017 г. – применялась транспортная политика уже ЕАЭС, очевидным становится факт, что существующая транспортная политика (механизм) является недостаточно эффективной.

Конечно, на интеграционные процессы в ЕАЭС оказывают воздействие различные факторы, но исключать и нивелировать роль современной транспортной политики ЕАЭС, которая обязана учитывать влияние тех же факторов, недопустимо.

Таким образом, наличие проблемных вопросов в сфере автомобильных грузовых перевозок и отсутствие положительных изменений значений транспортных показателей в отмеченном периоде выступают аргументами, определяющими необходимость в трансформации существующего механизма формирования ЕТП в ЕАЭС.

#### **4. Даны предложения по совершенствованию механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.**

Учитывая предложенное понятие «организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе», в диссертации были даны предложения по совершенствованию существующего механизма формирования ЕТП в ЕАЭС применительно к грузовым автомобильным перевозкам, элементами которого выступили законодательные, финансово-экономические и организационно-административные инструменты, способствующие решению выявленных проблем, а также критерии, показатели и целевые индикаторы, позволяющие оценить эффективность применения рассматриваемого механизма (рисунок 2).

Как определено на рисунке 2, субъектом в процессе формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС выступают наднациональные органы власти евразийской интеграции: Высший Евразийский экономический совет, Евразийский межправительственный совет, Евразийская экономическая комиссия (председатель и члены коллегии, департамент транспорта и инфраструктуры).

В свою очередь, объектом являются транспортные системы государств-членов евразийского объединения, а именно:

- транспортная инфраструктура;
- транспортные предприятия;
- государственные органы исполнительной власти, выполняющие контроль и иную предусмотренную законом деятельность в области транспорта.

Цели и задачи, которые идентичны по своему содержанию Договору о ЕАЭС, являются неотъемлемыми элементами приведенного механизма.



Рисунок 2 – Механизм формирования единого транспортного пространства в сфере грузовых автомобильных перевозок Евразийского экономического союза

Источник: составлено автором

Наличие в составе механизма критериев эффективности и транспортных показателей позволяет осуществить необходимую корректировку используемых инструментов воздействия, тем самым увеличивая эффективность их применения. Существование обратной связи между результатом и целями, которая обеспечивается целевыми индикаторами, также позволяет внести необходимые изменения в рассматриваемый механизм.

Предлагаемый механизм формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС включает следующие инструменты:

1) законодательные – направлены на совершенствование законодательной базы, ее гармонизацию с международными нормами, а также их имплементацию в национальные законодательные системы стран евразийской интеграции;

2) финансово-экономические – ориентированы на ресурсное обеспечение выполнения разработанных грузовых автотранспортных программ и проектов в ЕАЭС;

3) организационно-административные – необходимы для формирования системы управления процессами на грузовом автотранспорте на принципах единства, равенства, всеобщности и эффективности.

В результате применения авторского механизма возможно достижение эффективного и беспрепятственного передвижения грузового автотранспорта в условиях гармонизированного (согласованного) законодательства на территории ЕАЭС.

## **5. Предложена методика оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС, определяющая необходимость и направленность его корректировки.**

Предлагаемая методика является комплексной и предполагает использование критериев эффективности, транспортных показателей и целевых индикаторов. В рамках методики:

- определены требования по разработке критериев эффективности, целевых индикаторов и определению транспортных показателей;

- разработаны критерии эффективности, целевые индикаторы и определены транспортные показатели, которые можно использовать при оценке эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

Критерий эффективности (КЭ) – это признак, на основании которого формируется оценка качества отмеченного процесса в транспортной отрасли. Эти признаки должны выбираться таким образом, чтобы имелась возможность:

- оценить степень достижения целей и результатов;
- осуществить планирование получения ожидаемых результатов и их прогноз;
- произвести сравнение различных способов достижения целей и результатов.

Для этого КЭ должны раскрывать сущность отражаемого процесса, определять его первостепенные направления и способы совершенствования. К основным требованиям, предъявляемым к КЭ, необходимо отнести следующие:

1. Должны соответствовать определенным целям.
2. Должны иметь практическое применение, исчерпывающее значение и количественное выражение.
3. Способ получения их значений должен быть доступным, экономичным и объективным.

