

Государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования
«РОССИЙСКАЯ ТАМОЖЕННАЯ АКАДЕМИЯ»

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

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:
доктор экономических наук, доцент
Ткаченко Марина Федоровна

Люберцы – 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА В ИНТЕГРАЦИОННЫХ ОБЪЕДИНЕНИЯХ.....	13
1.1 Сущность и процесс формирования единого транспортного пространства в интеграционных объединениях	13
1.2 Опыт интеграционных группировок в создании единого транспортного пространства	23
1.3 Научно-методический аппарат механизма формирования единого транспортного пространства в рамках интеграционных объединений.....	40
Выводы по главе 1	49
ГЛАВА 2 ОЦЕНКА МЕХАНИЗМА ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ	51
2.1 Ретроспективный анализ процесса создания механизма формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе.....	51
2.2 Проблемы формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе.....	75
2.3. Особенности создания механизма формирования единого транспортного пространства в сфере грузовых автомобильных перевозок Евразийского экономического союза	85
Выводы по главе 2	98
ГЛАВА 3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ФОРМИ- РОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ	99
3.1 Методика оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок	99
3.2 Разработка критериев эффективности и транспортных показателей методики оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок ..	107
3.3. Разработка целевых индикаторов методики оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок.....	126
Выводы по главе 3	135
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	136
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	140
ПРИЛОЖЕНИЯ	157

ВВЕДЕНИЕ

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 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 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, трёх глав с выводами, заключения, списка литературы, включающего 138 наименований, и 5 приложений. Диссертация изложена на 170 страницах и иллюстрирована 3 таблицами и 22 рисунками.

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.

ГЛАВА 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА В ИНТЕГРАЦИОННЫХ ОБЪЕДИНЕНИЯХ

1.1 Сущность и процесс формирования единого транспортного пространства в интеграционных объединениях

Главная тенденция мирового хозяйства конца XX - начала XXI вв. – это интернационализация мирохозяйственных связей между национальными экономическими системами. При этом транспортный аспект указанного процесса выступает первостепенным фактором, обеспечивающим функционирование мировой экономики как целостной системы.

Наличие эффективной, высокоразвитой транспортной инфраструктуры в континентальном масштабе способствует извлечению максимальной выгоды из регионального разделения труда, усиливая интернационализацию мирохозяйственных связей, поскольку транспорт, являясь важной составляющей глобальной экономики, создает условия и обеспечивает беспрепятственное перемещение факторов производства как на внутренних, так и на внешних рынках. Именно поэтому существование развитой транспортной системы является одной из предпосылок к возникновению региональных экономических объединений.

Вместе с этим транспорт выступает значимым фактором, оказывающим влияние на процесс совершенствования интеграционных группировок. Практическим примером, подтверждающим этот факт, выступает существующий экономический блок стран Южной Америки – МЕРКОСУР, который практически не развивался после достижения

определенного интеграционного уровня, поскольку между государствами отсутствовала необходимая транспортная инфраструктура.

Следует отметить, что все интеграционные объединения признают высокую значимость транспорта и транспортной системы, определяя их условием, от которого зависит успех формирования единого экономического пространства в рамках региональной интеграции в частности, а также эффективное функционирование и развитие экономического блока в целом.

Именно поэтому страны, входящие в тот или иной интеграционный союз, совместно разрабатывают и осуществляют программы в различных отраслях на межгосударственном уровне, в том числе и в сфере транспорта, в которых подробным образом отражаются цели и задачи, меры и инструменты, критерии и показатели, направленные на концентрацию их усилий в указанном аспекте – в формировании единого транспортного пространства.

Исследованием вопроса роли транспорта в совершенствовании мирохозяйственных связей региональных экономических объединений занимались многие отечественные и зарубежные специалисты.

Так, В.К. Ломакин утверждает, что транспорт выступает одним из главных факторов, влияющих на размещение производительных сил и обеспечивающих экономический рост в странах, участвующих в интеграционных процессах. Также он считает, что увеличение производства той или иной продукции находится в прямой зависимости от роста выпуска и специализации одновременно, что требует больше сырья, больших рынков и, как следствие, большего объема транспортной работы. В обратной же зависимости находятся, по мнению ученого, транспортные расходы и объем торговли между странами. Так, при увеличении прямых транспортных расходов на 10% объем торговли снижается на 20%. Именно поэтому, по мнению В.К. Ломакина, транспорт выступает барометром состояния как

национального, так и мирового хозяйства¹.

В свою очередь, О.Т. Шипкова в своих работах отмечает, что наличие транспортной системы и исторически сложившихся внешнеэкономических связей между странами является, в первую очередь, предпосылкой становления интеграционных процессов в регионе, а после – фактором их интенсивного развития².

Аналогичным является мнение В.Б. Мантусова. Акцентируя внимание на географической близости стран как одном из условий развития международной экономической интеграции, он подчеркивает значение транспорта и транспортной системы, называя их существенными предпосылками развития интеграционных отношений между странами одного региона³.

При изучении международных интеграционных процессов А.А. Гильяно утверждает, что транспортная система, представляя собой совокупность транспортной инфраструктуры, транспортных предприятий, транспортных средств и систему управления, является важной составляющей глобальной экономики, которая обеспечивает условия для трансграничного перемещения товаров и услуг, а также мобильности населения и факторов производства. Она также считает, что совершенствование трансграничной транспортной инфраструктуры становится в настоящее время предпосылкой формирования не только регионального, но и глобального мирового хозяйства⁴.

¹ Ломакин В.К. Мировая экономика. Учебное пособие/ В.К. Ломакин. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. – 672 с.

² Шипкова О.Т., Пророкова О.А. Мировая экономика. Учебное пособие / О.Т. Шипкова, О.А. Пророкова. – М.: РХТУ им. Д. И. Менделеева, 2009. – 271 с.

³ Мантусов В.Б. Мировая экономика и международные экономические отношения [Электронный ресурс]: учебник для студентов бакалавриата, обучающихся по специальностям «Мировая экономика», «Международные отношения» / В.Б. Мантусов [и др.]. – Электрон. текстовые данные. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 447 с. – Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/34480.html>. – ЭБС «IPRbooks»

⁴ Гильяно А.А. Международные интеграционные процессы: инновационные, инвестиционные и инфраструктурные аспекты: монография / А.А. Гильяно, Т.Е. Кочергина, Н.В. Мозолева. – Ростов н/Д.: Российская таможенная академия, Ростовский филиал, 2015. – 176 с.

У. Андерсон⁵ и Ж. Родриг⁶, американские экономисты, отмечают, что транспорт, являясь одним из элементов, способствующих глобализации экономики, играет важную роль в международной торговле.

Они считают, что транспортная инфраструктура – это стимулирующий фактор, который является если не одной из причин, способствующей интернационализации торговых отношений, то условием, без которого невозможно представить процесс глобализации мирового хозяйства. В частности, экономисты связывают успех экономического развития в Азиатско-тихоокеанском регионе и в Китае, с увеличением международных перевозок в последние годы.

У. Андерсон и Ж. Родриг, утверждают, что одной из проблем, препятствующей процессам интеграции, является неспособность международных транспортных инфраструктур обеспечивать эффективное функционирование международных товарных потоков. В своих работах они выделяют три доминирующих компонента, без которых международный транспорт не может оказывать содействие развитию мировой торговле:

1. Транспортная инфраструктура: транспортные предприятия, транспортные сети и пр.
2. Транспортные услуги: комплексный набор услуг, участвующих в международном обращении пассажиров и грузов (логистика, финансы, страхование, маркетинг и пр.).
3. «Транзакционная среда»: правовая, политическая, финансовая и культурная среда, в которой функционируют транспортные системы (обменные курсы, нормативные акты, квоты и тарифы, потребительские предпочтения).

⁵ Lakshmanan, T.R., Anderson, W.P., 2002. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth, White Paper prepared for The US Department of Transportation, Federal Highway Administration. Center for Transportation Studies, Boston [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

University.https://www.researchgate.net/profile/T_Lakshmanan/publication/239790133_Transportation_Infrastructure_Freight_Services_Sector_and_Economic_Growth/links/02e7e53518b3c063c9000000/Transportation-Infrastructure-Freight-Services-Sector-and-Economic-Growth.pdf

⁶ Markus Hesse, Jean-Paul Rodrigue The transport geography of logistics and freight distribution [Электронный ресурс]. – Режим доступа:https://people.hofstra.edu/jean-aul_rodrigue/downloads/MH_JPR_Paper1.pdf

Г.А. Яннопулос, профессор университета Салоники (Греция), в своих работах многократно отмечал, что международная интеграция транспортных систем и перевозок способствует развитию региона, появлению огромных возможностей, росту экономии за счет большего масштаба операций и несет выгоду, в первую очередь, конечному потребителю⁷.

Р.Э. Слейтер, экс-министр транспорта США, определяя роль транспорта в интеграционных процессах, говорит, что современное общество наблюдает стремительное развитие мирового хозяйства, хаотичное движение капитала через государственные границы и появление новых методов производства и распределения⁸. По его мнению, для успешного конкурентирования на глобальном рынке развивающиеся страны, которые до сих пор извлекают пользу из низкой стоимости рабочей силы, должны все меньше полагаться на богатство природными ресурсами и все больше – на доступ к международному транспорту, на углубление интеграции своих экономик и институтов в мировое хозяйство и совершенствование национальных транспортных систем.

Экс-президент Всемирного банка Д.Д. Вулфенсон отмечает, что масштаб запроса развивающегося мира в транспорте, транспортных перевозках является большим. От внутренней транспортной инфраструктуры государства зависит скорость его интеграции в мировую экономику. Именно поэтому в начале XX века вектор финансовой политики Всемирного банка изменился с кредитования больших инфраструктурных проектов на финансирование транспортных программ, развивающих региональные торговые сети. Примером является проект «Содействие развитию транспорта и торговли для Южной Европы», который помог южно-европейским странам улучшить инфраструктуру и сократить время пересечения границ, что, в

⁷ Moschovou, T.P. & Giannopoulos, G.A. Modeling Freight Mode Choice in Greece. Transport Research Arena. 2012. Vol. 48. P. 597-611. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ac.els-cdn.com/S1877042812027747/1-s2.0-S1877042812027747-main.pdf?_tid=bcbafe74-1422-11e8-8e55-00000aabb0f01&acdnat=1518900186_bc5444ee9c72e50fb40d828b3c850336

⁸ Родни Э. Слейтер Международный транспорт: вперед к глобальной экономике. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.infousa.ru/economy/ijee1000.htm>

конечном итоге, поспособствовало вступлению стран указанного региона в Европейский союз⁹.

Как отмечалось ранее, построение единого транспортного пространства – это один из приоритетов функционирования любого интеграционного союза, необходимый для формирования единого экономического пространства.

В настоящее время в науке сложилось множество подходов к определению термина «единое транспортное пространство» (далее – ЕТП). Но для начала необходимо обозначить, что понимается под транспортным пространством в целом.

Транспортное пространство – это транспортная система, представляющая собой совокупность путей сообщения, транспортных узлов, транспортных и технологических средств и сооружений, информационных средств. Такую детерминацию указанного термина приводит Л.А. Ибрагимов.

Ю.П. Якубук, оперируя этим термином в своих трудах, понимает под ним определенные условия, которые обеспечивают предоставление транспортных услуг для свободного перемещения пассажиров, грузов и транспортных средств на всей территории объединения на основе обеспечения единства транспортных систем и процессов¹⁰.

В свою очередь, Р.Э. Слейтер определяет ЕТП как единую непрерывную сеть дорог, железнодорожных линий, портов и авиационных коридоров, которые удовлетворяют потребности людей и способствуют развитию глобальной торговли. При этом он отмечает, что для поиска совершенствования и трансформации транспорта требуется коллективное

⁹ Джеймс Вулфенсон ТРАНСПОРТ МОЖЕТ ПОМОЧЬ В БОРЬБЕ С БЕДНОСТЬЮ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.infousa.ru/economy/ijee1000.htm#_Тoc18144636

¹⁰ Якубук Ю.П. Формирование транспортной политики Республики Беларусь в Едином экономическом пространстве [Электронный ресурс]/ О.С. Булко [и др.]. – Электрон. текстовые данные. – Минск: Белорусская наука, 2014. – 193 с. – Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/29598.html>. – ЭБС «IPRbooks»

творчество и внимательное руководство всех заинтересованных сторон¹¹.

В Концепции формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (далее – ЕврАзЭС), утвержденной Решением Межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества №374 от 25 января 2008 г. приводится такое определение ЕТП, под которым понимается совокупность транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС, необходимая для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции¹².

Однако уже в 2011 г. Совет по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС, принимая Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, в разделе 1 «Термины и определения» дается следующее определение ЕТП: «Единое транспортное пространство – совокупность транспортных систем нескольких стран, в рамках которой обеспечиваются взаимное беспрепятственное перемещение пассажиров, грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, гармонизированные законодательство и нормативная правовая база в области транспорта, национальный режим при создании и функционировании транспортных компаний и единые правила конкуренции»¹³.

На официальном сайте Европейского союза ЕТП определяется как система, состоящая из транспортной инфраструктуры, логистических

¹¹ Родни Э. Слейтер Транспорт: ключ к глобализации [Электронный ресурс] / Электронный журнал Государственного департамента США «Экономические перспективы. – Режим доступа http://www.infousa.ru/economy/ijee1000.htm#_Toc18144617

¹² Решение № 374 Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества «О Концепции формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества» (принято в г. Москве 25.01.2008)

Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС. – Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/564>

центров, транспортных средств и оборудования, информационно-коммуникационных технологий, совместное функционирование которых предоставляет возможность свободного и эффективного перемещения пассажиров и транспортировки грузов на территории Европейского союза.

На наш взгляд, наиболее точным и всеобъемлющим является определение ЕТП, которое закреплено в Договоре о Евразийском экономическом союзе в следующей редакции: «под единым транспортным пространством понимается совокупность транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их технологическая и техническая совместимость, основанная на гармонизированном законодательстве государств-членов в сфере транспорта»¹⁴.

Необходимо отметить, что процесс становления и развития ЕТП в рамках нескольких государств находится в прямой зависимости от определенных детерминант. Предлагаем условно их разделить на экстерналильные (межгосударственные) и интерналильные (внутригосударственные).

Экстерналильные детерминанты определяются обстановкой, существующей на международном транспорте: развитием инфраструктуры, изменениями в объемах перевозок, уровнем цен на транспортные услуги, таможенно-тарифной политикой отдельных государств, уровнем конкуренции и пр.

К числу интерналильных детерминант следует отнести уровень развития транспортной сети в стране, конкуренцию, качество жизни населения и др. (рисунок 1).

Следует сказать, что помимо указанных детерминант, оказывающих влияние на формирование ЕТП между странами-участниками какого-либо

¹⁴ Приложение №24 Договора о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017)

интеграционного объединения, существуют также барьеры и ограничения, которые способны препятствовать этому процессу.

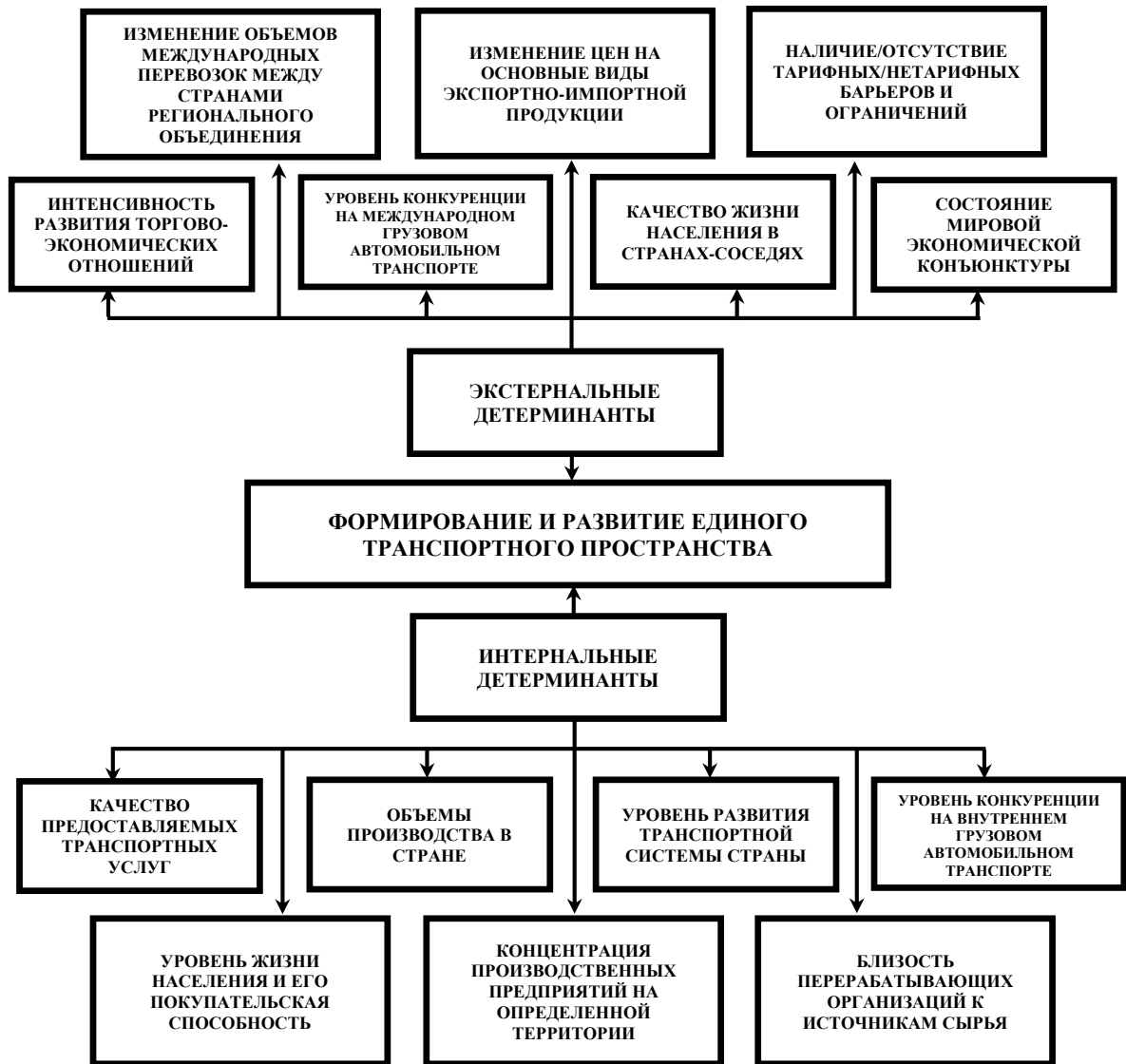


Рисунок 1 – Детерминанты, влияющие на формирование и совершенствование единого транспортного пространства

Источник: составлено автором

К таковым можно отнести:

– административные барьеры (различного рода лицензии, разрешения, сертификаты и прочие документы, необходимые для транспортировки грузов; проблемы, возникающие при взаимоотношении с правоохранительными органами, с различного рода инспекциями и пр.);

- финансово-экономические барьеры (необходимость достаточно высокого первоначального капитала для вхождения на международный транспортный рынок интеграционного объединения и пр.);
- технические барьеры (несоответствие условий и правил эксплуатации техники и инфраструктуры в странах, стремящихся к интеграции);
- инфраструктурные барьеры (низкий уровень развития транспортных сетей).