Основным принципом формирования и применения КЭ является наличие прямой и однозначной взаимосвязи между поставленной целью и используемым признаком эффективности.

Принимая во внимание вышесказанное и используя цели и задачи, закрепленные в Договоре о ЕАЭС, были разработаны КЭ, представленные на рисунке 3.

В рамках предложенной методики под транспортными показателями понимаются величины, измерители, которые позволяют судить о состоянии объекта исследования (транспорте) на основе значений, полученных в результате расчетов.

Оптимальность выбора транспортных показателей для осуществления расчетов определяется экспертным методом и зависит от следующих параметров:

- целей их использования;
- состава и структуры свойств, характеризующих КЭ;
- вида транспорта и путей сообщения.

В свою очередь, качество транспортных показателей должно отвечать таким требованиям, как объективность, актуальность, полнота, доступность, применяемость и пр.



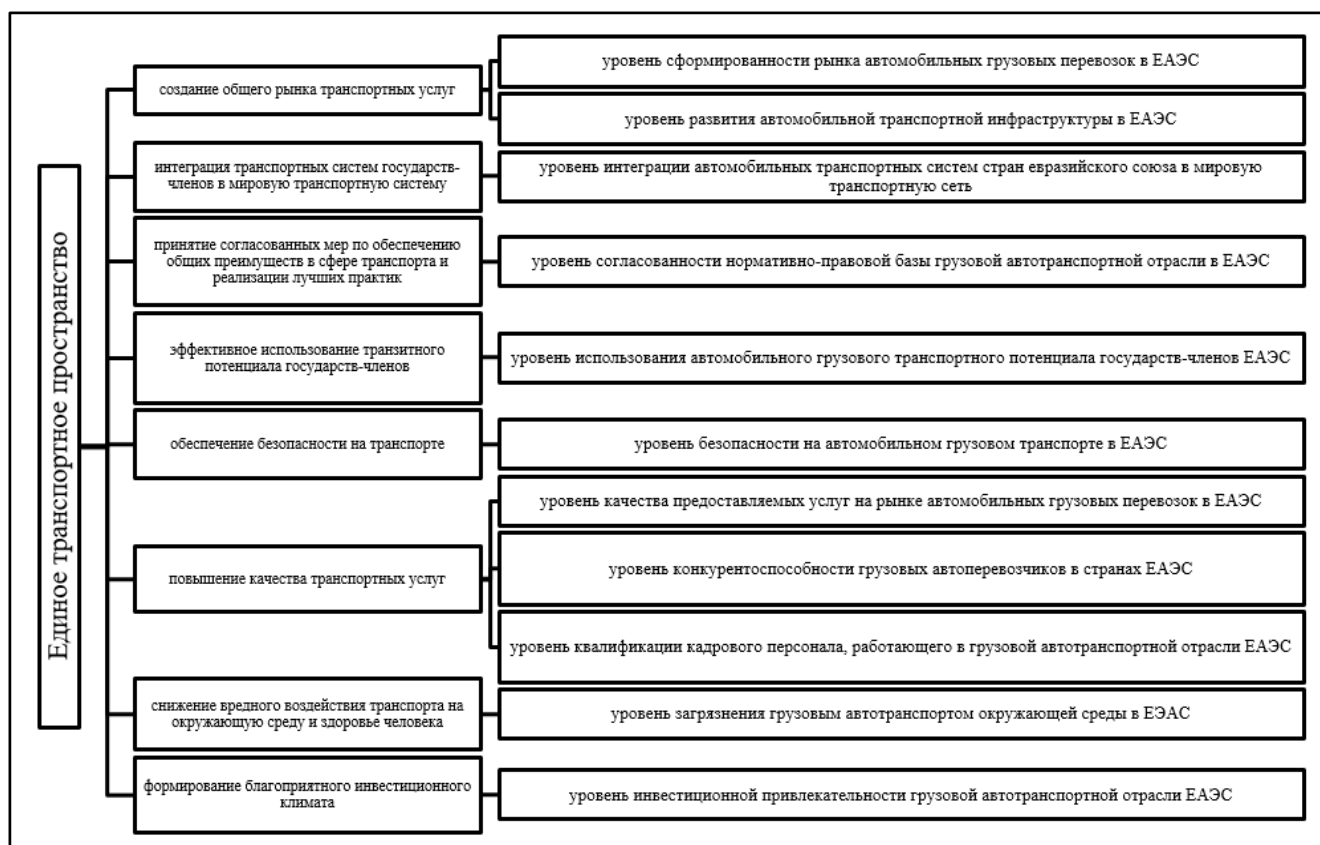


Рисунок 3 – Система критериев эффективности применения механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок Евразийского экономического союза

Источник: составлено автором

В общем виде классификация транспортных показателей по критериям эффективности механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС приведена на рисунке 4.

Что касается целевых индикаторов, то под ними понимается совокупность базисных значений, отражающих степень достижения целей в транспортной отрасли. Основными условиями их формирования и применения, необходимыми для оценки эффективности формирования ЕТП в ЕАЭС, являются следующие:

- индикаторы должны находиться во взаимосвязи с поставленными целями, КЭ и показателями;
- индикаторы не должны противоречить индикаторам и показателям, а также методикам их разработки, которые уже существуют в государствах-членах ЕАЭС;
- при выборе и применении индикаторов должен приниматься во внимание соответствующий международный опыт в транспортной отрасли (например, опыт ЕС).

<p><b>1.Уровень сформированности рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– объем перевозок грузов автотранспортом в ЕАЭС;</li> <li>– грузооборот на автотранспорте в ЕАЭС;</li> <li>– количество каботажных автоперевозок;</li> <li>– коэффициент использования пробега грузового автомобиля на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС;</li> <li>– количество новых перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок из государств-членов ЕАЭС.</li> </ul>	<p><b>2.Уровень интеграции автомобильных транспортных систем стран евразийского союза в мировую транспортную сеть:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– объем перевозок грузов автотранспортом в международном автомобильном сообщении;</li> <li>– грузооборот на автотранспорте в международном автомобильном сообщении;</li> <li>– количество сквозных грузовых транзитных автоперевозок по территории ЕАЭС;</li> <li>– количество иностранных перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС;</li> <li>– время прохождения грузового автомобильного транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ЕАЭС.</li> </ul>	<p><b>3.Уровень согласованности нормативно-правовой базы грузовой автотранспортной отрасли в ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– количество унифицированных нормативно-правовых документов, регулирующих грузовой автотранспорт в ЕАЭС.</li> </ul>	<p><b>4.Уровень использования автомобильного грузового транспортного потенциала государств-членов ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– количество сквозных грузовых транзитных автоперевозок по территории ЕАЭС;</li> <li>– объем перевозок грузов автотранспортом в ЕАЭС;</li> <li>– грузооборот на автотранспорте в ЕАЭС;</li> <li>– коэффициент использования пробега грузового автомобиля на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС;</li> <li>– доля грузовых автотранспортных услуг в ВВП (транспортоемкость).</li> </ul>	<p><b>5.Уровень качества предоставляемых услуг на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– среднее отклонение прибытий груза от назначенного срока;</li> <li>– среднее превышение назначенного срока;</li> <li>– максимальное превышение назначенного срока;</li> <li>– число отклонений прибытия груза к назначенному сроку;</li> <li>– число прибытий грузов к назначенному сроку;</li> <li>– средняя скорость перевозки груза автотранспортом;</li> <li>– коэффициент сохранности доставленного груза;</li> <li>– время прохождения грузового автомобильного транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ЕАЭС.</li> </ul>	<p><b>6.Уровень конкурентоспособности грузовых автоперевозчиков в странах ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– количество новых перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок из государств-членов ЕАЭС;</li> <li>– количество иностранных перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС.</li> </ul>
<p><b>7.Уровень развития автомобильной транспортной инфраструктуры в ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– протяженность автомобильных путей сообщения;</li> <li>– протяженность введенных в эксплуатацию новых автомобильных дорог;</li> <li>– плотность автомобильных путей сообщения;</li> <li>– средняя скорость перевозки груза автотранспортом;</li> <li>– время прохождения грузового автомобильного транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ЕАЭС.</li> </ul>	<p><b>8.Уровень квалификации кадрового персонала, работающего в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– занятость на автомобильном грузовом транспорте;</li> <li>– численность работающих на автомобильном грузовом транспорте и имеющих соответствующее высшее образование;</li> <li>– численность работающих на автомобильном грузовом транспорте и имеющих соответствующее среднее специальное образование.</li> </ul>	<p><b>9.Уровень развития инновационной и научной деятельности в грузовой автотранспортной сфере ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– затраты на научные исследования и разработки в сфере автомобильного грузового транспорта.</li> </ul>	<p><b>10.Уровень безопасности на автомобильном грузовом транспорте в ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– аварийность на автомобильном грузовом транспорте;</li> <li>– количество погибших на автомобильном грузовом транспорте;</li> <li>– количество человек, получивших разную степень тяжести вреда здоровью в результате аварии на автомобильном грузовом транспорте.</li> </ul>	<p><b>11.Уровень загрязнения грузовым автотранспортом окружающей среды в ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– объем выбросов вредных веществ от автомобильного грузового транспорта в окружающую среду;</li> <li>– объем потребления топлива автомобильным грузовым транспортом в ЕАЭС.</li> </ul>	<p><b>12.Уровень инвестиционной привлекательности грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– количество привлеченных инвестиций в грузовую автотранспортную отрасль ЕАЭС;</li> <li>– количество государственных инвестиций в грузовую автотранспортную отрасль ЕАЭС;</li> <li>– количество частных инвестиций в грузовую автотранспортную отрасль ЕАЭС;</li> <li>– количество иностранных инвестиций в грузовую автотранспортную отрасль ЕАЭС.</li> </ul>