На наш взгляд, именно инфраструктурные барьеры в большей степени препятствуют построению ЕТП, поскольку на их решение требуются огромные финансовые и временные затраты. Необходимо понимать, что от уровня развития транспортной инфраструктуры зависит многое: от транспортных издержек и качества транспортных услуг до конкурентоспособности стран-членов интеграции на рынке международных транзитных перевозок.

Подводя итоги, необходимо отметить, что транспорт, являясь составной частью воспроизводственной инфраструктуры мировой экономической системы, выступает важнейшим элементом интеграционных процессов, создающим необходимые предпосылки и основы для интеграции в мировую транспортную сеть национальных транспортных комплексов, способствующим достижению более высокого организационно-технического уровня их развития. В настоящее время лишь некоторые региональные экономические блоки уже имеют достаточный опыт создания ЕТП (Европейский союз), остальное большинство – находятся только на пути к его формированию. Сюда следует отнести и Евразийский экономический союз (далее – ЕАЭС), который приложил немало усилий и уже получил свои первые результаты в транспортном аспекте. Однако проблема совершенствования указанных программ и механизмов, а также оценки их эффективности становится особо актуальной в условиях непрерывной трансформации мирового хозяйства.

1.2 Опыт интеграционных группировок в создании единого транспортного пространства

Транспортная политика занимает ключевую позицию в любом интеграционном объединении. Выступая первостепенным фактором, влияющим на развитие интеграционных связей между государствами, транспорт обеспечивает функционирование не только региональной экономики, но и мирового хозяйства в целом.

Наблюдаемые в мировой экономике процессы, связанные с развитием внешнеэкономических связей в рамках региональной интеграции, определяют качественно новые условия и задачи формирования ЕТП в интеграционных блоках.

Существенные результаты в области транспортной интеграции были достигнуты в Европейском союзе (далее – ЕС). С момента образования этого объединения была выполнена масштабная работа по подготовке и реализации концептуальных документов, предусматривавших разработку принципиально важных положений по интеграции в сфере транспорта. Также в ЕС была сформирована эффективная межгосударственная система организации и управления транспортными процессами, происходящими в рамках европейской интеграции. В результате осуществления указанных действий ЕС достиг следующих показателей:

1. Транспортно-складские услуги (в том числе почтовые и курьерские) составляют около 5 % от общего объема валовой добавленной стоимости (651 млрд. евро).

2. В транспортном секторе работает 11,2 млн. человек, из них: на автомобильном, железнодорожном, трубопроводном транспорте – 52%, на водном транспорте (морской и внутренний водный) – 3%, на воздушном транспорте – 4%, сопутствующая транспорту деятельность (обработка

грузов, хранение и складирование) – 25%, почтовая и курьерская деятельность – 16%.

3. Грузооборот всех видов транспорта между государствами-членами ЕС составляет 3 516 млрд. тонно-километров, из них: на автомобильный транспорт приходится 49%, на железнодорожный – 11,9%, на морской водный – 31,6%, на внутренний водный – 4,1%, на трубопроводный – 3,3%, на воздушный – 0,1%. Становится очевидным, что автомобильный транспорт имеет важное значение для экономики ЕС, поскольку он перевозит больше грузов и пассажиров, чем все другие виды транспорта.

4. Общий объем пассажирских перевозок внутри ЕС составляет 6 602 млрд. пассажиро-километров¹⁵.

Указанные выше результаты были достигнуты в том числе и за счет рационального совершенствования транспортной инфраструктуры в ЕС.

Необходимо отметить, что развитие транспортной отрасли всегда было одним из основных направлений экономической политики ЕС еще со времен Римского договора, который был подписан в 1957 г.¹⁶

Так, в соответствии со ст. 3 указанного документа, государства-члены интеграционного объединения обязались проводить общую транспортную политику на своих территориях. В 5 разделе этого же документа, были закреплены общие положения, регулирующие транспортную отрасль в Европейском объединении угля и стали.

Однако процесс реализации указанных пунктов был медленным. Причиной тому было отсутствие заинтересованности у государств-членов интеграционного объединения в передаче наднациональным органам части своих национальных полномочий в сфере регулирования транспорта. Еще одним препятствующим обстоятельством явилось существование различий в национальных законодательствах и уровнях развития транспортной

¹⁵ Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union, 2017. – Режим доступа: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf>

¹⁶ Treaty establishing the European Economic Community (Rome, 25 March 1957). – Режим доступа: https://www.cvce.eu/content/publication/1999/1/1/cca6ba28-0bf3-4ce6-8a76-6b0b3252696e/publishable_en.pdf

инфраструктуры стран, участвующих в европейской интеграции.

Переломный момент в истории формирования ЕТП Европейского экономического сообщества (далее – ЕЭС) наступил в 1982 г., когда Европейский парламент обратился с иском в Европейский суд (дело 13/83). Ответчиком в этом разбирательстве выступил Совет Министров. В своем обращении истец просил суд привлечь к ответственности ответчика за неисполнение его обязательств, указанных в ст. 71 Римского договора. В итоге суд вынес решение в пользу Европарламента (май, 1985 г.). По нашему мнению, именно этот международный прецедент выступил тем политическим импульсом, который активизировал процессы совершенствования транспорта и транспортной инфраструктуры в ЕЭС.

Следующим шагом в развитии ЕТП стало создание Европейской комиссией первой Белой книги в 1985 г., содержание которой было посвящено проблеме построения внутреннего рынка в ЕЭС¹⁷. Белая книга – это официальный документ Европейской Комиссии, содержащий конкретные действия и предложения по преодолению существующих проблем в определенной отрасли европейской интеграции.

В этом документе впервые закреплялись направления трансформации транспорта ЕЭС, результаты по которым планировалось достичь к 1992 г.

В отмеченном документе (первая и вторая части) были определены следующие главные ориентиры исследуемого процесса:

- устранение материальных, таможенных и технических барьеров торговли;
- ослабление и отмена системы квотирования транспортных перевозок между государствами-членами ЕЭС;
- отмена транспортного (автомобильного) контроля на внутренних границах ЕЭС;
- создание равных условий, при которых перевозчики государств-

¹⁷ Completing the internal market (White paper of the European Communities (Milan, 28-29 June 1985)). – Режим доступа: http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com1985_0310_f_en.pdf

членов ЕЭС беспрепятственно смогут оказывать транспортные услуги в рамках европейской интеграции¹⁸.

Следует сказать, что вышеуказанные действия выступили важнейшими элементами общей транспортной политики региональной интеграции того времени.

В Белой книге 1985 г. было закреплено положение, в котором утверждалось, что право на свободное предоставление транспортных услуг на всей территории европейского экономического объединения является важной частью общей транспортной политики, изложенной в Римском договоре¹⁹. Также было отмечено, что транспорт является важным фактором развития внутреннего рынка ЕЭС, поскольку его значение в общем ВВП составляло более 7%.

В декабре 1992 г. была принята следующая Белая книга²⁰. Этот документ был полностью посвящен транспортной политике теперь уже в ЕС.

На наш взгляд, Белая книга 1992 г. выступила базисом транспортной политики европейской интеграции, поскольку в ней были отражены следующие ключевые вопросы:

- цели общей транспортной политики и сферы ее применения;
 - порядок формирования и развития Транс-Европейской сети;
 - реализация совокупности действий в экономической, нормативно-правовой, технической сферах транспорта ЕС;
 - анализ состояния и проблем транспортного рынка ЕС;
 - приоритетные направления развития транспортной отрасли;
 - аспекты безопасности на транспорте и охраны окружающей среды
- и пр.

Так, в этом документе были отражены следующие цели и задачи общей

¹⁸ Там же.

¹⁹ Treaty establishing the European Economic Community (Rome, 25 March 1957). – Режим доступа: https://www.cvce.eu/content/publication/1999/1/1/cca6ba28-0bf3-4ce6-8a76-6b0b3252696e/publishable_en.pdf

²⁰ The future development of the common Transport policy: A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility (White paper of the European Communities (December 2 , 1992)). – Режим доступа: http://aei.pitt.edu/1116/1/future_transport_policy_wp_COM_92_494.pdf

транспортной политики ЕС:

- обеспечение беспрепятственного перемещения товаров, транспортных средств и передвижения пассажиров на всей территории ЕС;
- гармонизация транспортного законодательства, способствующего развитию и интеграции транспортных систем государств-членов интеграционного объединения;
- формирование и реализация эффективной инвестиционной программы, направленной на уменьшение существующих инфраструктурных диспропорций между центральными регионами и периферией;
- обеспечение устойчивого транспортного развития с минимальным вредным воздействием на окружающую среду;
- развитие партнерских отношений с третьими странами, представляющих особый интерес и значение для ЕС в целом.

По нашему мнению, особый акцент в Белой книге 1992 г. был сделан на распределение обязанностей и властных полномочий между национальными и наднациональными органами ЕС в области реализации общей транспортной политики. Так, формирование и функционирование внутреннего рынка транспортных услуг и развитие транспортных связей с третьими странами, которые приобретают все большее значение, должно осуществляться централизованно, в соответствии с Маастрихтским договором²¹. Необходимо отметить, что, в целом, этот договор укрепил политические, институциональные и бюджетные основы транспортной политики.

Также повышенное внимание в этом документе было уделено процессам гармонизации законодательства в ЕС, поскольку создание внутреннего транспортного рынка не представляется возможным без реализации указанных мероприятий. Функционирование единой

²¹ Treaty on European Union (Maastricht, 7 February 1992). – Режим доступа: https://europa.eu/european-union/sites/europaen/files/docs/body/treaty_on_european_union_en.pdf

нормативно-правой базы государств-членов союза позволяет организациям предоставлять транспортные услуги в условиях отсутствия дискриминации по национально-территориальному признаку. Именно в этих условиях возможность использования преимуществ внутреннего рынка ЕС реализуется в полной мере.

Во второй главе Белой книги 1992 г. была показана существующая прямая взаимосвязь между экономическим ростом и объемом транспортных перевозок в ЕС. Отмечалось, что в условиях устаревшей транспортной инфраструктуры транспорт не способен полностью обеспечить темпы роста экономики в интеграционном объединении. Это обстоятельство оказывает негативный эффект на развитие ЕС, поскольку наблюдается снижение международной конкурентоспособности и интенсивности европейской экономической интеграции. Причиной существования вышеуказанной проблемы являлось неэффективность в распределении инвестиций, идущих на обновление транспортной системы.

При создании эффективной инвестиционной транспортной политики, по мнению авторов этого документа, в первую очередь, необходимо было учитывать экономическую активность того или иного региона интеграционного объединения, поскольку между этим показателем и уровнем транспортного развития существует взаимосвязь. Повышенное внимание в вопросах развития транспортной инфраструктуры необходимо уделять крупным промышленным городам и городским агломерациям, т.к. уровень их экономической активности выше, чем в других территориальных образованиях. Создание и применение рациональной программы, как элемента транспортной политики, в рассматриваемом аспекте, способствовало бы решению существующих инфраструктурных диспропорций между центром и периферией.

Проблема высокой дифференциации социально-экономического развития регионов, которая характеризуется наличием различий в темпах экономического роста, качестве жизни населения, препятствовала развитию

и укреплению интеграции государств-членов ЕС²². Реализация проекта Транс-Европейской системы, указанной в Белой книге 1992 г., должна была способствовать преодолению существующих диспропорций (приложение В). Основной целью указанного проекта было формирование единой, открытой, конкурентоспособной транспортной системы на основе национальных транспортных систем государств-членов ЕС.

Планировалось, что финансирование этого проекта будет осуществляться за счет ранее сделанных взносов государств-членов ЕС. При осуществлении общей транспортной политики предполагалось отойти от практики финансирования отдельных проектов в какой-либо одной стране европейской интеграции и мобилизовать все средства на воплощении в жизнь проекта Транс-Европейской системы в ЕС.

Еще одним документом, оказавшим определенное воздействие на европейский транспорт, выступил Амстердамский договор²³, в котором нашли свое отражение меры и действия по охране окружающей среды в транспортном сегменте. Так, государства-члены ЕС выразили свое стремление сократить объем транспортного загрязнения путем поддержки исследований по разработке и внедрению более экологичных альтернативных видов топлива.

Следует отметить, что к началу XX в. итогом предпринятых действий в ЕС выступило следующее:

– грузовые автоперевозчики государств-членов получили возможность осуществлять каботажные перевозки, что способствовало повышению качества как грузовых, так и пассажирских услуг, сокращению издержек, увеличению эффективности поездок и уменьшению загрязнения окружающей среды;

²² 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. – 64 с.

²³ Treaty of Amsterdam amending the treaty on European Union, the treaties establishing the European Communities and certain related acts (October 2, 1997)

- воздушный транспорт стал более открытым для конкуренции, что положительно отразилось на европейской промышленности и способствовало увеличению числа воздушных перевозок;
- произошло значительное снижение потребительских цен в сочетании с ростом качества предоставляемых транспортных услуг;
- мобильность населения в государствах-членах увеличилась с 17 км в день до 35 км соответственно;
- практически полностью сформирована Транс-Европейская высокоскоростная железнодорожная сеть.

В 2001 г. была разработана и утверждена еще одна Белая книга, которая получила следующее название: «Европейская транспортная политика до 2010 г.: время действовать»²⁴. В этом документе, поэтапная реализация которого была рассчитана на период до 2010 г., содержалось около 60 конкретных мер и действий в рамках общей транспортной политики. При этом в 2005 г. предполагалось осуществить мониторинг и среднесрочный обзор результатов по достижению заявленных в Белой книге целевых показателей, необходимых для внесения корректировок. Рассмотрим подробнее содержание некоторых аспектов, предложенных в этом документе, которые, по мнению авторов, способствовали бы формированию целостной транспортной сети в ЕС.

В рамках Белой книги 2001 г. одной из приоритетных задач явилось формирование более открытого железнодорожного рынка в ЕС. Поскольку железнодорожный транспорт – это сектор стратегического значения, от которого зависит эффективное и равномерное распределение грузовых потоков в рамках интеграционного объединения. Важно отметить, что в будущем железнодорожные коммерческие предприятия, по мнению авторов этого документа, должны уделять повышенное внимание не только

²⁴ European transport policy for 2010: time to decide (White paper of the European Communities (September 12, 2001)). – Режим доступа: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf

пассажирским, но и товарным перевозкам.

Повышение качества функционирования автомобильного грузового транспорта также являлось приоритетной задачей, указанной в этом документе, т.к. этот вид транспорта обладает наибольшей уникальной способностью перевозить грузы по всей Европе с непревзойденной гибкостью и по низкой цене. Этот сектор является незаменимым, но его экономическое положение более нестабильное, чем может показаться изначально. Поэтому Европейская комиссия планировала разработать дополнительные меры по защите автомобильных перевозчиков и дать им возможность пересмотреть свои тарифы в случае резкого повышения цен на топливо.

Реализация положений Белой книги была направлена и на содействие в развитие морского и внутреннего водного транспорта. Это перспективные виды транспорта, потенциал которых используется не в полной мере. Они способны обеспечить решение проблем по загруженности автомобильных дорожных систем и компенсировать отсутствие или слабое развитие железнодорожной инфраструктуры.

Для укрепления положения названных видов транспорта, которые по своей природе являются интермодальными, планировалось создание «ветви водных путей» и установление перевалочных сооружений, с тем чтобы обеспечить их непрерывное использование и функционирование в течение всего года. Реализация мер по гармонизации технических требований к судам внутреннего плавания, удостоверений судоводителей и социальных условий экипажей также придаст новый динамизм этому сектору.

Особое внимание в рассматриваемом документе было уделено и воздушному транспорту. Ввиду чрезмерной фрагментации в ЕС систем управления воздушным движением довольно часто происходят задержки авиарейсов, что ставит европейские авиакомпании в невыгодное положение. В качестве решения указанной проблемы в Белой книге 2001 г. предлагалось осуществить к 2004 г. ряд конкретных мероприятий, касающихся разработки

и совершенствования законодательства, регулирующего данный вид транспорта. При этом реорганизация европейского воздушного пространства должна была сопровождаться политикой, направленной на обеспечение расширения пропускной способности аэропортов.

Помимо названного в Белой книге 2001 г. были закреплены положения, характеризующие приверженность ЕС к продолжению построения Транс-Европейской транспортной сети.

В соответствии с выводами Европейского совета, Европейская Комиссия предложила сосредоточить внимание на пересмотре руководящих принципов ЕС в отношении устранения инфраструктурных проблем, так называемых «узких мест» в железнодорожной сети, завершив работу над маршрутами, определенными в качестве приоритетных. Для обеспечения успешного развития этого глобального проекта было внесено параллельное предложение о внесении поправок в правила финансирования для того, чтобы Союз имел возможность их увеличения до 20% от общей стоимости проекта. Учитывая низкий уровень финансирования из национальных бюджетов и ограниченные возможности государственно-частного партнерства, для формирования Транс-Европейской транспортной сети необходимо использование доходов, полученных от функционирования уже имеющейся транспортной инфраструктуры. Для этого предлагалось создание национальных или региональных фондов, которые бы занимались аккумуляцией этих средств.

Общепризнанным является факт, что не всегда и не везде отдельные виды транспорта способны компенсировать свои расходы. В каждом из государств-членов ЕС эта ситуация сильно отличается. Это приводит к дисфункции внутреннего рынка и искажению конкуренции в европейской транспортной системе. Для решения указанной проблемы в Белой книге были включены следующие действия:

- гармонизация налогообложения топлива для транспортных организаций, особенно в сфере автомобильного транспорта;

- согласование принципов взимания платы за пользование инфраструктурой.

Осуществление указанных действий позволило бы эффективно и рационально использовать доходы, направив их на инвестирование новой инфраструктуры. Но для этого требовалось преобразование систем взимания платы за пользование инфраструктурой, которое также обеспечило бы справедливую конкуренцию между видами транспорта, эффективное взимание платежей и повышение качества услуг.

Предполагалось, что отмеченные действия произойдут на всех видах транспорта. При этом цена использования инфраструктуры должна была варьироваться в зависимости от категории используемой инфраструктуры, времени суток, расстояния, размера и веса транспортного средства, а также любого другого фактора, влияющего на перегрузку и ущерб инфраструктуре или окружающей среде.

Еще одним важным положением, отраженном в этом документе, выступила необходимость в пересмотре ЕС своей роли на международном транспортном рынке по мере реализации общей транспортной политики и создания Транс-Европейской транспортной сети. Это действие способствовало бы развитию устойчивой транспортной системы, решению проблем заторов и загрязнения окружающей среды. В рамках этого направления Европейская комиссия предложила укрепить позиции Союза в международных организациях, в частности Международной морской организации, Международной организации гражданской авиации и Дунайской комиссии, с тем, чтобы защищать интересы государств-членов европейской интеграции на мировом уровне.