Рисунок 4 – Классификация транспортных показателей по критериям эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок Евразийского экономического союза

Источник: составлено автором

С учетом вышесказанного были предложены следующие целевые индикаторы (рисунок 5).

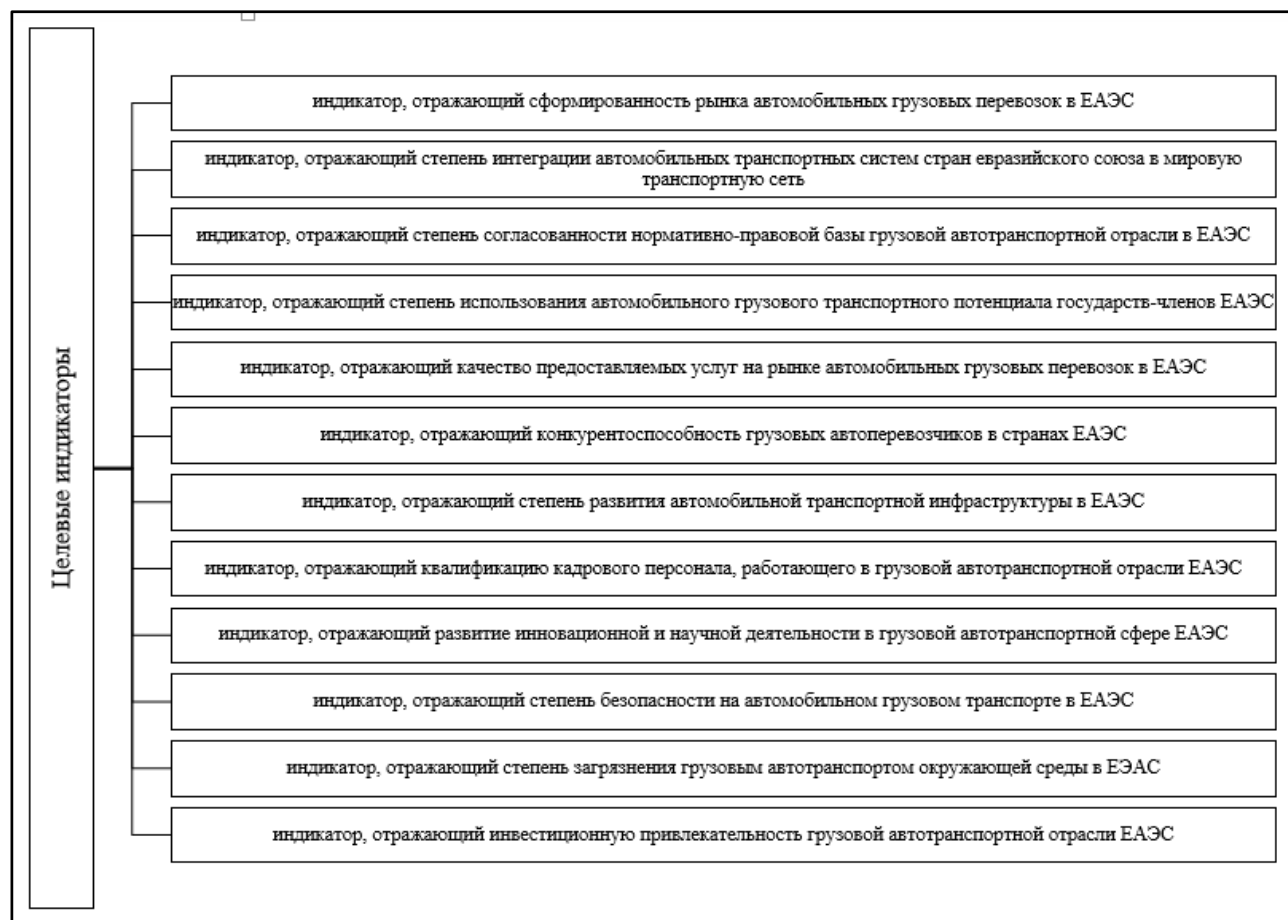


Рисунок 5 – Целевые индикаторы методики оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок Евразийского экономического союза

Источник: составлено автором

Для определения их значений предполагается использовать официальные данные международной статистики в исследуемой сфере.

Рассмотрим предлагаемую методику оценки эффективности механизма ЕТП в ЕАЭС (рисунок 6).

На первом этапе предлагаемой методики происходит формирование исходных данных, которые отражают полученные результаты. В их число входят значения транспортных показателей, которые достигнуты за определенный период времени в ходе применения предложенного механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС. Подразумевается, что эти значения определяются соответствующими уполномоченными органами статистики в государствах-членах ЕАЭС и аккумулируются в ЕЭК ЕАЭС. Затем полученные данные группируются в зависимости от их принадлежности к критериям эффективности.