Сейчас можно сказать, что в результате выполнения положений Белой книги 2001 г. было достигнуто следующее:

- авиационный, автомобильный рынки стали более открытыми, а железнодорожный – частично открытым;
- увеличилась безопасность перевозок по всем видам транспорта;

- вступили в действие новые правила в отношении условий труда на рынке транспортных услуг, а также права пассажиров;
- Транс-Европейская транспортная сеть, финансируемая за счет средств наднациональных и национальных структурных фондов, внесла свой вклад в территориальную сплоченность и строительство высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры;
- усилено международное сотрудничество и взаимодействие в транспортной сфере;
- транспорт стал более экологичным.

В следующей Белой книге, вышедшей в 2011 г.²⁵, основное внимание было уделено той работе, которую предстояло выполнить для завершения формирования единого транспортного рынка (ЕТП) в ЕС.

Для укрепления общеевропейских связей и совершенствования Транс-Европейской транспортной сети в этом документе были определены следующие цели:

1. Сократить использование городского транспорта, работающего на традиционных видах топлива к 2030 г., а к 2050 г. – полностью отказаться от них.
2. Перевести 30% грузовых автомобильных перевозок, расстояние которых превышает 300 км, на другие виды транспорта: железнодорожный, водный к 2030 г., а к 2050 – более 50%.
3. Завершить формирование европейской высокоскоростной железнодорожной сети к 2050 г., утроив ее длину к 2030 г.
4. Полностью сформировать мультимодальную Транс-Европейскую транспортную сеть к 2030 г., а к 2050 г. – использовать максимально эффективно ее пропускную способность и предоставляемые высококачественные транспортно-информационные услуги.

²⁵ Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (White paper of the European Communities (March 28, 2011)). – Режим доступа: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf

5. Подключить инфраструктурные сети аэропортов, морских и внутренних водных портов государств-членов ЕС к железнодорожной (предпочтительно высокоскоростной) сети к 2050 г.

6. Внедрить информационные системы управления воздушным движением (SESAR) в Европе к 2020 г. и завершить формирование общего европейского авиационного пространства.

7. Развернуть аналогичные системы управления на автомобильном, железнодорожном и водном транспорте (ERTMS, ITM, SSN и LRIT, RIS).

8. Запустить глобальную навигационную европейскую систему (Galileo).

9. Создать общую управленческую и платежную системы для европейского мультимодального транспорта к 2020 г.

10. Сократить вдвое аварийность со смертельным исходом на автомобильном транспорте к 2020 г., а к 2050 г. – свести ее к нулю.

11. Полностью перейти к принципам «пользователь платит» и «загрязнитель платит» для получения большей доходности от использования транспортной инфраструктуры.

Реализация вышеуказанных целей требует внедрения новых технологий и развития соответствующей инфраструктуры, особенно в государствах-членах ЕС, которые присоединились в 2004 г.

Следует отметить, что в этом документе содержались положения, касающиеся исследований в транспортной сфере. Разработка и внедрение инновационных технологий, по мнению авторов Белой книги 2011 г., способствовала бы ускоренному формированию и совершенствованию эффективной и устойчивой европейской транспортной системы, а в совокупности с таким фактором устойчивого развития, как сокращение нефтяной зависимости в транспортной отрасли, позволило бы активизировать усилия по ускорению, созданию и использованию экологически чистых транспортных средств.

Проблема неравномерного уровня развития транспортной инфраструктуры в восточной и западной частях ЕС также была актуализирована в этом документе. По мнению авторов, Европа нуждается в единой системе транспортных коридоров, которые могли бы способствовать решению указанного вопроса. Такая инфраструктура позволила бы многократно увеличить объемы грузовых и пассажирских перевозок.

В это же время, наличие единой транспортной системы способствовало бы масштабному использованию мультимодальных способов транспортировки грузов между экономическими центрами ЕС, основанных на рациональном использовании нескольких видов транспорта в перевозке одного и того же товара.

Процесс формирования, совершенствования и реализации общей транспортной политики в ЕС продолжается уже более 30 лет. За это время в ходе осуществления мероприятий, которые были прописаны в Белых книгах 1985 г., 1992 г., 2001 г., 2011 г. и других наднациональных нормативных правовых документах (Амстердамский договор 1997 г. и пр.), европейский транспорт, по нашему мнению, достиг значительных результатов. Так, объем грузооборота по всем видам транспорта в ЕС увеличивался с 1995 г. до 2007 г. (рисунок 2).

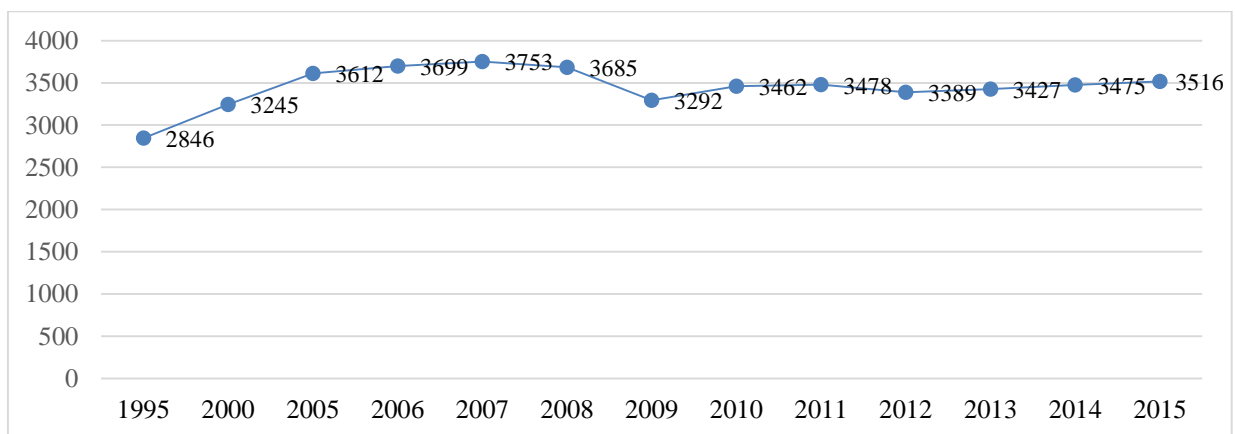


Рисунок 2 – Грузооборот по всем видам транспорта в Европейском союзе за 1995-2015 гг. (в млрд. т-км)

Источник: составлено автором по материалам Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union, 2017. – Режим доступа: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf>

Однако с 2007 г. и по 2013 г. отмечалось снижение грузооборота, которое было вызвано экономическим кризисом 2008 г. и его последствиями. С 2013 г. и по настоящее время значение рассматриваемого показателя увеличивается. В итоге рост европейского грузооборота в период 1995-2015 гг. составил 23,6%.

Если рассмотреть структуру грузооборота в отдельности по видам транспорта в ЕС в 2015 г. (рисунок 3), то можем утверждать, что наибольшие значения указанного показателя приходятся на автомобильный и водный виды транспорта. Роль указанных видов транспорта в ЕС обусловлена экономико-географическим положением (доступ к международным морским портам) и развитой автомобильной инфраструктурой рассматриваемого интеграционного объединения.

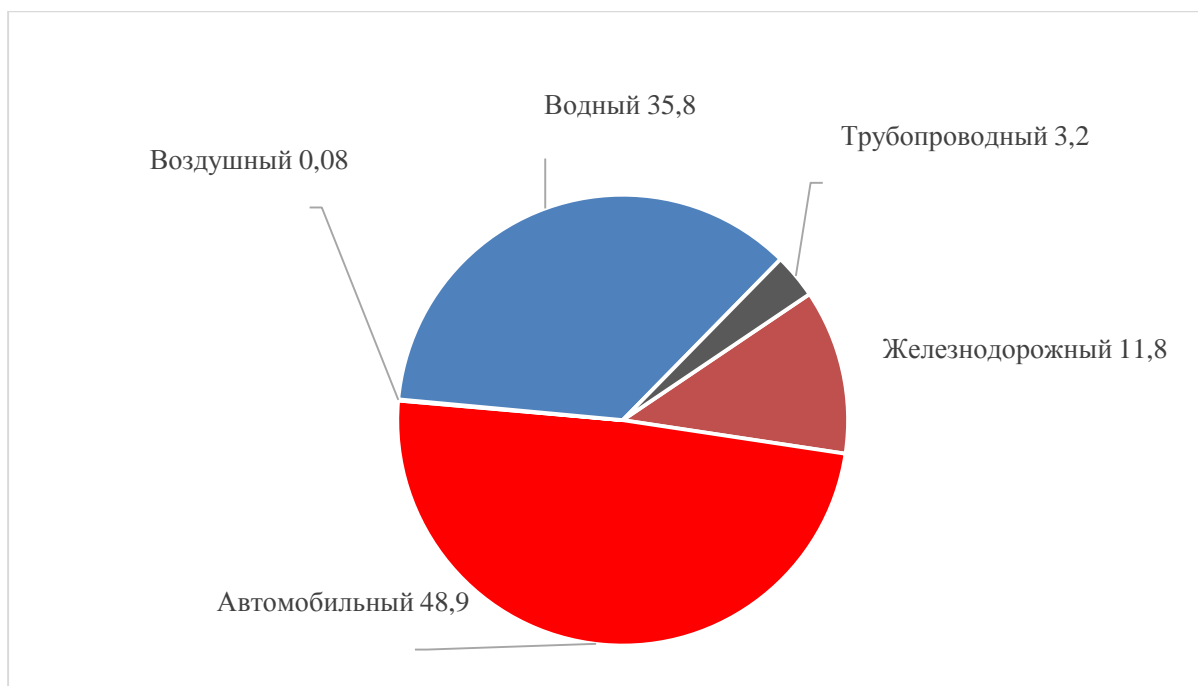


Рисунок 3 – Структура грузооборота по видам транспорта в Европейском союзе в 2015 г. (в %)

Источник: составлено автором по материалам Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union, 2017. – Режим доступа: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf>

Вызывает интерес и динамика грузооборота в ЕС, которая подтверждает значимость автомобильного и морского транспорта в европейской экономике (рисунок 4).

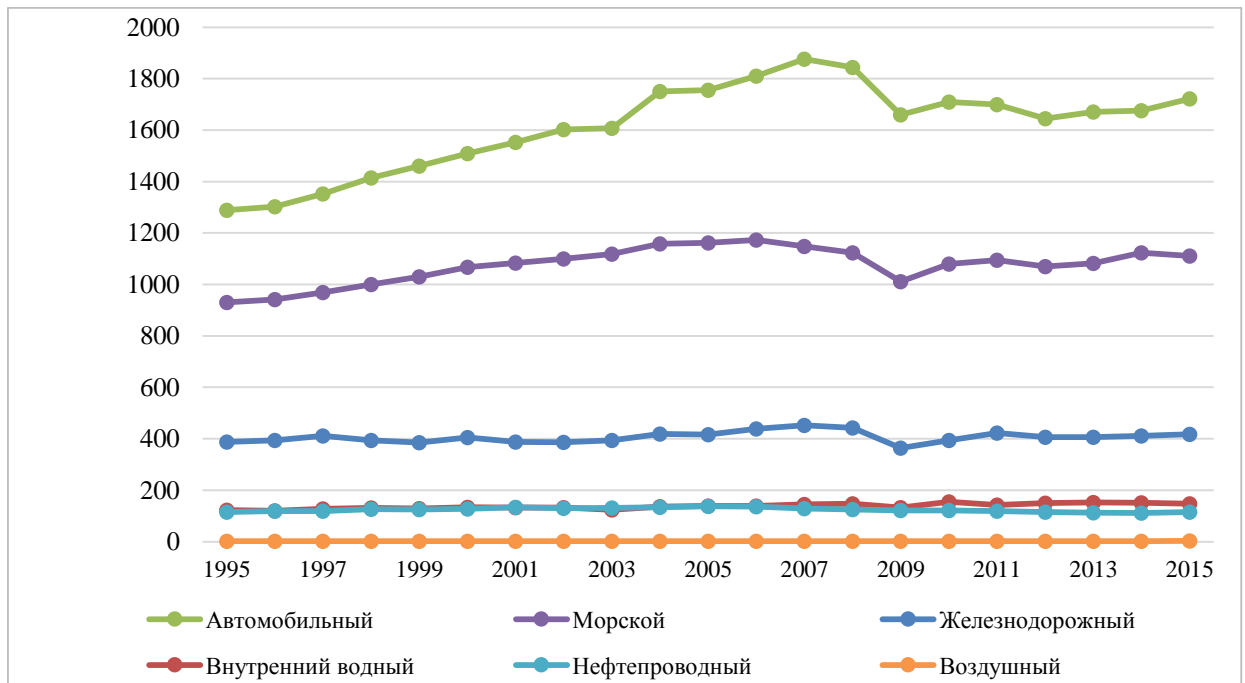


Рисунок 4 – Динамика грузооборота по видам транспорта (в млрд. т-км)

Источник: составлено автором по материалам Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union, 2017. – Режим доступа: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf>

Об успехе реализации проекта по созданию Транс-Европейской транспортной сети, а также применении эффективной европейской транспортной политики свидетельствует динамика протяженности путей сообщения в ЕС (рисунок 5).

Следует сказать, что транспортная система имеет основополагающее значение для экономики и населения Европы: обеспечивает экономический рост, создает новые рабочие места, упрощает передвижение граждан и перемещение грузов и пр. Будущее процветание и развитие ЕС зависит от способности государств-членов этой интеграции сочетать и реализовывать

разнообразные инициативы при формировании устойчивой транспортной системы.

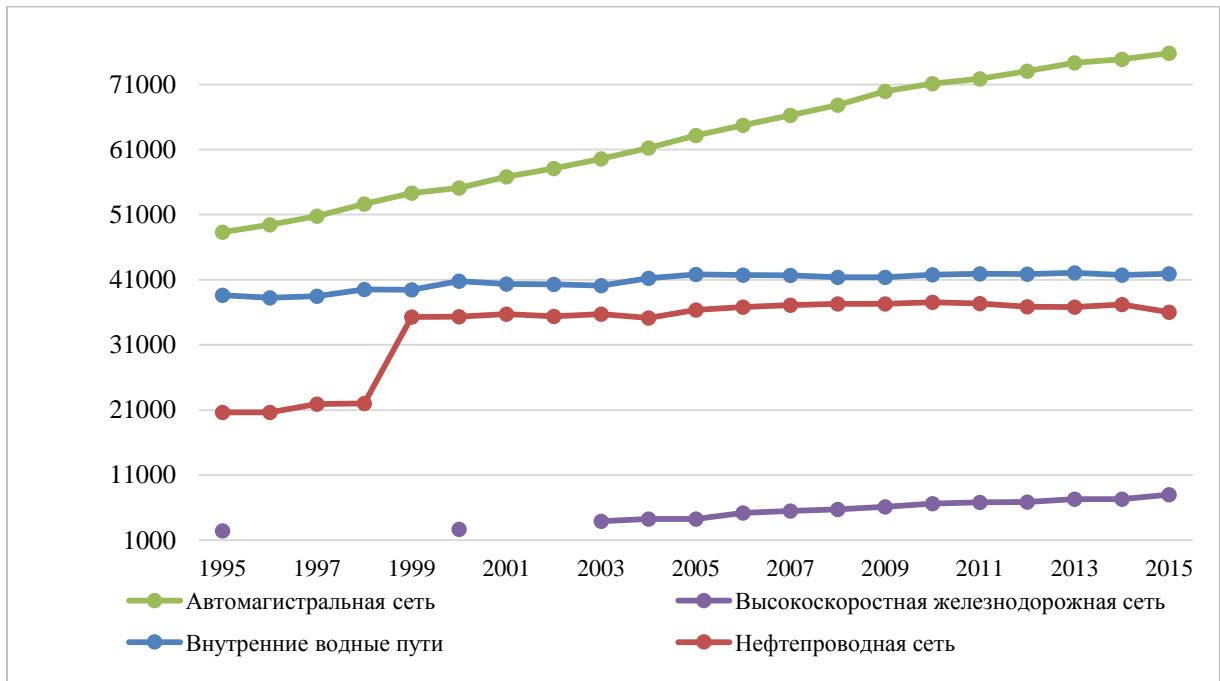


Рисунок 5 – Динамика протяженности путей по видам транспорта (в км)

Источник: составлено автором по материалам Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union, 2017. – Режим доступа: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf>

Следует отметить, что международный опыт ЕС по созданию ЕТП является передовым и может выступить организационно-экономическим ориентиром для аналогичных процессов, протекающих в ЕАЭС. Однако использовать этот опыт необходимо осторожно: различия в менталитете, экономическом развитии, количестве государств-членов и площади ЕС и ЕАЭС делают невозможным применение этого опыта без внесения требуемых корректировок.

1.3 Научно-методический аппарат механизма формирования единого транспортного пространства в рамках интеграционных объединений

Необходимость в рассмотрении существующего научно-методического аппарата совершенствования механизма формирования ЕТП в интеграционном объединении обусловлена стремлением автора определить используемые в науке методы развития указанного механизма, а также определить имеющиеся пробелы и неточности в рассматриваемом процессе с целью их заполнения и корректировки в рамках диссертационного исследования.

Под научно-методическим аппаратом будем понимать совокупность методов, средств и инструментов, которые применяются в теории науки для решения научно-теоретических и практических задач в определенной предметной области, в нашем случае – транспортной.

Необходимо сказать, что вопросу развития механизма формирования ЕТП уделено мало внимания в экономической науке, поскольку процесс создания единого пространства на транспорте в большинстве интеграционных объединениях находится на этапе становления, когда результаты применения отмеченного механизма начинают только проявляться, и еще отсутствует возможность оценить его эффективность в полном объеме.

Однако методологии создания самого механизма формирования ЕТП в рамках региональной интеграции, в контексте которой в том или ином виде отражаются методы его совершенствования, уделено достаточно внимания.

В науке инструменты и методы формирования механизма создания ЕТП как в рамках интеграционного объединения, так и отдельно взятого региона (государства) рассматривались в работах П.А. Семина, Т.А. Прокофьевой, А.А. Кизима, О.А. Богомолова.

Так, П.А. Семин определяет целью своего диссертационного исследования разработку теоретических и методологических основ и практических рекомендаций, направленных на формирование общего транспортного пространства Содружества Независимых Государств на основе потенциала международных транспортных коридоров, которые выступают фактором углубления региональной транспортной интеграции и повышения конкурентоспособности стран СНГ. В соответствии с целью, автор ставит перед собой задачи, одной из которых является предложение методических рекомендаций по совершенствованию исследуемого им механизма. Их отличительной особенностью является ориентация на повышение эффективности межгосударственных решений в сфере транспорта, выстраивание вертикали и отслеживание результативности их исполнения, а также оценка последствий и эффектов реализации принимаемых решений.

П.А. Семин утверждает, что анализ, проведенный им в работе, говорит о полном отсутствии способов получения объективной информации о результатах принимаемых решений и необходимости их разработки в исследуемой сфере²⁶. Однако автор не приводит практических рекомендаций по их разработке, способных оценить эффект применения исследуемого механизма.

В диссертационном исследовании Т.А. Прокофьевой рассмотрены методологические вопросы формирования и оценки эффективности региональных транспортно-распределительных систем, обеспечивающих эффективное управление транспортными потоками в условиях рыночной экономики²⁷.

Изученные автором тенденции интеграционных процессов на транспорте, а также зарубежный опыт в исследуемом процессе

²⁶ Семин П. А. Методология и инструментарий формирования общего транспортного пространства стран СНГ: автореферат дис. ... д. экон. наук. - Санкт-Петербург, 2015. - 32 с.

²⁷ Прокофьева Т.А. Методологические основы формирования и оценки эффективности региональных транспортно-распределительных систем: дисс...д. экон. наук. - М., 2004. - 382 с.

позволили Т.А. Прокофьевой предложить методологические основы формирования транспортно-распределительных систем на принципах интегральной и корпоративной логистики, системного и программно-целевого подходов. В основе указанной методики находится практический инструментарий логистики, элементами которого, по мнению Т.А. Прокофьевой, являются следующие: основы транспортной логистики; маркетинговые аспекты логистики; основы региональной логистики; логистика распределения; логистика сервиса; информационное, финансовое, кадровое и нормативно-правовое обеспечение логистических систем.

В диссертации Т.А. Прокофьевой обоснованы методические положения по применению программно-целевого подхода при создании указанных сетей. В основе этого подхода также находятся общие принципы логистики.

Использование рассмотренной методики для оценки эффективности применения механизма формирования ЕТП в рамках интеграционного объединения, необходимой для его совершенствования, не представляется возможным, поскольку принципы логистики, составляющие основу этой методики, позволяют оценить исследуемый механизм лишь по такому критерию, как качество транспортных услуг.

В работе А.А. Кизима представлен научно-методический аппарат создания транспортного пространства, сформированный с использованием концепции математического моделирования²⁸. Он определяет математическую модель как систему математических предложений, содержащих определение геометрического пространства модели; систему уравнения «движения» модели в этом пространстве; описание группы симметрии системы уравнений «движения». Иными словами, указанная модель содержит три уровня математических рассуждений:

– геометрический;

²⁸ Кизим А.А. Формирование и развитие транспортно-логистической системы региона: Теория, методология, практика: автореферат дис. ... д. экон. наук. - Ростов-на-Дону, 2005. - 52 с.

- аналитический;
- алгебраический.

По мнению автора, концепция математического моделирования позволит осуществить анализ эффективности созданного транспортного пространства, в котором осуществляется функционирование различных видов транспорта с их взаимосвязями и взаимозависимостями при совместном использовании существующих коммуникаций, производственной и социальной инфраструктуры, направленном на решение социально-экономических задач.

Рассмотренная концепция математического моделирования не способна дать объективную оценку результатам, полученным при создании ЕТП в рамках интеграционного объединения, т.к. определяемые А.А. Кизимом параметры применимы к созданию транспортного пространства отдельного региона (государства). Поэтому использование рассмотренной методики без внесения в нее изменений невозможно для характеристики, требуемой при определении необходимости корректировки отмеченного механизма.

В диссертации О.А. Богомолова разработана методика оценки эффективности транспортной системы на примере международных контейнерных перевозок грузов²⁹.

Для осуществления отмеченной оценки предлагается использование транспортных показателей, характеризующих эффективность по одному критерию – конкурентоспособность. Выбор указанного критерия О.А. Богомолов объясняет тем, что конкурентоспособность в сфере транспорта связывается с качеством, надежностью, устойчивостью, эффективностью функционирования, ценовыми параметрами для потребителя и контрагентов. Именно поэтому важно осуществлять сравнение

²⁹ Богомолов О. А. Повышение эффективности международных транзитных перевозок грузов в контейнерах: диссертация ... канд. экон. наук. - Москва, 2002. - 143 с.

фактических характеристик конкретной перевозки с теми же характеристиками аналогичных перевозок, выполняемых конкурентами.

По нашему мнению, отмеченная методика может использоваться в том случае, когда речь идет об эффективности функционирования отдельного транспортного предприятия. Однако для оценки эффективности созданной транспортной системы и принятия решений о необходимости ее совершенствования использование только одного критерия является недостаточным, поскольку возможность провести всеобъемлющую и обоснованную характеристику отмеченной системы с указанным параметром отсутствует.

Наряду с отмеченными выше работами, повышенного внимания заслуживает отчет о научно-исследовательской работе, выполненный коллективом авторов Института народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук (далее – ИНП РАН) «Транспортная политика единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий (2 этап)» (под руководством В.В. Ивантера)³⁰.

В рамках отмеченной работы были получены следующие результаты:

- разработаны и обоснованы механизмы реализации целей и задач скоординированной транспортной политики государств-членов Таможенного союза (Российская Федерация, Республика Казахстан, Республика Беларусь) (далее – ТС) на период до 2020 г.;
- осуществлены прогнозные оценки спроса на транспортные услуги в государствах-членах ТС на период до 2020 г., объемов международных перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами, а также с третьими странами на период до 2020 г. по видам транспорта;
- разработаны индикаторы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ТС;

³⁰ Ивантер В.В. Транспортная политика единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий / отчет о научно-исследовательской работе / под руководством В.В. Ивантера. – М.: ИНП РАН, 2013. – 545 с.

- осуществлены прогнозные оценки последствий вступления в ВТО для транспортного комплекса государств-членов ТС;
- разработаны и обоснованы основные направления развития транспортных систем Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации на период до 2020 г. с учетом скоординированной транспортной политики ТС;
- детализированы меры по реализации основных приоритетов согласованной транспортной политики государств-членов ТС на период до 2020 г.

Особый интерес из представленного выше перечня разработок, выполненных ИНП РАН, вызывают определенные ими индикаторы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ТС. Так, по мнению авторов, индикаторы являются одними из ключевых элементов указанной транспортной политики ТС. Их наличие облегчает краткосрочное и долгосрочное планирование в рамках транспортной политики и позволяет обозначить все основные ориентиры развития, привязав их к различным направлениям отмеченной политики.

Определив основные принципы разработки рассматриваемых индикаторов, ИНП РАН были предложены следующие их группы:

1. Макропоказатели (единицы измерения):

- объемы перевозки пассажиров и грузов, в целом и по видам транспорта, в том числе в разрезе стран (число пассажиров, тонны);
- объемы пассажиро- и грузооборота, в целом и по видам транспорта, в том числе в разрезе стран (пассажиро-километры, тонно-километры);
- объемы перевозок грузов в контейнерах (число контейнеров, измеренных в двадцати футовом эквиваленте);
- объем продукции транспортной отрасли в стоимостных показателях (млн.руб. в сопоставимых ценах, в % год к году).

2. Создание общего рынка и формирование единой транспортной зоны:

- доля перевозки пассажиров и грузов между государствами-членами ТС в общем объеме перевозок (%);
- объем экспорта и импорта транспортных услуг между государствами-членами ТС в общем объеме экспорта и импорта транспортных услуг (%);
- объем инвестиций в совместно используемую транспортную инфраструктуру государств-членов ТС, с детализацией по основным маршрутам взаимных перевозок (млн.руб. в сопоставимых ценах);
- объемы перевалки грузов стран ТС на входных/выходных погранпунктах стран ТС и ЕЭП (тонны) и доля в общих объемах перевалки - порты, погранпереходы (%);
- число создаваемых совместных объектов транспортной инфраструктуры, транспортных компаний странами ТС (единицы);

3. Реализация совокупного транзитного потенциала:

- прирост транзитных перевозок пассажиров и грузов, в целом и по видам транспорта (%; год к году);
- объемы транзитных перевозок грузов стран ТС и ЕЭП, в целом и по видам транспорта, в том числе по международным транспортным коридорам (тонны, ДФЭ);
- динамика тарифов на перевозку транзитных грузов стран ТС (%; год к году);
- объемы транзитных перевозок авиапассажиров через основные авиаузлы стран ТС (число пассажиров);

4. Развитие науки, инноваций, рациональное использование кадрового потенциала в сфере транспорта:

- динамика производительности труда в транспортных отраслях государств-членов ТС, в целом и по видам транспорта (%; год к году);

- число транспортных средств, оснащенных системами спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS в государствах-членах ТС и ЕЭП, в целом и по видам транспорта (единиц);
- количество патентов, изобретений, «ноу-хау» в транспортной сфере стран ТС (единиц);
- количество выполненных совместных исследований в области транспорта по тематике ТС (единиц);
- численность работников транспортной сферы стран ТС, прошедших курсы повышения квалификации в течение года (человек);
- численность преподавателей, студентов и аспирантов транспортных вузов стран ТС (человек);
- число защищенных диссертаций, Ph.D гражданами стран ТС по транспортным специальностям в научных и учебных заведениях стран ТС (единиц).

Изучив предлагаемые специалистами ИНП РАН группы индикаторов (показателей), был сделан вывод о том, что:

1. Перечень индикаторов является неполным, поскольку отражает лишь некоторые цели скоординированной транспортной политики государств-членов ТС.

2. Единицы измерения некоторых индикаторов (показателей) определены некорректно (объем инвестиций в совместно используемую транспортную инфраструктуру государств-членов ТС, с детализацией по основным маршрутам взаимных перевозок (млн.руб. в сопоставимых ценах)).

В целом, указанные индикаторы (показатели) частично могут быть использованы при оценке эффективности применения механизма формирования ЕТП в рамках интеграционного объединения, необходимой для определения направлений его совершенствования, однако нуждаются в существенной корректировке.

Таким образом, проведенный анализ показывает, что существующий научно-методический аппарат совершенствования механизма формирования ЕТП в рамках интеграционного объединения достаточно ограничен. Отметим, что исследуемому вопросу в науке было уделено незначительное внимание, поскольку процесс создания единого пространства на транспорте в большинстве интеграционных образований находится на этапе становления, когда результаты применения механизма начинают только проявляться и еще отсутствует возможность их изучения в полном объеме. Отмеченное обстоятельство и определило научную задачу диссертационного исследования. Она состоит в развитии научно-методического аппарата совершенствования механизма формирования единого транспортного пространства в рамках интеграционного объединения посредством разработки теоретических и методических положений, а также практических рекомендаций по оценке эффективности механизма формирования ЕТП в сегменте грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

Выводы по главе 1

1. В ходе определения сущности и содержания формирования ЕТП в интеграционных объединениях была выявлена роль транспорта в региональной экономической интеграции. Транспорт выступает одной из предпосылок к образованию интеграционного объединения, фактором его формирования и условием эффективного развития.

Принимая во внимание роль транспорта в процессах региональной интеграции, в большинстве интеграционных экономических объединениях разрабатываются и реализуются транспортные программы, стратегии, механизмы. Их применение направлено на развитие транспортных систем государств-членов интеграционных группировок до уровня образования единого транспортного пространства.

Рассмотрев основные подходы к определению термина «единое транспортное пространство», установили, что наиболее точной и всеобъемлющей является следующая дефиниция указанного термина: под единым транспортным пространством понимается совокупность транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их технологическая и техническая совместимость, основанная на гармонизированном законодательстве государств-членов в сфере транспорта.

Помимо этого, в рамках первой главы диссертационного исследования автором были определены интернальные и экстернальные детерминанты, оказывающие воздействие на процессы по формированию ЕТП, а также барьеры и ограничения, препятствующие развитию рассматриваемых процессов.

2. В рамках второго параграфа первой главы диссертации был исследован опыт интеграционных группировок в создании ЕТП на примере Европейского союза.

Рассмотрение основных нормативных документов, транспортных программ и основных событий в становлении и развитии единой транспортной системы ЕС позволило определить главное условие ее формирования – целенаправленность, согласованность и обязательность разработанных и принятых мероприятий и действий, направленных на создание единого пространства на транспорте.

3. Исследование существующего научно-методического аппарата совершенствования механизма формирования ЕТП в рамках интеграционных объединений показало, что исследуемому вопросу в экономической науке было уделено незначительное внимание. По нашему мнению, это связано с тем, что процесс создания единого пространства на транспорте в большинстве интеграционных образованиях находится на этапе становления, когда результаты применения отмеченного механизма начинают только проявляться и еще отсутствует возможность их изучения в полном объеме.

ГЛАВА 2 ОЦЕНКА МЕХАНИЗМА ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ

2.1 Ретроспективный анализ процесса создания механизма формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе

Как уже отмечалось ранее, транспорт – это один из основополагающих факторов экономического благосостояния государства в частности, и успешного развития интеграционного объединения в целом. Его рациональная модернизация способствует увеличению темпов экономического роста, мобильности товаров, услуг, рабочей силы, совершенствованию конкуренции, созданию рабочих мест и пр.

Осознавая и принимая во внимание данные факты, государства-члены ЕАЭС (Российская Федерация, Республика Казахстан, Республика Беларусь, Республика Армения и Кыргызская Республика) сконцентрировали свои усилия на углублении транспортной интеграции и определили первостепенной целью проведение согласованной транспортной политики, направленной на последовательное формирование ЕТП, обеспечивающей повышение открытости и доступности рынка транспортных услуг и рост эффективности функционирования транспорта.

В п. 2 ст. 86 Договора о ЕАЭС, который был принят 1 января 2015 г., были сформулированы цели и задачи экономического союза в сфере

транспорта³¹. Рассмотрим и проанализируем их структуру с позиции концепции дерева целей, часто используемой в теории организационного управления (рисунок 6).

На наш взгляд, дерево целей ЕАЭС в сфере транспорта может содержать три уровня.

Первый уровень – последовательное и поэтапное формирование ЕТП, которое выступает первостепенной целью стран-членов ЕАЭС в рассматриваемой области.

Достижение этого уровня позволит раскрыть и использовать транспортный потенциал ЕЭП ЕАЭС. Второй уровень – это подцели, осуществление которых привело бы к созданию ЕТП в конечном счете. Они связаны с развитием как объекта управления – транспортной инфраструктуры, так и субъекта управления – системы регулирования.

Если первые два уровня рассматриваемого дерева созданы на основе содержания указанного документа, то третий уровень – это перечень определенных действий, необходимость в котором, по нашему мнению, обусловлена отсутствием конкретизации второго уровня дерева целей. Подцели третьего уровня направлены на развитие транспортной инфраструктуры, гармонизацию технического и тарифного регулирования и пр.

Предлагаем провести ретроспективный анализ процесса создания механизма формирования ЕТП в ЕАЭС, в том числе в сфере грузовых автомобильных перевозок. Указанный анализ позволит установить сложившиеся в прошлом различного характера тенденции и проблемы в транспортном сегменте, а также определить достигнутые цели и полученные результаты евразийской транспортной интеграции.

³¹ Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/



Рисунок 6 – Дерево целей Евразийского экономического союза в сфере транспорта

Источник: составлено автором с использованием Договора о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

Автомобильный транспорт – это динамично развивающийся во всем мире вид транспорта, который обладает большим количеством преимуществ, делающими его наиболее привлекательным в сравнении с другими видами транспорта. К ним следует отнести высокую мобильность и маневренность, а также возможность транспортировки грузов «от двери до двери» без дополнительных погрузочно-разгрузочных работ.

Автомобильные перевозки, являясь наиболее ориентированным на рынок видом транспорта, выполняют важную роль и в ЕАЭС. В своем докладе экс-член Коллегии (министр) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Евразийского экономического союза (далее – ЕЭК ЕАЭС) Адамкул Жунусов на совместной с Международным союзом автомобильного транспорта конференции «Автомобильный транспорт: новые возможности для укрепления евразийской интеграции» отметил, что с момента функционирования ЕАЭС объем автомобильных перевозок увеличился на 4%, а грузооборот – на 7%. Аналогичная тенденция наблюдается и в 2017 г., поскольку объем перевозок вырос на 2%, грузооборот – на 3,2% ³².

Следует выделить, что по данным 2017 г. протяжённость автомобильных дорог в ЕАЭС составила 1605,9 тыс. км³³. Помимо этого, автомобильный транспорт занимает первое место в общем объеме перевозок грузов по основным видам транспорта в рассматриваемой экономической группировке (рисунок 7).

Вышеотмеченное и обусловило выбор в качестве исследования автомобильные грузовые перевозки.

Впервые о формировании единой транспортной системы было сказано в Соглашении между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан,

³² Общий рынок автотранспорта ЕАЭС поможет росту экономик регионов и стран Союза. [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. – Москва, – 2017. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/28-08-2017-7.aspx>

³³ Статистический ежегодник Евразийского экономического союза 2017. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2017.pdf

Кыргызской Республикой и Российской Федерацией о формировании Транспортного союза от 22 января 1998 г. (Республика Таджикистан присоединилась 27 мая 1999 г.)³⁴.

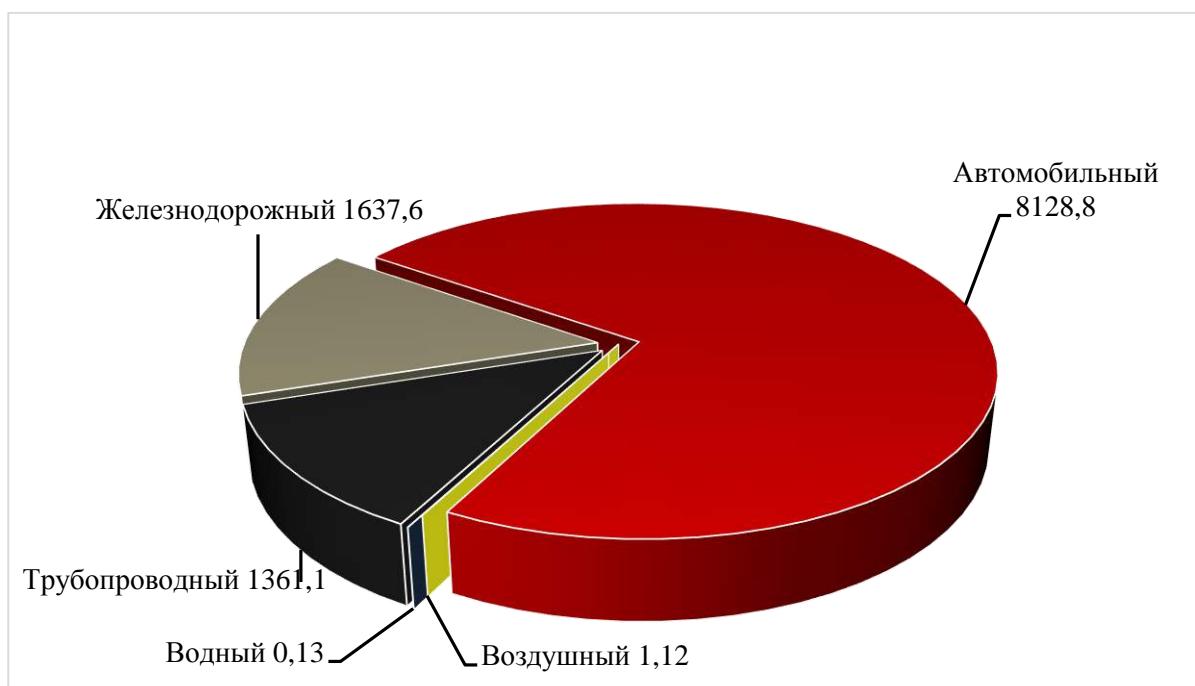


Рисунок 7 – Объем перевозок грузов по видам транспорта в январе-ноябре 2017 г. (в млн. т)

Источник: составлено автором по материалам Ежемесячного аналитического обзора Евразийской экономической комиссии «Об основных социально-экономических показателях Евразийского экономического союза».

– Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Analytics/indicators201711.pdf

В этом Соглашении было установлено, что страны формируют Транспортный союз, представляющий собой интегрированную систему национальных транспортных комплексов государств, участвующих в Соглашении, которые бы осуществляли свою деятельность на основе гармонизированной нормативно-правовой базы и унифицированных технологий. Основными целями формирования Транспортного союза

³⁴ Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией «О формировании Транспортного союза» от 22 января 1998 г. (утр. силу). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901793372>

выступили:

- свободное перемещение транспортных средств и перемещение пассажиров и грузов между государствами-участниками настоящего Соглашения и транзитом по их территориям;
- реализация скоординированной политики по развитию и реконструкции транспортных систем;
- совместная эксплуатация транспортной инфраструктуры государств-участников Соглашения;
- более эффективное использование транспорта и снижение транспортных издержек.

Следует отметить, что страны, подписавшие указанное Соглашение, осознавали необходимость унификации национального законодательства, регулирующего отношения в области транспорта и инфраструктуры в рамках Транспортного союза. Более того, в качестве прочих основных мер предполагалось:

- разработать и реализовать совместные проекты совершенствования транспортной инфраструктуры, в том числе с привлечением международных финансовых институтов;
- определить согласованный порядок и организовать контроль за перемещением всех транспортных средств через внешние государственные границы стран, подписавших рассматриваемое Соглашение;
- провести согласованную тарифную политику по видам транспорта и пр.³⁵.

Следующим шагом в совершенствовании законодательной базы, регулирующей отношения по развитию транспортной системы, выступил Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества (далее – ЕврАзЭС) от 10 октября 2000 г., который был подписан главами государств

³⁵ Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией «О формировании Транспортного союза» от 22 января 1998 г. (утр. силу). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/90179337>

Российской Федерации, Республикой Казахстан, Республикой Беларусь, Кыргызской Республикой и Республикой Таджикистан. Основная цель указанного документа – создание Таможенного союза и Единого экономического пространства³⁶.

Затем, в феврале 2004 г. Межгосударственный совет ЕврАзЭС утвердил Решение № 152 «Приоритетные направления развития ЕврАзЭС на 2003-2006 и последующие годы»³⁷. Оно было разработано на основе:

- доклада Н.А. Назарбаева «О положении дел в Евразийском экономическом сообществе и предложениях по ускорению интеграционного сотрудничества», председательствовавшего в то время в совете;
- выступлений глав правительств государств-членов и наднациональных органов Сообщества на Экономическом форуме ЕврАзЭС (19-20 февраля 2003 г.).

В этом документе одним из главных направлений интеграционной деятельности становится реализация транзитного потенциала ЕврАзЭС и формирование Транспортного союза, который, несмотря на вышеупомянутое Соглашение от 22 января 1998 г., так и не был создан к этому времени.

Следует обратить внимание, что впервые определение значимых положений на уровне Сообщества в сфере транспорта появляется как раз в этом Решении. К ним относятся:

- создание и осуществление Программы формирования Единого транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС;
- развитие Международных транспортных коридоров, расположенных на территории стран Сообщества;
- формирование общих правил установления и применения железнодорожных тарифов на перевозки грузов внутри ЕврАзЭС.

Предполагалось, что выполнение указанных аспектов позволит

³⁶ Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (утр. силу). – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/supplement/3402>

³⁷ Приоритетные направления развития ЕврАзЭС на 2003-2006 и последующие годы [Электронный ресурс] // Межгоссовет ЕврАзЭС. – Москва, – 2014. – Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/30>

сформировать условия, при которых будут достигнуты возможности свободного передвижения транспортных средств и перемещения товаров, услуг и рабочей силы стран-членов ЕврАзЭС³⁸.

В марте 2005 г. главами правительств Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации и Республики Таджикистан было подписано Соглашение о проведение согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества. Основная цель этого документа – реализация согласованных действий по формированию и совершенствованию инфраструктуры транспортных коридоров, расположенных на территории Сообщества.

Указанное Соглашение можно охарактеризовать как документ, в котором цели, задачи и действия по созданию ЕТП имеют точное и предметное определение: включен понятийный аппарат, указаны направления совместных действий стран-партнеров в сфере транспорта, отмечена необходимость сокращения транспортных издержек, которая приведет к уменьшению конечной стоимости перемещаемых товаров, закреплён принцип равенства условий функционирования перевозчиков из стран Сообщества на пространстве ЕврАзЭС³⁹.

Следует отметить, что еще одним шагом в сторону совершенствования законодательной базы, регулирующей отношения по развитию транспортной системы, выступило Решение Межгосударственного совета ЕврАзЭС № 330 от 18 апреля 2007 г., в котором был утвержден Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС. В этом документе более подробно были описаны маршруты транспортных коридоров по основным видам транспорта, которые, как предполагалось, должны были начать функционировать в результате

³⁸ Там же.

³⁹ Соглашение «О проведение согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества» от 24 марта 2005 г. (утр. силу). – Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/57>

реализации принятых ранее Соглашений и Концепций в сфере транспорта⁴⁰.

Ключевым событием в процессе создания единой транспортной инфраструктуры в рамках ЕврАзЭС, на наш взгляд, стала разработка и утверждение Концепции формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества⁴¹.

В этом документе впервые было сформулировано определение термина ЕТП, под которым начали понимать совокупность транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС, обеспечивающих техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции, для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств. Также в Концепции были отражены значимые положения и ориентиры, которые складывались из существующих закономерностей развития транспорта в странах ЕврАзЭС, установок Соглашения 1998 г. о создании Транспортного союза и ранее указанных решений Межгосударственного совета ЕврАзЭС. Важно отметить, что при разработке этого документа был проанализирован и учтен международный опыт создания ЕТП в рамках ЕС, НАФТА (Североамериканское Соглашение о свободной торговле), Андского сообщества и др.

Можно сказать, что указанная Концепция выступила именно тем теоретическим результатом десятилетней работы, которая непрерывно и согласованно осуществлялась странами Евразийского Сообщества.

Помимо конкретизации ранее выдвинутых задач по формированию ЕТП, в этом документе появились определенные новшества, а именно:

– отражена необходимость перехода от подписания двусторонних соглашений по различным видам транспорта в Сообществе к многосторонним;

⁴⁰ Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС. – Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/564>

⁴¹ Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/68>

- осознана роль применения позитивного опыта интеграции в сфере транспорта Содружества Независимых Государств, преимущественно на железнодорожном и воздушном транспорте;
- принято решение о разработке механизмов осуществления консультаций, предназначенных для координации внешнеэкономической политики в области транспортных систем;
- отражена необходимость согласования правил и условий формирования в таких направлениях транспортной сферы, как тарифное, налоговое, страховое и др.;
- принято решение о реализации скоординированной политики в области безопасности и экологии на транспорте;
- закреплён принцип свободного доступа рабочей силы к рынку транспортных услуг ЕврАзЭС.

Кроме вышеуказанного принципа свободного доступа рабочей силы, предполагалось, что, в соответствии с Концепцией, создание и развитие ЕТП должно базироваться на следующих принципах:

- единство между нормами международного законодательства в сфере торговли и императивами, регулирующими процесс формирования ЕТП в рамках ЕврАзЭС;
- верховенство норм ЕврАзЭС над законодательными и правовыми актами государств-членов Сообщества;
- транспарентность законодательных и технических норм регулирования транспортной сферы в странах Сообщества;
- открытость в обсуждении актуальных вопросов формирования и развития ЕТП ЕврАзЭС;
- справедливость рассмотрения возникающих споров как между участниками транспортного рынка, так и между наднациональными структурами ЕврАзЭС.

Еще одним нововведением рассматриваемого документа явилось

наличие в нем анализа состояния транспортной системы Сообщества того периода, в котором рассматривался потенциал создания и функционирования транспортного пространства. Наряду с этим приводились данные таких показателей, как объем взаимного внешнеторгового оборота, общий грузооборот между странами Сообщества, объем транзитных перевозок и др. При этом было указано, что в 2006 г. совокупный транзитный потенциал государств ЕврАзЭС составил 230 млн. тонн, что явилось лишь $\frac{1}{2}$ частью от реальной возможности его функционирования. Вместе с этим, было выдвинуто предположение увеличение данного показателя до 430 млн. тонн к 2020 г.⁴².

Следует отметить, что в этом документе утверждалось, что на момент утверждения Концепции в 2008 г., в Сообществе функционировали общие железнодорожное и воздушное пространства, которые, в первом случае, координировалось Советом по железнодорожному транспорту СНГ, а во втором – Межгосударственным Авиационным Комитетом.

Еще одним новшеством Концепции выступило создание классификации барьеров, существующих при перемещении пассажиров и грузов в рамках ЕврАзЭС, которые объединили в следующие группы:

- инфраструктурные;
- технические;
- регулятивные;
- трансграничные;
- фискальные.

По оценкам разных экспертов, наличие указанных препятствий, приводит к потерям грузоперевозчиков, которые составляли 845 евро за один кругорейс, что, в конечном итоге, отражается на потребителе, т.к. приводит к увеличению конечной стоимости товаров и услуг.

Кроме указанных ранее барьеров и проблемных вопросов,

⁴² Там же.

препятствующих формированию ЕТП, в Концепции была отражена проблема построения взаимоотношений государств-членов ЕврАзЭС, основанных на двухсторонних межправительственных соглашениях. На первый взгляд, можно предположить, что наличие данных соглашений способствует созданию и развитию единого пространства в сфере транспорта. Но, если рассмотреть более подробно проблему, то становится очевидным, что формирование ЕТП, должно основываться, в первую очередь, на принципе равенства всех субъектов. Наличие же указанных соглашений предоставляет преимущества странам интеграционного объединения, которые его подписали, и дискриминирует права остальных государств-членов Сообщества.

Следует отметить, что в соответствии с Концепцией, к основным приоритетным направлениям по формированию ЕТП отнесли следующее:

- создание общего рынка транспортных услуг, предполагающее учреждение транспортных компаний с участием инвесторов из других стран Сообщества, разработку стандартизированной тарифной политики, оптимизацию транспортной составляющей в цене товаров, унификацию налогового законодательства, а также норм и требований при найме, подготовке и переводе рабочего персонала в сфере транспортных услуг;
- создание единой транспортной системы, подразумевающее развитие транспортной инфраструктуры, обновление техники и технологий перевозок пассажиров и грузов, формирование скоординированной политики в области безопасности на транспорте и защиты окружающей среды, принятие многосторонних соглашений по видам транспорта взамен действующих двухсторонних межправительственных документов в рамках Сообщества и пр.;
- реализация транзитного потенциала стран-членов ЕврАзЭС за счет интеграции их транспортных систем в мировое транспортное пространство, а также благодаря созданию и развитию евроазиатского коридора «Китай – Центрально-азиатские государства ЕврАзЭС – Россия – Беларусь – Европа»;

– развитие системы логистических центров Сообщества, предполагающее создание интегрированной транспортно-логистической системы и ее совершенствование.

Создание ЕТП и получение в рамках указанных направлений результатов предполагалось достичь последовательно, в три этапа:

– первый этап (2007-2010 гг.) – гармонизация транспортного законодательства стран Сообщества и подписание многосторонних соглашений ЕврАзЭС в сфере транспорта;

– второй этап (2010-2015 гг.) – выравнивание экономических условий хозяйствования и правил конкуренции, унификация социального, трудового налогового, тарифного и иного регулирования;

– третий этап (2015-2020 гг.) – завершение создания ЕТП Сообщества и начало функционирования единой транспортной системы.

В рассматриваемой Концепции, было уделено внимание вопросам инвестиционной политики в рамках ЕТП, что также можно отнести к новизне в процессе совершенствования и регулирования отношений по развитию транспортной системы ЕврАзЭС.

Инвестиционная политика в сфере транспорта – это составная часть механизма формирования ЕТП, осуществляемого странами интеграционного объединения в виде установления источников получения инвестиций, направлений их использования, структуры и масштабов вложений с учетом необходимости обновления транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также повышения их технического уровня.

Согласно Концепции, инвестиционная политика в рамках ЕТП призвана обеспечить увеличение заинтересованности инвесторов осуществлять капиталовложения в рынок транспортных услуг, реализацию крупных инфраструктурных проектов в рамках целевых программ в сфере транспорта ЕврАзЭС, аккумуляцию денежных ресурсов и их концентрацию на приоритетных проектах Сообщества с целью предельного ускорения их

осуществления, в том числе и за счет механизма государственно-частного партнерства. Перечень приоритетных проектов Концепции приведен в приложении 1. Следует сказать, что, к сожалению, большинство из указанных в этом приложении проектов до сих пор не реализованы.

В анализируемой Концепции был поднят на рассмотрение вопрос о наднациональной административной системе по управлению реализацией скоординированной транспортной политикой. В итоге было указано, что таковой системой будут являться действующие институты ЕврАзЭС, а основным исполнительным координатором будет выступать Совет по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС.

В результате, можно сказать, что рассматриваемая Концепция по праву может считаться проектом механизма формирования ЕТП в ЕврАзЭС, который выступил основой для разработки транспортной программы в ЕАЭС.

Продолжим ретроспективный анализ и рассмотрим следующий документ, который занимал важное место в процессе формирования ЕТП в ЕврАзЭС. В ноябре 2011 г. Советом по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС был принят Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железнодорожных дорог, включенных в Перечень маршрутов ЕврАзЭС (далее – Комплексный план)⁴³. Указанный документ должен был стать вектором, определяющим приоритеты в процессе развития транспортной инфраструктуры в Сообществе. В Комплексном плане были определены цели, принципы развития и основные элементы совершенствования транспортной системы автомобильных и железных дорог ЕврАзЭС. Также в рассматриваемом документе была приведена характеристика состояния указанных дорог, осуществлен анализ перевозок на автомобильном и железнодорожном транспорте, определены приоритетные инфраструктурные проекты.

⁴³ Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС. – Режим доступа: <http://www.evrases.com/docs/view/564>

Следует отметить, что в Комплексном плане была учтена деятельность по совершенствованию транспортной инфраструктуры как на уровнях национальном и наднациональном, так и на международном – это совместный проект ЕЭК ООН – ЭСКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных связей, который был представлен в сентябре в 2000 г. (12-13 сентября 2000 год) на Второй международной евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге (одобрен Генеральной Ассамблеей ООН) и Программа Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества, которая представляет собой партнерство 10 стран, совместно работающих с целью достижения ускоренного экономического роста и сокращения бедности в регионе⁴⁴.

Помимо развития транспортной инфраструктуры ЕврАзЭС в Комплексном плане была впервые отражена необходимость упрощения процедур пересечения государственных границ за счет совершенствования автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска.

Предполагалось, что в результате осуществления целей и проектов указанного документа в странах-членах ЕврАзЭС:

- будет наблюдаться экономический рост;
- снизятся транспортные расходы национальных экономик;
- возрастет конкурентоспособность товаров на международных рынках;
- будут созданы дополнительные рабочие места как в транспортной сфере, так и в смежных с ней отраслях экономики.

Следует сказать, что формирование и развитие транспортной инфраструктуры в ЕврАзЭС завершилось принятием Комплексного плана. Цели и задачи документов, рассмотренных нами ранее, практически не были

⁴⁴ The Central Asia Regional Economic Cooperation. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.carecprogram.org>

реализованы. Таким образом, можем сделать вывод, что формирование ЕТП в ЕврАзЭС не было осуществлено.

10 октября 2014 г. на заседании Межгосударственного совета ЕврАзЭС странами-членами сообщества были подписаны документы о прекращении деятельности ЕврАзЭС. Это решение было принято в связи с созданием нового интеграционного объединения – Евразийского экономического союза, договор которого был подписан в г. Астане 29 мая 2014 г. Указанный документ вступил в силу с 01 января 2015 г. Напомним, что его членами стали Российская Федерация, Республика Казахстан, Республика Беларусь, Республика Армения и Кыргызская Республика.

Договор о Евразийском экономическом союзе (далее – Договор) стал первым документом, в котором было закреплено положение о скоординированной (согласованной) транспортной политике в ЕАЭС. Следует сказать, что деятельность и опыт формирования ЕТП в ЕврАзЭС был учтен в Договоре, поскольку фактически ЕврАзЭС качественно трансформировался в ЕАЭС. Так, в Договоре было закреплено положение, в соответствии с которым во вновь образованном экономическом союзе будет осуществляться скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное создание ЕТП⁴⁵. Помимо этого, в рассматриваемом документе были отражены задачи и приоритеты скоординированной политики. Необходимо отметить, что указанные элементы Договора не отличаются от целей, задач и проектов, утвержденных в основных рассмотренных ранее документах ЕврАзЭС.

В соответствии с п.2 ст.87 Договора о ЕАЭС государства-члены Союза стремятся к поэтапной либерализации транспортных услуг внутри интеграционного объединения. Порядок, условия и мероприятия

⁴⁵ Ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

либерализации определяются приложением № 24 к рассматриваемому Договору. Это приложение было создано в целях реализации скоординированной политики и содержало в себе основные ее моменты. На наш взгляд, важным элементом указанного приложения являлось обязательство стран-участниц принять программу по реализации скоординированной транспортной политики в рамках ЕАЭС. В результате это обязательство было исполнено 26 декабря 2016 г., когда Высший Евразийский экономический совет утвердил своим решением «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза»⁴⁶. Более подробное рассмотрение этого положения будет осуществлено позже.

Следует обратить внимание на так называемую Программу поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, автомобильных грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 гг. (далее – Программа поэтапной либерализации), которую Высший Евразийский экономический совет утвердил 18 мая 2015 г.⁴⁷. Эта программа была направлена на последовательную отмену ограничений и запретов, существующих в отношении перевозок грузов, которые выполняются перевозчиками из государств-членов ЕАЭС между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена. Иными словами, в данной программе говорится о снятии ограничений на каботажные автомобильные перевозки грузов.

⁴⁶ Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215305/

⁴⁷ Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, автомобильных грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы (утверждена Решением № 13 Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015). – Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70925970/#1000>

Следует отметить, что об отмене ограничений на указанный вид перевозок в документах ЕврАзЭС и ЕАЭС впервые говорится именно в рассматриваемой программе. Как видим, наднациональные органы ЕАЭС начинают предметно работать над созданием ЕТП, создавая реальные и перспективные проекты и программы.

В Программе поэтапной либерализации указано, что она будет осуществлена в 4 этапа, в период с 2016 по 2025 гг. (таблица 1).

Следует сказать, что государства-члены ЕАЭС устанавливают временной характер каботажных автомобильных перевозок и выделяют два критерия установления их временного характера: продолжительность и частота⁴⁸.

По нашему мнению, в эту программу необходимо также включить такой критерий, как территориальное ограничение, поскольку на первых двух этапах реализации программы существует указанное ограничение:

- 1) на территории Республики Беларусь для перевозчиков, зарегистрированных на территориях Российской Федерации и Республики Армения – Гомельская, Могилевская, Витебская области;
- 2) на территории Российской Федерации для перевозчиков:
 - зарегистрированных на территории Республики Беларусь – Брянская, Псковская, Смоленская области;
 - зарегистрированных на территории Республики Армения – Ростовская область, Ставропольский край, Республика Северная Осетия – Алания;
- 3) на территории Республики Армения для перевозчиков, зарегистрированных на территориях Российской Федерации и Республики Беларусь – области Арагацотн, Лори, Тавуш⁴⁹.