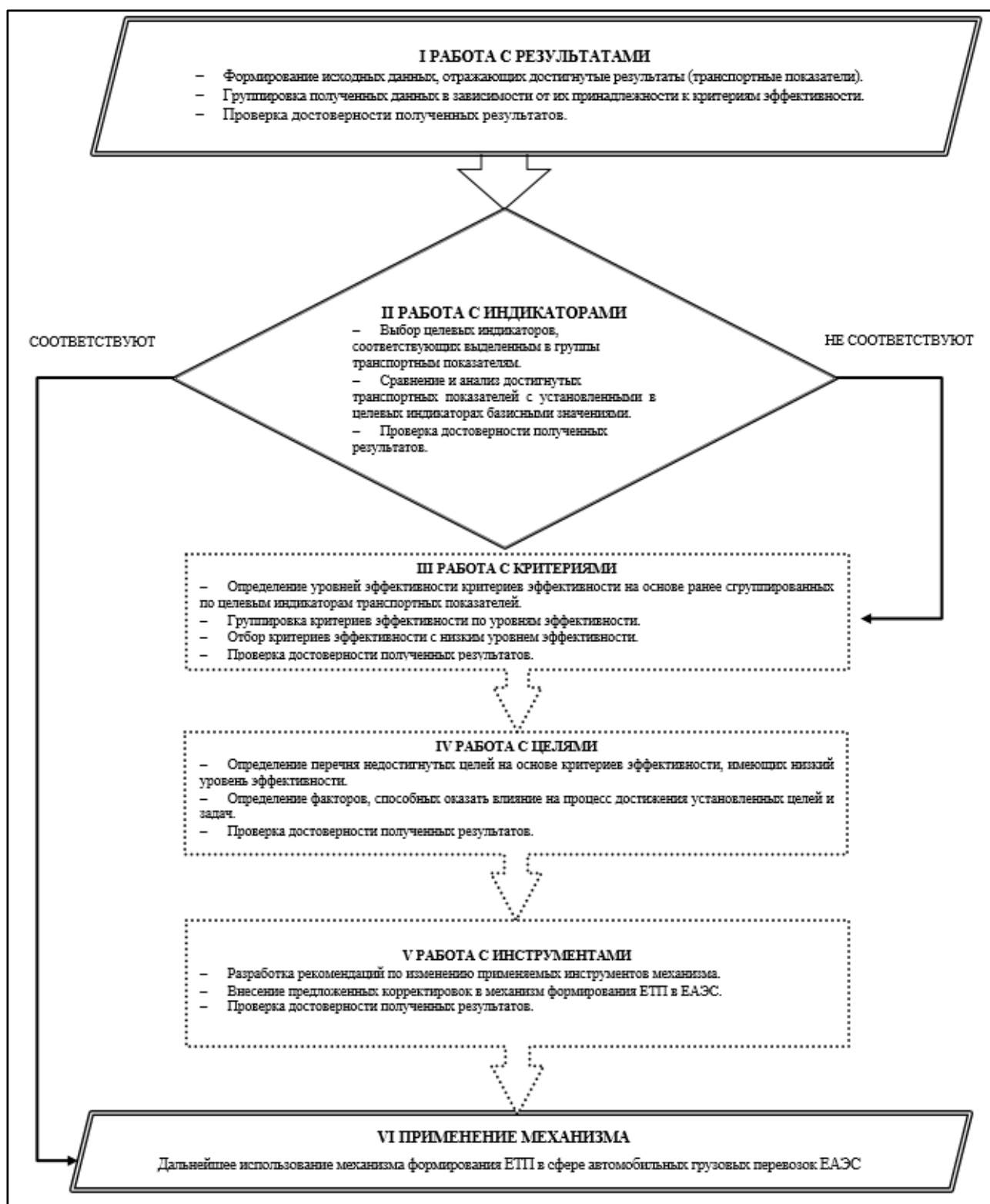


Рисунок 6 – Методика оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок Евразийского экономического союза

Источник: составлено автором

Совершение этого действия требуется для оптимизации извлечения и отражения необходимых значений.

Следует сказать, что на каждой стадии рассматриваемой методики в обязательном порядке все полученные сведения должны быть подвержены объективной проверке на предмет достоверности и полноты. Это позволит снизить вероятность допущения ошибок при использовании указанной методики, тем самым увеличивая эффективность ее применения и надежность полученных сведений, необходимых для принятия правильных решений по совершенствованию предлагаемого механизма.

На втором этапе работа ведется с целевыми индикаторами, которые находятся во взаимосвязи с критериями эффективности и транспортными показателями. Отбор этих индикаторов выполняется на основе показателей, ранее выделенных в отдельные группы с помощью критериев эффективности. Затем сравниваются фактически полученные значения с базисными, которые были определены в целевых индикаторах в момент создания отмеченного механизма.

Следующим действием на текущем этапе является анализ полученных данных, а именно:

- в случае, если в ходе применения механизма формирования ЕТП в ЕАЭС на момент оценки наблюдается выполнение плановых показателей, т.е. полученные значения находятся на среднем/высоком уровне базисных значений индикаторов, соответствующих критериям эффективности, то отмеченный механизм является эффективным и его корректировка не требуется;

- в случае, если в ходе применения механизма формирования ЕТП в ЕАЭС на момент оценки наблюдается невыполнение плановых показателей, т.е. полученные значения находятся на низком уровне базисных значений индикаторов, соответствующих критериям эффективности, то отмеченный механизм является неэффективным и его корректировка требуется.

После выполнения действий в указанной последовательности осуществляется проверка достоверности полученных результатов.

Если механизм является неэффективным, то следует перейти к выполнению действий третьего этапа предлагаемой методики. Первоначально определяются уровни критериев эффективности, основываясь на значениях, сгруппированных с применением индикаторов транспортных показателей.