⁴⁸ Там же.

⁴⁹ Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, автомобильных грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы (утверждена Решением № 13 Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015). – Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70925970/#1000>

Таблица 1 – Этапы реализации Программы поэтапной либерализации

Этапы	Количество допустимых каботажных перевозок	Количество дней на совершение каботажной перевозки	Территория осуществления каботажной перевозки
I этап (2016-2017 гг.)	1 перевозка	в течение 3 дней после завершения международной перевозки из страны, не являющейся членом Союза	в попутном направлении на территории определённых областей
II этап (2018-2019 гг.)	1 перевозка	в течение 7 дней после завершения международной перевозки из страны, не являющейся членом Союза	в попутном направлении на территорию определённых областей
III этап (2020-2024 гг.)	1 перевозка	в течение 7 дней после завершения международной перевозки	в попутном направлении на территорию любых областей
IV этап (с 2025 г.)	3 перевозка	в течение 7 дней после завершения международной перевозки	на территорию любых областей

Источник: составлено автором с использованием Особенности реализации Программы поэтапной реализации каботажных перевозок грузов // Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/%D0%94%D0%A2%D0%98%20%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82/%D0%9E%D1%81%D0%BE%D0%B1%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%20%D1%80%D0%B5%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8%20%D1%8D%D1%82%D0%B0%D0%BF%D0%BE%D0%B2%20%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D1%8B.jpg>

Открытие внутренних рынков автотранспортных услуг, по мнению разработчиков Программы поэтапной либерализации, приведет к:

- созданию условий для конкуренции на рынке, что будет являться стимулом для повышения эффективности работы транспортных компаний, обновлению парка грузовых автотранспортных средств;
- снижению протяженности и объема порожних пробегов;
- решению временных дисбалансов между спросом и предложением;

- снижению транспортных затрат, которые несут потребители, и удельного веса транспортной составляющей в цене перевозимых грузов;
- повышению безопасности дорожного движения;
- снижению вредного воздействия на окружающую среду за счет расширения использования на внутреннем рынке современных грузовых автомобилей.

Необходимо отметить, что Республика Казахстан не является участником рассматриваемой Программы поэтапной либерализации. На наш взгляд, Казахстан отказался от реализации этой программы на своей территории, поскольку автомобильный транспорт не способен конкурировать на рынке ЕАЭС из-за своего слабого развития. Планируется, что Республика Казахстан присоединится к настоящей Программе с 1 января 2025 г.

Вернемся к Договору о Евразийском экономическом союзе и рассмотрим еще одно важное его положение, закреплённое в Приложении №1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике, которое называется «Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза» (далее – Порядок)⁵⁰.

В этом Порядке были закреплены единые подходы к реализации соответствующими уполномоченными органами транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС транспортных средств (далее – ТС), въезжающих (выезжающих, следующих транзитом) на территории государств-членов в части проверки:

- соответствия весовых и габаритных параметров ТС нормам, установленным в государствах-членах ЕАЭС, по территориям которых будет осуществляться проезд;

⁵⁰ Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017)). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

- наличия у перевозчика разрешений на проезд по территории ЕАЭС, специальных разрешений на перевозку определенных видов грузов (негабаритные), а также допуска к международным автомобильным перевозкам;

- наличия у перевозчика квитанции об уплате необходимых сборов за проезд ТС по автомобильным дорогам ЕАЭС, а также квитанции, подтверждающей оплату штрафа (при наличии последнего) и пр.

Принятие и использование единых подходов применения транспортного контроля государствами-членами ЕАЭС также свидетельствует об их стремлении сформировать ЕТП в рамках евразийской интеграции.

Еще одним важным документом в сфере создания и совершенствования ЕТП в ЕАЭС является упомянутое ранее Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 №19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза»⁵¹.

В соответствии с этим документом государства-члены ЕАЭС принимают и осуществляют согласованные меры, направленные на:

- увеличение эффективности функционирования транспорта внутри интеграционного объединения, в том числе за счет использования международного опыта в этой сфере;

- интеграцию транспортных систем в мировую транспортную систему;

- реализацию совместных транспортных и инфраструктурных проектов;

- извлечение максимальной выгоды из транзитного потенциала ЕАЭС.

⁵¹ Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215305/

В рассматриваемой транспортной политике была закреплена необходимость учета таких приоритетных аспектов при выполнении вышеуказанных Основных направлений, как:

- формирование и совершенствование евразийских транспортных коридоров в ЕАЭС и их интеграция в международную транспортную систему;
- осуществление согласованной и взаимной модернизации транспортной инфраструктуры в евразийской интеграции;
- развитие науки, технологий и инновационной деятельности в транспортной сфере.

При этом в указанном документе были отражены актуальные направления транспортной политики по видам транспорта. Так, основными элементами скоординированной политики в сфере автомобильного транспорта выступили: развитие пассажирских перевозок, развитие и обеспечение сохранности инфраструктуры автомобильных дорог, повышение качества автотранспортных услуг и эффективности использования транзитного потенциала государств-членов, обеспечение профессиональной компетентности работников, связанных с осуществлением международных автомобильных перевозок, а также развитие интеллектуальных транспортных систем.

Мы считаем, что в настоящее время разработка и совершенствование цифровых транспортных систем является особо актуальным направлением, поскольку дигитализация различных процессов в сфере транспорта может стать определяющим условием для успешного использования транзитного потенциала ЕАЭС. Как заявил Ержан Нурахметов, директор Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК ЕАЭС, внедрение интеллектуальных транспортных систем и электронной диагностики транспортных средств в ближайшие годы станет одной из самых обсуждаемых тем в рамках евразийской интеграции в сфере цифровых технологий в транспорте⁵².

⁵² Ержан Нурахметов: «За счет «цифры» можно увеличить пропускную способность и добиться снижения стоимости перевозок» [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. – Москва, – 2017. –

Необходимо отметить, что в ЕЭК ЕАЭС разрабатывается план мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС. Этот документ будет включать в себя четыре основных раздела и содержать более 60 различных мероприятий таких, как:

- 1) модернизация евразийских транспортных коридоров и их интеграция в международную транспортную инфраструктуру;
- 2) устранение «узких мест» в транспортных системах государств-членов ЕАЭС;
- 3) согласованное развитие стыковых пунктов и пунктов пропуска через государственные границы евразийской интеграции;
- 4) формирование системы по взаимному информированию об инфраструктурных проектах в сфере транспорта;
- 5) развитие науки, а также разработка и внедрение инновационных технологий в транспортную систему ЕАЭС (беспилотные транспортные средства, формирование зон беспилотного движения транспорта);
- 6) создание скоростной и высокоскоростной транспортной инфраструктуры;
- 7) совершенствование механизмов транспортного контроля в части допустимых весовых и габаритных параметров;
- 8) разработка и принятие скоординированных действий по организации, контролю и информационному обеспечению пассажирских перевозок⁵³.

Рассмотрение и принятие Евразийским межправительственным советом вышеуказанной «дорожной карты» планировалось в конце 2017 г., однако этого не произошло и по настоящее время.

Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/23_10_17_1.aspx

⁵³ Министры транспорта стран ЕАЭС: важно стимулировать эффективность использования транспортного потенциала ЕАЭС [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. – Москва, – 2017. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/9-08-2017.aspx>

Помимо этого, в настоящее время активно ведется деятельность по созданию вспомогательного органа при ЕАЭС, который обеспечил бы взаимодействие органов власти государств-членов ЕАЭС в процессе осуществления согласованной транспортной политики. На встрече руководителей транспортных ведомств ЕАЭС в Кыргызской Республике Адамкул Жунусов в своем выступлении отметил, что существует необходимость в создании площадки (министерского форума), который способствовал бы решению самых сложных вопросов и задач транспортной интеграции в ЕАЭС. ЕЭК ЕАЭС принимает участие в этом процессе: выполняет создание положения о совете руководителей, в котором будут отражены принципы его формирования, задачи, функции и полномочия.

Изучив международный опыт по формированию ЕТП на европейской территории (см. § 1.2), а также определив результаты и особенности процесса формирования ЕТП в ЕАЭС, в том числе в сфере грузовых автомобильных перевозок, можем сказать, что уровень развития транспорта ЕАЭС соответствует аналогичному периоду в ЕС, который происходил в 1995-2001 гг., 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 и пр.

Отметим, что по результатам более чем двадцатилетней работы в сфере транспорта на практике в ЕАЭС было достигнуто лишь следующее:

- 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 транспортных средств, въезжающих/выезжающих/следующих транзитом на территории государств-членов.

Необходимо сказать, что решение существующих проблемных вопросов в исследуемом аспекте позволит государствам-членам евразийской интеграции выступить естественным транспортным мостом между Европой и Азией и занять лидирующее положение в международной транспортной системе, выполняя важную роль в мировой экономике.

2.2 Проблемы формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе

Евразийский экономический союз – это относительно молодое интеграционное объединение, которое обладает следующими характеристиками:

- валовый внутренний продукт в ЕАЭС составляет 1,49 трлн. долл. (таблица 1, приложение Г);
- объем внешней торговли товарами государств-членов с третьими странами равен 450,8 млрд. долл. (таблица 2, приложение Г);
- численность населения на 1 января 2017 г. – 183,3 млн.чел. (таблица 3, приложение Г);

– занимает территорию площадью более чем 20,3 млн. км² ⁵⁴.

ЕАЭС был создан для всеобъемлющей модернизации, кооперации и повышения конкурентоспособности национальных экономик государств-членов интеграционного объединения, а также для создания условий стабильного развития, направленного, в конечном счете, на повышение жизненного уровня населения в странах евразийской интеграции.

Исключительно выгодное, по нашему мнению, территориально-географическое положение выступило некоторым преимуществом для первоначального становления и развития евразийского объединения. Однако для дальнейшего совершенствования ЕАЭС, улучшения его макроэкономических показателей, ускорения процесса экономической интеграции и получения еще большего экономического эффекта необходима качественная трансформация национальных отраслей хозяйствования государств-членов, в первую очередь – транспортной.

Интеграционные процессы в ЕАЭС и совокупность различных факторов, оказывающих на них влияние, способствовали изменению значений транспортных показателей. Так, по мере проведения согласованной таможенно-тарифной и транспортной политики наблюдалась динамика значений показателя грузооборота по всем видам транспорта в государствах-членах ЕАЭС в период с 2012 г. по 2017 г. (рисунок 8).

⁵⁴ Статистический ежегодник Евразийского экономического союза 2017. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2017.pdf

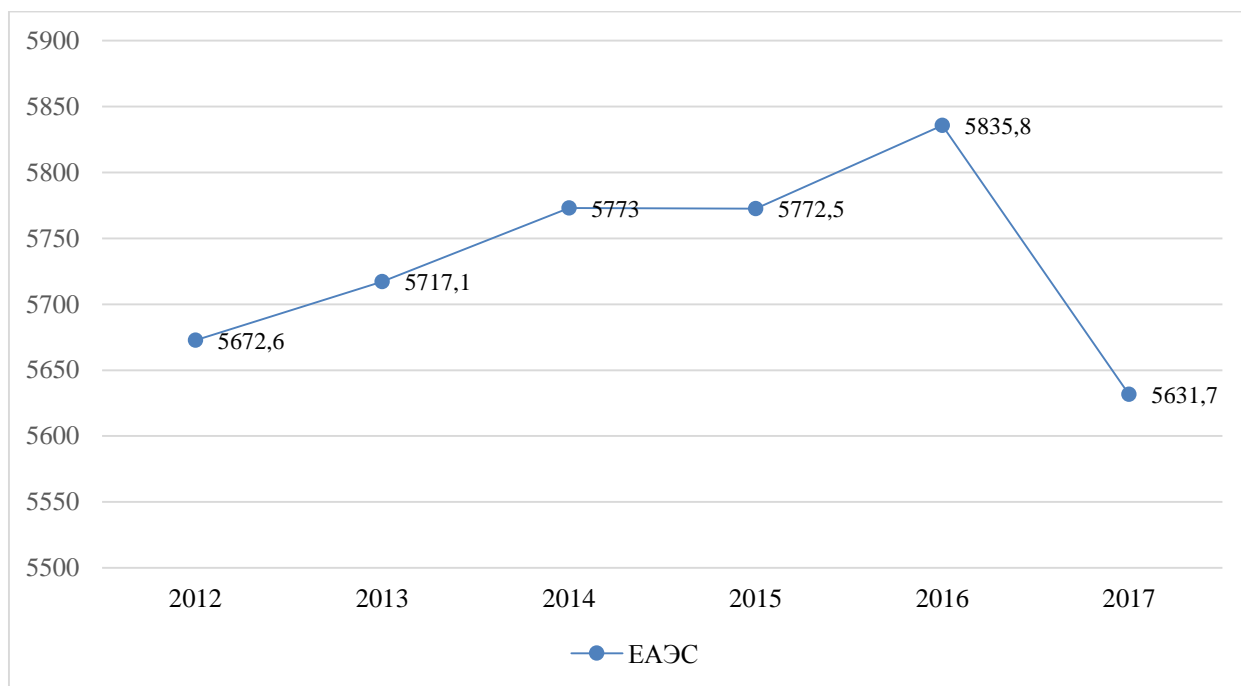


Рисунок 8 – Грузооборот по всем видам транспорта в Евразийском экономическом союзе за 2012-2017 гг. (в млрд. т-км)

Источник: составлено автором по материалам Статистического ежегодника Евразийского экономического союза 2017 // Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2017.pdf

Максимальное значение рассматриваемого показателя пришлось на 2016 г. (5835,8 млрд.т-км)⁵⁵. В последнее время наблюдается уменьшение объемов грузооборота в ЕАЭС, что, по нашему мнению, связано с воздействием санкций стран Запада и США на торговлю в ЕАЭС. Совокупный объем грузооборота за рассматриваемый период составил 34 402,7 млрд. т-км.

Если рассмотреть подробнее динамику значений показателя грузооборота по всем видам транспорта в каждом из государств-членов ЕАЭС за 2012-2017 гг. (рисунок 9), то можно заметить, что незначительный рост значений отмеченного показателя приходится на 2012-2014 гг.: в среднем прирост указанного показателя в Казахстане составил +9,6%, в России – +0,24%.

⁵⁵ Там же

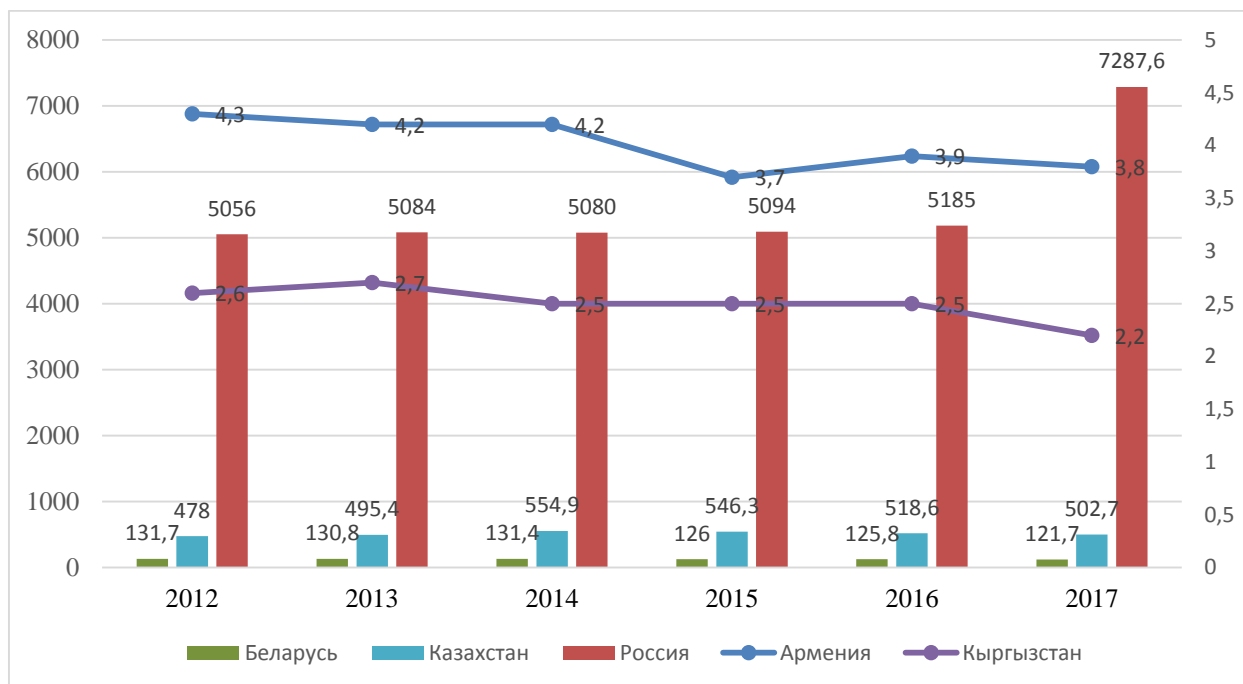


Рисунок 9 – Грузооборот по всем видам транспорта в государствах-членах Евразийского экономического союза за 2012-2017 гг. (в млрд. т-км)

Источник: составлено автором по материалам Статистического ежегодника Евразийского экономического союза 2017 // Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2017.pdf

В остальных же странах ЕАЭС в этот период отмечалось снижение грузооборота: в Беларуси – -0,11%, в Армении – -1,16%, в Кыргызстане – -1,78%. В 2016 г. наблюдается незначительное увеличение значение указанного показателя в России (+1,8%), в Армении (+5,4%), а в 2017 г. его значительное увеличение только в России (+40,5%).

Изучив структуру грузооборота в отдельности по видам транспорта в ЕАЭС в 2012 г. (рисунок 10) и в 2017 г. (рисунок 11), можем утверждать, что наибольшие значения указанного измерителя приходятся на трубопроводный и железнодорожный виды транспорта. Если говорить о трубопроводном транспорте, то указанное обстоятельство связано с сырьевой направленностью торговли ЕАЭС. Роль железнодорожного транспорта в грузообороте ЕАЭС обусловлена большой территорией рассматриваемого нами интеграционного

объединения, что делает его использование экономически выгодным при перевозке грузов в сравнении с остальными видами транспорта. Автомобильный грузовой транспорт занимает лишь третье место. На его долю приходится 7,1% от общего грузооборота в ЕАЭС.