Следующим действием данного этапа является классификация критериев по уровням эффективности: определяется перечень критериев с низким уровнем эффективности, средним уровнем эффективности и с высоким уровнем эффективности. Затем следует выбрать критерии с низким уровнем эффективности, которые в дальнейшем должны использоваться для оценки механизма. В конце этого этапа выполняется проверка точности имеющихся результатов.

На четвертом этапе рассматриваемой методики ведется работа с целями и задачами исследуемого механизма: определяется перечень целей,

недостигнутых в ходе применения механизма, на основе критериев с низким уровнем эффективности; осуществляется установка внешних факторов, которые не зависят от механизма формирования ЕТП, но способны повлиять на достижение плановых целей и задач. Их определение позволит также осуществить рациональную корректировку отмеченного механизма.

Далее осуществляется переход к пятому этапу. На этой стадии происходит разработка конкретных рекомендаций по совершенствованию используемых в рамках механизма инструментов, способных оказать существенный положительный эффект на процесс достижения основной цели – формирование единого пространства на евразийском транспорте. Эти рекомендации могут быть как теоретического, так и прикладного характера.

Следующим действием рассматриваемой стадии является внедрение предложенных разработок в механизм. При этом в обязательном порядке должен быть определен эффект, составлены прогнозные значения, которые возможно получить от их практического применения.

В конечном итоге, когда были выполнены необходимые действия, содержащиеся в разработанной методике оценки эффективности механизма формирования ЕТП в ЕАЭС, предполагается, что имеется возможность дальнейшего применения отмеченного механизма.

Таким образом, использование предложенной методики оценки эффективности применения механизма формирования ЕТП в ЕАЭС позволяет достичь следующих результатов:

- адаптировать отмеченный механизм к постоянно изменяющимся условиям окружающей среды;
- приблизить к реальности содержание целей и задач, в соответствии с которыми осуществляется создание ЕТП в ЕАЭС;
- рационально использовать различные виды ресурсов, необходимые для реализации проектов на евразийском транспорте и выполнения плановых значений показателей;
- скорректировать содержание исследуемого механизма при выявлении различных неточностей и просчетов, допущенных при его разработке;
- ускорить процесс формирования общего рынка транспортных услуг на грузовом автотранспорте за счет увеличения эффективности применяемого механизма в ЕАЭС;
- своевременно внедрять и использовать различного рода инновационные технологии и методики при обновлении содержания финансово-экономических и организационно-административных инструментов механизма формирования ЕТП в ЕАЭС.

Предложенная автором методика является универсальной и может быть использована в качестве основы при оценке эффективности механизма по формированию единого пространства и на других видах транспорта в ЕАЭС.

#### IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключении сформулируем основные выводы диссертационного исследования:

1. Рассмотрев сущность и процесс формирования ЕТП в интеграционных объединениях, автором было установлено, что транспорт выступает одним из первостепенных факторов, обеспечивающих возникновение региональных экономических объединений и их совершенствование.

Роль транспорта в региональной экономической интеграции настолько значима, что государства-члены интеграционных объединений проявляют повышенное внимание к разработке стратегий и механизмов, направленных на формирование единого пространства на транспорте.

2. Исследование международного опыта Европейского союза по формированию ЕТП дало возможность установить, что успех транспортной интеграции в ЕС был достигнут за счет целенаправленности, согласованности и обязательности разработанных и принятых мероприятий и действий по созданию единого пространства на транспорте.

3. Рассмотрев научно-методический аппарат механизма создания ЕТП в рамках интеграционных объединений, автором было определено, что его формированию и развитию не уделялось должного внимания. Причиной тому выступила ограниченность результатов в исследуемой сфере связанная с тем, что процесс создания ЕТП в большинстве интеграционных группировок находится на этапе становления.

4. Осуществление ретроспективного анализа процесса формирования ЕТП в ЕАЭС позволило определить особенности, современное состояние, проблемы и тенденции развития исследуемого процесса.