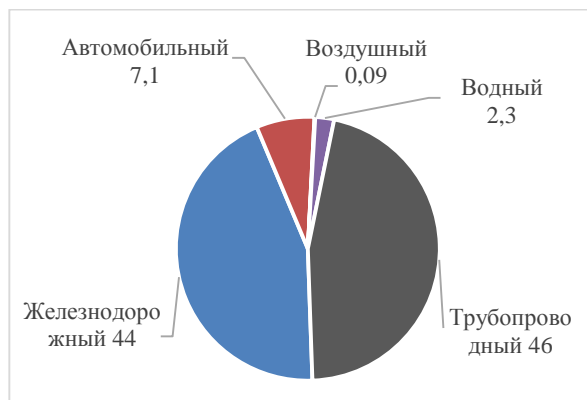


Рисунок 10 – Структура грузооборота по видам транспорта в Евразийском экономическом союзе в 2012 г. (в %)

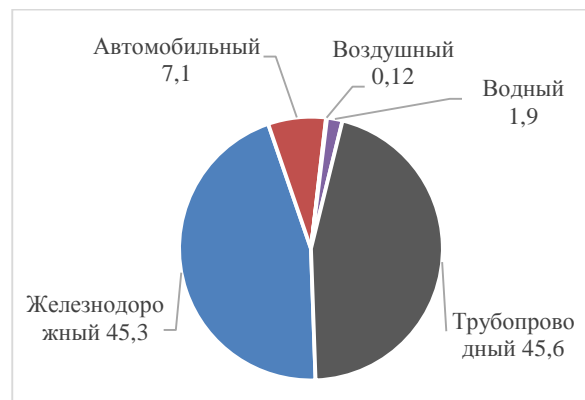


Рисунок 11 – Структура грузооборота по видам транспорта в Евразийском экономическом союзе в 2017 г. (в %)

Источник: составлено автором по материалам Статистического ежегодника Евразийского экономического союза 2017 // Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2017.pdf

Следующим показателем, характеризующим текущее состояние транспорта в ЕАЭС, является объем перевезенных грузов. Как и в случае с грузооборотом, процессы и изменения, наблюдаемые внутри евразийской интеграции, оказали незначительное воздействие на значения исследуемого показателя. Как видим на рисунке 12, в период с 2012 г. по 2014 г. наблюдается снижение объемов перевезенных грузов в Беларуси (-1,76%), в Армении (-7,7%), в Кыргызстане (-13,35%), в России (-3%). Однако в Казахстане в этот период и до 2016 г. отмечен рост перевозок (+3%).

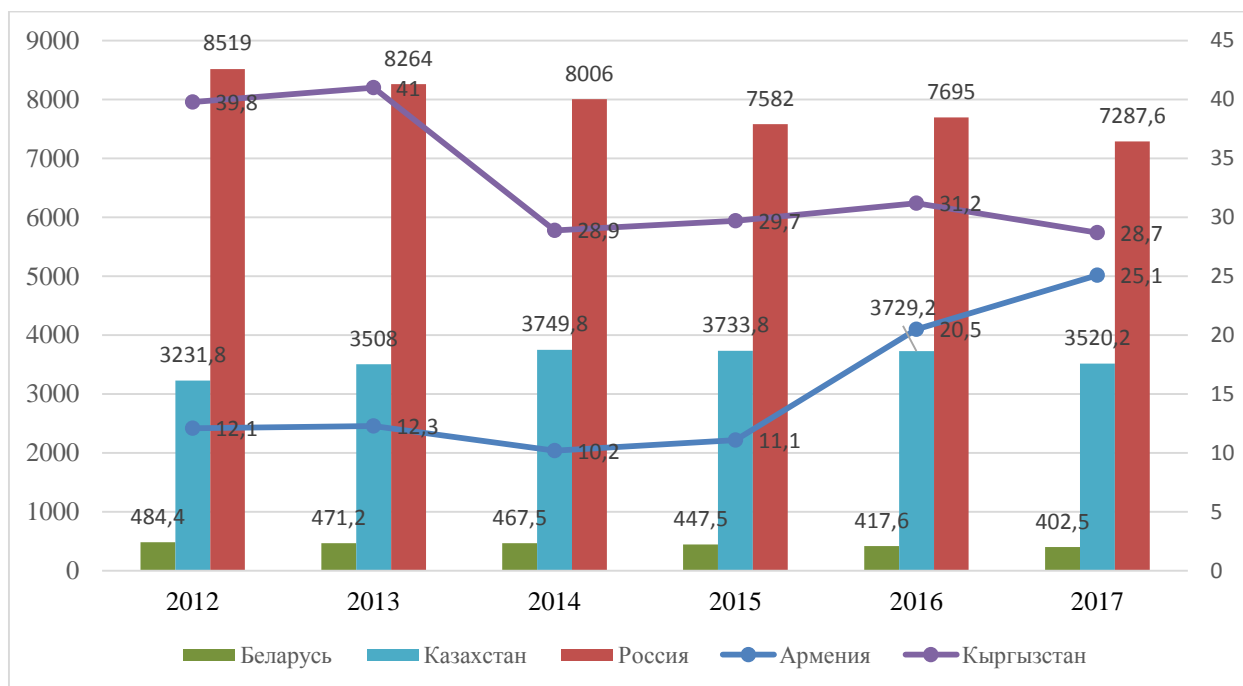


Рисунок 12 – Объем перевезенных грузов всеми видами транспорта в государствах-членах Евразийского экономического союза за 2012-2017 гг. (в млн.т)

Источник: составлено автором по материалам Статистического ежегодника Евразийского экономического союза 2017 // Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2017.pdf

В период с 2015 г. по 2017 г. ситуация изменилась в лучшую сторону лишь в Армении (+22,4%). В остальных же странах наблюдалось снижение объемов перевозимых грузов. Всего за исследуемый период было перевезено 71 807,3 млн.т (рисунок 13). В целом, можно отметить, что в последние годы ситуация с этим показателем идентична тенденции, сложившейся с показателем грузооборота в ЕАЭС – наблюдается снижение объемов перевозок товаров и грузов.

Рассмотрим структуру объема перевезенных грузов в отдельности по видам транспорта в ЕАЭС в 2012 г. (рисунок 14) и в 2017 г. (рисунок 15).

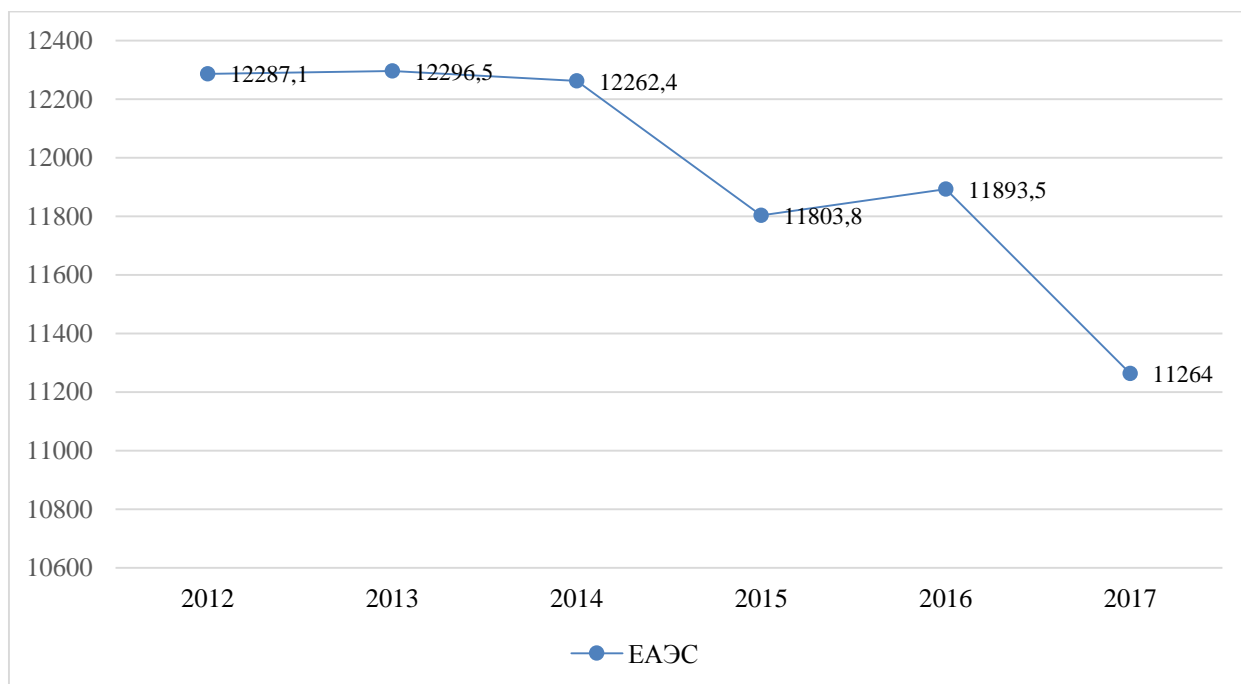


Рисунок 13 – Объем перевезенных грузов всеми видами транспорта в Евразийском экономическом союзе за 2012-2017 гг. (в млн.т)

Источник: составлено автором по материалам Статистического ежегодника Евразийского экономического союза 2017 [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. – Москва, – 2017. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2017.pdf

Приведенные данные показывают, что наибольшее значение указанного измерителя приходится на автомобильный грузовой транспорт. Это связано с теми преимуществами, которыми обладает рассматриваемый вид транспорта. Указанное обстоятельство в очередной раз подчеркивает принципиально важную роль автомобильного грузового транспорта в ЕАЭС.

Изучив транспортную статистику ЕАЭС в период 2012-2017 гг., можем утверждать, что значения рассмотренных транспортных показателей практически не менялись.

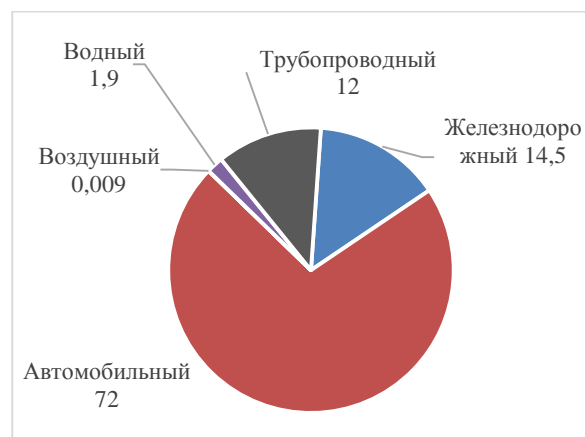
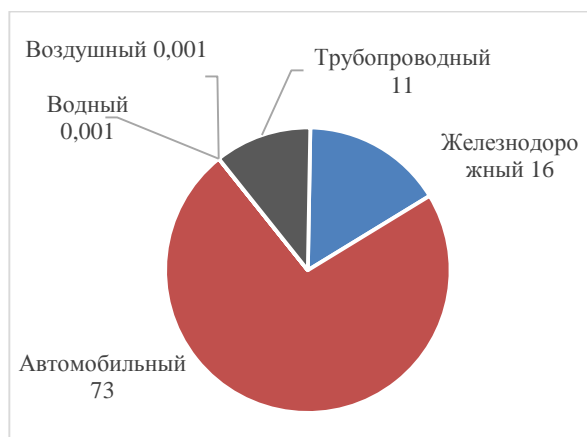


Рисунок 14 – Структура объема перевезенных грузов по видам транспорта в Евразийском экономическом союзе в 2012 г. (в %)

Рисунок 15 – Структура объема перевезенных грузов по видам транспорта в Евразийском экономическом союзе в 2017 г. (в %)

Источник: составлено автором по материалам Статистического ежегодника Евразийского экономического союза 2017 [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. – Москва, – 2017. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2017.pdf

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 неэффективной.

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

Помимо этого, существующий на сегодняшний день перечень барьеров и ограничений (приложение Б), которые также имеются на сайте ЕЭК ЕАЭС⁵⁶, в очередной раз подтверждает необходимость совершенствования транспортной политики ЕАЭС. Так, отсутствие соответствия предельно допустимых масс, нагрузок на ось и габаритов транспортных средств,

⁵⁶ Евразийская экономическая комиссия. Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/>

передвигающихся по территории государств-членов ЕАЭС, является одним из указанных выше проблемных аспектов евразийской интеграции в транспортной сфере. Несмотря на предпринятые ранее меры по унификации предельно допустимых масс, нагрузок и габаритов транспортных средств в рамках СНГ⁵⁷, в настоящее время в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации действуют отличные нормативы.

Еще одной проблемой выступает оказание автотранспортных услуг по перевозке грузов на основании национального водительского удостоверения. В соответствии с пунктом 13 статьи 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в Российской Федерации не допускается управление ТС на основании иностранных национальных, или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением ТС⁵⁸. Указанный запрет отсутствует в законодательстве других государств-членов ЕАЭС.

Также является проблемным вопрос отсутствия механизма признания страховых полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев грузовых транспортных средств, выданных национальными страховыми компаниями государств-членов ЕАЭС, а также применение различных подходов к определению размеров страховых взносов по внутреннему страхованию.

Помимо названного, в ЕАЭС отсутствует система критериев и транспортных показателей, способных оценить эффективность применения транспортной политики ЕАЭС, которая позволила бы рационально скорректировать и адаптировать деятельность наднациональных органов ЕАЭС в рассматриваемом процессе.

⁵⁷ Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств (Минск, 4 июня 1999 г.). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901776816>

⁵⁸ Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/9014765>

Проанализировав основные, на наш взгляд, действия государств-членов ЕврАзЭС, а затем и ЕАЭС, направленные на формирование и совершенствование ЕТП, в том числе в сегменте автомобильных грузовых перевозок (см. § 2.1.), можно сделать вывод, что в евразийской интеграции уделялось внимание лишь законодательным вопросам, регулирующим отношения, возникающие 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. Возникает следующий вопрос: если все пять государств-членов ЕАЭС являются полноправными членами, преследующими единые цели в интеграционном объединении, к чему тогда двухсторонние соглашения? Мы считаем, что назначение и использование этой формы соглашений в рамках евразийской интеграции необходимо пересмотреть.

Следует отметить, что организационно-административным и финансово-экономическим аспектам процесса формирования ЕТП в ЕАЭС, которые бы принесли практические результаты, должного внимания не было уделено. Отсутствие конструктивной инвестиционной, налоговой, кредитной программы в рассматриваемом процессе делает решение вопроса по созданию ЕТП невыполнимым. Именно поэтому большинство заявленных приоритетных проектов, направленных на создание и обновление транспортной инфраструктуры, до сих пор не реализованы.

Таким образом, можем сделать вывод, что отсутствие положительной динамики основных транспортных показателей, наличие отмеченных проблемных аспектов в сфере автомобильных грузовых перевозок говорит о том, что целостный, концептуальный механизм формирования ЕТП в ЕАЭС

отсутствует, а транспортная политика в том виде, в котором сейчас существует, требует совершенствования.

2.3. Особенности создания механизма формирования единого транспортного пространства в сфере грузовых автомобильных перевозок Евразийского экономического союза

Как было отмечено ранее, страны, участвующие в транспортной интеграции, согласовано вырабатывают и реализуют программу, определенный механизм развития транспорта, ориентированный на формирование ЕТП с учетом существующих факторов и барьеров. Прежде чем предложить механизм формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС необходимо рассмотреть подходы к определению термина «механизм».

Так, в Толковом словаре С.И. Ожегова содержится несколько дефиниций этого термина:

- 1) внутреннее устройство (система звеньев) машины, прибора, аппарата, приводящее их в действие;
- 2) система, устройство, определяющие порядок какого-нибудь вида деятельности;
- 3) последовательность состояний, процессов, определяющих собою какое-нибудь действие, явление⁵⁹.

В современном экономическом словаре Б.А. Райзберга, Л.Ш. Лозовского и Е.Б. Стародубцевой термин «механизм» имеет следующее

⁵⁹ Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. – 4-е изд. – М.: – 1997. – 944 с.

значение: совокупность методов и средств воздействия на экономические процессы, их регулирование⁶⁰.

Следует отметить, что в современной научной литературе понятие «механизм» выступает составной частью в следующих экономических категориях: хозяйственный механизм, организационный механизм, экономический механизм, организационно-экономический механизм.

Рассмотрев подробно вышеуказанную совокупность категорий термина «механизм»⁶¹, предлагаем следующую авторскую дефиницию термина «организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе» – это совокупность законодательных, финансово-экономических и организационно-административных инструментов эффективного воздействия на процесс формирования ЕТП на территории государств-членов ЕАЭС, в рамках которого достигается беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств⁶².

Как видим, механизм формирования ЕТП в ЕАЭС является организационно-экономическим, поскольку отражает как организационный аспект создания ЕТП, способствующий формированию целостной транспортной системы, так и экономический, который обеспечивает оценку эффективности его функционирования в целом.

Согласно предложенному определению, указанный механизм включает в себя следующие инструменты, необходимые для создания ЕТП в ЕАЭС:

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

Так, законодательные инструменты призваны урегулировать

⁶⁰ Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. «Современный экономический словарь. – 6-е изд., перераб. и доп. - М.» (ИНФРА-М, 2011)

⁶¹ 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.

⁶² Там же.

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.

Структуру предложенного автором термина можно увидеть на рисунке 16.

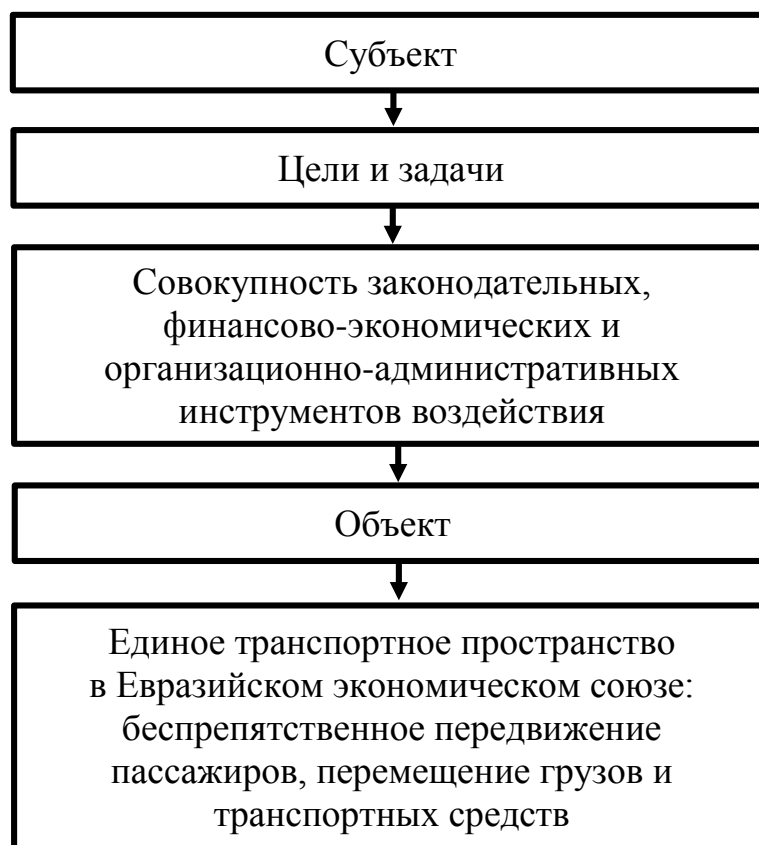


Рисунок 16 – Организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе
Источник: составлено автором

Как было отмечено ранее, на сегодняшний день подобный механизм создания ЕТП существует в ЕС (см. § 1.2). Что касается ЕАЭС, то в нем указанный механизм находится на этапе становления и развития, в котором учтены лишь законодательные инструменты воздействия на процесс создания

ЕТП, направленные на гармонизацию национальных законодательств государств-членов ЕАЭС.