5. Анализ значений основных транспортных показателей, достигнутых ЕАЭС в 2012-2017 гг., позволил автору установить связь между динамикой их изменения и эффективностью реализации транспортной политики в Союзе. Так, отсутствие положительных изменений значений транспортных показателей в отмеченном периоде, а также наличие проблемных вопросов в транспортной сфере выступили аргументами, которые определяют необходимость в трансформации существующего механизма формирования ЕТП в ЕАЭС.

6. В диссертационном исследовании было дано авторское определение термина «организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе». Предложенная дефиниция стала основой при разработке рекомендаций по совершенствованию механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

Также был установлен экономический эффект применения механизма, который может быть достигнут государствами-членами ЕАЭС.

7. Автором была разработана методика оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС,

позволяющая определить необходимость его совершенствования в условиях воздействия внешней среды.

8. В основе разработанной методики оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС находятся критерии эффективности, целевые индикаторы и транспортные показатели, последовательное применение которых делает авторскую методику адаптированной к практике.

Таким образом, цель диссертационного исследования достигнута, задачи успешно реализованы. Положения, выносимые на защиту, являются обоснованными и доказанными.

Полученные результаты диссертационного исследования могут быть использованы в дальнейших научных разработках как по данной, так и по смежным темам.

## **V. ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

**Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки РФ:**

1. Лесняков А.А. Модель организационно-экономического механизма формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе / А.А. Лесняков // Экономика и предпринимательство, № 9 (ч.2), 2017. – С. 743-746. (0,6 п.л.).

2. Лесняков А.А. Проблемы формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе / А.А. Лесняков // Экономика и предпринимательство, № 12 (ч.3), 2017. – С. 182-186. (0,54 п.л.).

3. Лесняков А.А. Обоснование необходимости совершенствования механизма формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе / А.А. Лесняков // Проблемы экономики и юридической практики. – М.: ООО Издательский дом Юр-ВАК, 2018. – № 1. – С. 32-34. (0,5 п.л.).

4. Лесняков А.А. Инструментарий оценки эффективности применения механизма формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе / А.А. Лесняков // Проблемы экономики и юридической практики. – М.: ООО Издательский дом Юр-ВАК, 2018. – № 1. – С. 35-38. (0,6 п.л.).

**Статьи, опубликованные в иных научных изданиях и журналах:**

5. Лесняков А.А. Оценка опыта формирования единого транспортного пространства в ЕС и потенциал его формирования в ЕАЭС. Конкурентный потенциал развития экономики России: проблемы и достижения: сборник



материалов межвузовской студенческой научно-практической конференции. – М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2016. – 22-26 с. (0,7 п.л.).

6. Лесняков А.А. Роль транспорта в современных интеграционных процессах. Исследование проблем таможенного дела: сборник статей аспирантов / под общ. ред. канд. техн. наук, старшего научного сотрудника Н.Г. Липатовой. – М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2017. – 71-74 с. (0,5 п.л.).

7. Лесняков А.А. Факторы формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе / А.А. Лесняков // Актуальные проблемы экономического развития государств-членов ЕАЭС: сборник материалов Межвузовской научно-практической конференции. – М.: РИО Российской таможенной академии, 2018. – С. 42-45. (0,4 п.л.).

8. Лесняков А.А. Экономический эффект формирования и совершенствования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе / А.А. Лесняков // Мировая экономика в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития: сб. материалов международной научно-практической конференции. Москва, РУДН, 7 декабря 2017 г. / отв. ред. И.А. Айдрус. – Москва: РУДН, 2018. – С. 95-99. (0,4 п.л.).

9. Лесняков А.А. Единое транспортное пространство и процесс его формирования в Евразийском экономическом союзе / А.А. Лесняков // Постсоветский материк, 2018. – № 1(17). – С. 120-127. (0,7 п.л.).

10. Лесняков А.А. О транспортных показателях, способствующих оценке эффективности применения механизма формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе / Инновационные стратегии развития современной науки. Актуальные проблемы социально-экономического развития общества: материалы международной научно-практической конференции (14 февраля 2018 г. – 21 февраля 2018 г.). Нижний Новгород-Екатеринбург. Издательство ЦПМ «Академия Бизнеса» (Саратов), 2018. – 147с. (0,7 п.л.).