Учитывая введенную автором дефиницию термина «организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе», дадим предложения по совершенствованию механизма формирования ЕТП в ЕАЭС применительно к грузовым автомобильным перевозкам (рисунок 17).

Как показано на рисунке 17, 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, идентичные по своему содержанию Договору о ЕАЭС⁶³, также являются необходимой составляющей в рассматриваемом механизме.

Наличие в составе механизма таких элементов, как критерии эффективности и транспортные показатели, позволяет осуществить необходимую корректировку используемых инструментов механизма, тем самым увеличивая эффективность его применения.

⁶³ Там же.



Рисунок 17 – Механизм формирования единого транспортного пространства в сфере грузовых автомобильных перевозок Евразийского экономического союза

Источник: составлено автором

Существование обратной связи между результатом и целями, которая обеспечивается целевыми индикаторами, также позволяет внести необходимые изменения в предлагаемый механизм⁶⁴.

Авторский механизм формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС также содержит в себе следующие инструменты:

1) законодательные – направлены на совершенствование законодательной базы, ее гармонизацию с международными нормами, а также их имплементацию в национальные правовые 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.

Разработанный автором механизм применим к грузовому автотранспорту. При этом в обязательном порядке для каждого вида транспорта должен быть разработан свой механизм формирования ЕТП в ЕАЭС. Только в этом случае возможно использовать транспортный потенциал в сегменте автомобильных грузовых перевозок указанного регионального объединения полноценно.

Под транспортным потенциалом будем понимать возможности транспортной системы интеграционного блока обеспечить удовлетворение как существующего, так и ожидаемого спроса на транспортные услуги определенного качества. Под транспортными услугами будем понимать результат деятельности исполнителя транспортной услуги по удовлетворению

⁶⁴ 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.

потребностей грузоотправителя и грузополучателя в автоперевозках, в соответствии с установленными нормами и требованиями⁶⁵.

Необходимо сказать, что ЕАЭС обладает достаточно большим транспортным потенциалом в исследуемой сфере. Прежде всего, это обусловлено формированием международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» в сфере транспорта и инфраструктуры, которой позволит создать своего рода «мост» между Европой и Азией и обеспечить предоставление комплексных конкурентоспособных транспортных услуг. Протяженность указанного коридора по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Алма-Ата – Коргалы – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет 8445 км (приложение Д). Из них, по территории Российской Федерации пройдет 2233 км, Казахстана – 2787 км, Китайской Народной Республике – 3425 км. Международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» – это самый быстрый способ транспортировки грузов из Китая в Европу. На прохождение этой дистанции по автомагистралям требуется 10 дней, в то время как по железнодорожным путям – 15, по морским – 45⁶⁶. Помимо транзита грузов из Китая в Европу, сформированный автомобильный коридор будет также обслуживать внутренние грузовые потоки.

В настоящее время страны-члены ЕАЭС используют свой транспортный потенциал в грузовом автотранспортном сегменте неэффективно. Это связано с крайне низким развитием их автотранспортной инфраструктуры. Принимая во внимание, что транспортная система ЕАЭС была сформирована в большей степени в эпоху существования СССР и с тех пор, по нашему мнению, ее

⁶⁵ ГОСТ Р 51006 – 96 Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества. – Режим доступа: <https://www.asmap.ru/detail/gost-r-51005-96-uslugi-transportnye-gruzovye-perevozki-nomenklatura-pokazateley-kachestva>

⁶⁶ Новый Шёлковый путь: итоги и перспективы. [Электронный ресурс] // Қазақстан теміржолшысы. – 23 мая 2015 г. – Режим доступа: [http://kffanek.kz/d/403429/d/iimezhdunarodnyytransportno\(1\).pdf](http://kffanek.kz/d/403429/d/iimezhdunarodnyytransportno(1).pdf)

развитию уделялось все меньше внимания, на сегодняшний день существует необходимость в развитии национальных транспортных комплексов в рамках рассматриваемой региональной интеграции.

Следует отметить, по оценкам различных экспертов, суммарная доля государств-членов ЕАЭС на рынке транзитных грузовых перевозок «Европа-Азия» в настоящее время не превышает 1-2%. В то же время многие эксперты полагают, что потенциально эта доля может быть увеличена в 5-8 раз⁶⁷. Таким образом, обновление транспортной системы евразийской интеграции в рамках применения механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС позволит увеличить транзит товаров и обеспечит существенный прирост ВВП и бюджетных доходов государств-членов ЕАЭС.

Предполагается, что в результате применения предлагаемого механизма государства-члены указанного интеграционного объединения будут способны извлечь некоторый экономический эффект (рисунок 18). Говорить о возможности достижения указанного эффекта нам позволяет изученный опыт ЕС в отмеченном процессе (см. § 1.2).

Использование рекомендаций по совершенствованию механизма соответствующими органами ЕАЭС приведет к:

- сокращению существующих технических и административных барьеров и ограничений на автомобильном грузовом транспорте (приложение Б);
- увеличению транзитных и каботажных автоперевозок;
- формированию либеральных условий вхождения субъектов рассматриваемого интеграционного объединения на грузовые автотранспортные рынки государств-членов ЕАЭС, основанных на принципах свободной конкуренции;

⁶⁷ Транспортный потенциал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. Москва, 2015. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf>

– гармонизации действующего законодательства и формированию единой тарифной политики в сфере автомобильного грузового транспорта.

Необходимо добавить, что создание полноценной и самодостаточной грузовой автотранспортной системы, состоящей из международных автотранспортных коридоров, транспортно-логистических центров и узлов является еще одним результатом претворения в жизнь рекомендаций по развитию механизма.

Также в значительной степени будет увеличено использование грузового автотранспортного потенциала странами ЕАЭС за счет транзита грузов по их территориям. Отмеченное обстоятельство будет способствовать не только увеличению доли транспортной отрасли в ВВП, но и в целом его росту. Помимо этого, предполагается образование дополнительных рабочих мест, благодаря чему ожидаются улучшение качества жизни населения и новые налоговые поступления в бюджеты государств евразийского объединения.

Следует сказать, что активизация инновационной деятельности с использованием современных технологий в грузовой автотранспортной отрасли и внедрение полученных результатов выступает еще одним результатом применения предложений развития механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС. При этом возрастет роль науки в автотранспортной сфере: ожидается создание и обновление имеющейся научно-исследовательской базы и развитие международных партнерских научно-технических отношений.

Также ожидается, что будет улучшено качество образования, условия труда и отдыха в исследуемой сфере, что в итоге приведет к росту эффективности использования трудового (кадрового) потенциала.

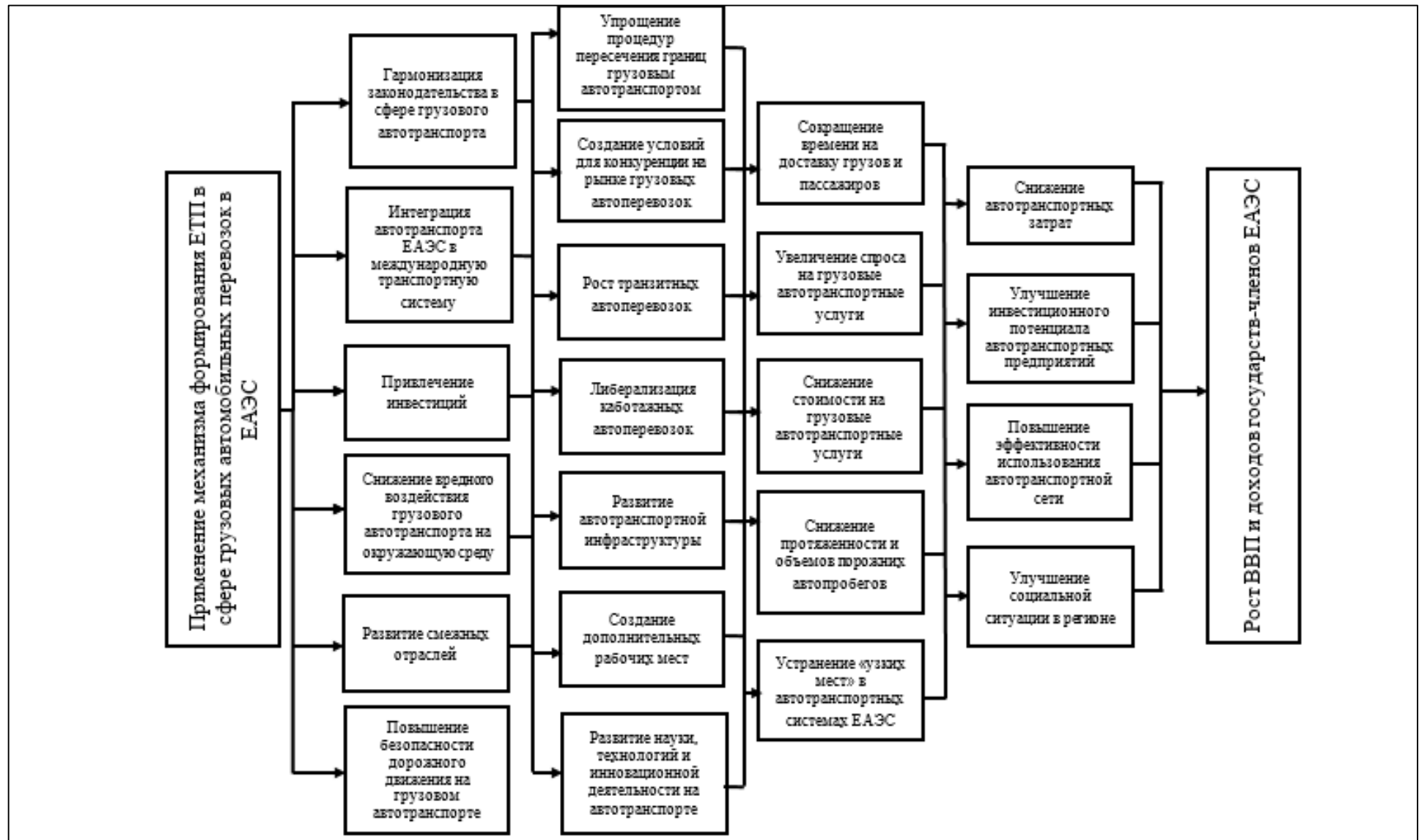


Рисунок 18 – Экономический эффект применения механизма формирования единого транспортного пространства в сфере грузовых автомобильных перевозок Евразийского экономического союза
Источник: составлено автором

Снижение вредного воздействия на окружающую среду опасных выбросов и прочих загрязнений выступит одним из приоритетов, содержащихся в рассматриваемом механизме. Все это окажется реальным в случае, если будут активно внедряться современные технологии по оптимизации маршрутов, а также грузовые автотранспортные средства, функционирующие на альтернативных видах топлива, за счет чего перевозки грузов станут менее энергоемкими.

Требуется также сказать, что на автомобильном грузовом транспорте будут достигнуты следующие результаты:

- преодолен «разрыв» в развитии рынков грузовых автомобильных перевозок ЕС и ЕАЭС;
- сокращены и/или полностью устранены барьеры и/или ограничения, которые препятствуют оптимальному функционированию грузовому автотранспорту;
- сформированы единые правила конкуренции в сегменте грузовых автоперевозок, в том числе благодаря совместному регулированию сферы антимонопольной деятельности;
- осуществлен переход к рыночному регулированию рассматриваемых автоперевозок с учетом экономических и социальных интересов государств-членов ЕАЭС;
- отмечено увеличение темпов совершенствования дорожно-транспортной инфраструктуры в сравнении с темпами роста процесса автомобилизации;
- созданы условия для формирования современных транспортно-логистических и терминальных комплексов, а также единой информационной системы обеспечения перевозок товаров и грузов на автотранспорте;
- развитие инструментов компенсации вреда, причиняемого транспортными средствами покрытию дорожных автомагистралей при транспортировке крупногабаритных, опасных и тяжеловесных грузов;

– обновление программ государственно-частного партнерства при создании и развитии автотранспортной инфраструктуры ЕАЭС.

Следует также сказать, что, по нашему мнению, существуют три прогнозных сценария развития автотранспортной системы ЕАЭС.

Пассивный (базовый) сценарий. Этот прогноз подразумевает инертное развитие грузового автотранспорта в евразийской интеграции, при котором ситуация в транспортной отрасли практически остается неизменной. При этом грузовой автотранспортный потенциал используется минимально, не происходит ускорения интеграционных процессов как внутри ЕАЭС, так и в целом его интеграции в мировую экономику. Роль автотранспорта в совершенствовании евразийского объединения сводится к минимуму.

В условиях реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути» и создания международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» указанный сценарий является условным. Он требуется для наглядного отражения динамики процессов, протекающих в настоящее время в автотранспортной отрасли ЕАЭС.

Умеренный (среднесрочный) сценарий. Предполагает достижение числа перевозок грузов автотранспортом по территории ЕАЭС до уровня «выше среднего», наблюдаемого в международной торговле. В данном прогнозе наблюдается выравнивание автотранспортных показателей в странах ЕАЭС за счет эффективного развития транспортной отрасли. Также происходит постепенная реализация масштабных инфраструктурных проектов, что приводит к сокращению издержек на грузовом автотранспорте, улучшению качества оказываемых грузовых автотранспортных услуг и пр.

Активный (долгосрочный) сценарий. Первостепенным условием благоприятного развития событий в автотранспортной отрасли и в экономике ЕАЭС в целом является ускоренное обновление соответствующей инфраструктуры. В ходе реализации отмеченного сценария большая часть инфраструктурных проектов будет выполнена. При этом особое внимание будет уделено формированию международного транспортного коридора

«Западная Европа – Западный Китай». Помимо этого, будут формироваться транспортно-логистические центры, сочетающие в себе возможность работы с несколькими видами транспорта (мультимодальные центры). При наступлении развития рассматриваемого сценария будет наблюдаться:

- интенсивный рост спроса на контейнерные и мультимодальные перевозки;
- увеличение объемов транспортировки готовых товаров и изделий;
- рост числа транзитных автоперевозок;
- повышение мобильности населения, обусловленное увеличением их доходов;
- быстрое развитие автотранспортной инфраструктуры ЕАЭС и ее интеграция в международную транспортную систему;
- увеличение спроса на транспортные инновационные технологии.

Страны-члены ЕАЭС получают возможность более эффективно использовать грузовой автотранспортный (в том числе транзитный) потенциал в рамках евразийской интеграции.

Наступление указанного сценария, по нашему мнению, возможно лишь в случае использования предлагаемых рекомендаций по совершенствованию механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

Указанные выше результаты выступают положительными аргументами и подтверждают необходимость применения предложений по развитию механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

Выводы по главе 2

1. В результате проведения ретроспективного анализа процесса создания механизма образования ЕТП в ЕАЭС были раскрыты особенности его создания в рамках евразийской интеграции, в том числе в сфере грузовых автомобильных перевозок. Изучив совокупность нормативных документов и рассмотрев хронологию развития событий в евразийской транспортной интеграции, было определено современное состояние механизма формирования ЕТП в ЕАЭС, а также получены результаты от реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики в рассматриваемом экономическом союзе.

2. Анализ значений основных транспортных показателей периода 2012-2017 гг. рассматриваемого интеграционного союза позволил установить связь между динамикой их изменения и эффективностью реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики в ЕАЭС. Так, отсутствие положительных изменений значений транспортных показателей, а также существование проблемных вопросов в исследуемой сфере выступили аргументами, которые обосновывают необходимость в совершенствовании существующего механизма формирования ЕТП в ЕАЭС.

3. В третьем параграфе второй главы диссертационного исследования было дано авторское определение термина «организационно-экономический механизм формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе», которое послужило вектором при разработке рекомендаций по совершенствованию механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

ГЛАВА 3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ

3.1 Методика оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок

Формирование единого пространства на евразийском транспорте – это сложный процесс, имеющий длительный период реализации в условиях соответствующего единого организационно-экономического механизма. Учитывая отмеченные обстоятельства, говорить об эффективном применении указанного механизма без какой-либо его актуализации не представляется возможным. Прежде всего, это связано с различного рода экзогенными и эндогенными детерминантами, которые оказывают воздействие на исследуемый процесс (см. § 1.1). Вследствие этого вопрос оценки эффективности механизма формирования ЕТП в ЕАЭС с целью выявления необходимости корректировки и установления направлений развития механизма является весьма актуальным.

Решение указанной проблемы возможно при использовании авторской методики оценки эффективности механизма создания единого пространства на евразийском транспорте, в основе которой находятся критерии эффективности и целевые индикаторы с соответствующими транспортными показателями.

Под критерием эффективности (далее – КЭ) понимаем признак, на основании которого формируется оценка качества отмеченного процесса в

транспортной отрасли⁶⁸. Эти признаки должны выбираться таким образом, чтобы имела 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. Так, если одной из целей формирования ЕТП в ЕАЭС выступает создание общего рынка транспортных услуг, то КЭ будет являться уровень сформированности общего рынка транспортных услуг, который будет определяться рядом числовых показателей (количество новых перевозчиков на рынке транспортных услуг, изменение величины транспортных тарифов и т.д.).

2. Должны иметь практическое применение, исчерпывающее значение и количественное выражение. Разработка абстрактных, сугубо теоретических КЭ, не имеющих применения в практике, по нашему мнению, является нецелесообразным.

3. Способ получения их значений должен быть доступным, экономичным и объективным. Например, такой КЭ как «Уровень развития смежных отраслей в процессе формирования ЕТП в ЕАЭС» не будет объективно отражать динамику развития смежных отраслей в отмеченном процессе, поскольку эти изменения могут зависеть также от ряда других факторов (активизация государственной политики в области смежных

⁶⁸ Райзберг Б.А. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.М. Лозовский, Б.А. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 496 с.

отраслей, внедрение инновационных технологий и научных результатов и пр.).

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

Говоря о показателях, которые используются в рассматриваемой методике, представим некоторые величины, измерители, которые позволяют судить о состоянии объекта исследования и о его изменении: развитии, росте, подъеме или спаде. Принято различать количественные и качественные показатели, а также единичные и групповые. Необходимо отметить, что качественные показатели являются опережающими, поскольку способны оказать влияние на итоговые ожидаемые результаты, а также предупредить о вероятных изменениях в значении количественных показателей. Иными словами, качественные показатели – это причина, а количественные – следствие. В этом случае, если имеется необходимость в получении определенных результатов (следствие), то необходимо оказать воздействие на причину.

Вернемся к показателям транспортной отрасли. Оптимальность их выбора 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.

Наконец, под целевыми индикаторами понимаем совокупность базисных значений, отражающих степень достижения целей в транспортной отрасли. Основными условиями их формирования и применения,

необходимых 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).

Для определения значений целевых индикаторов предполагается использовать официальные данные международной статистики в сфере автомобильных грузовых перевозок.

Необходимо отметить, что наличие прямой взаимосвязи между целями (п. 2 ст. 86 Договора о ЕАЭС⁶⁹) и КЭ, индикаторами, транспортными показателями дает возможность использовать их в рамках предлагаемой методики.

Рассмотрим поэтапно предлагаемую нами методику оценки эффективности механизма ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС (рисунок 19). При этом считаем необходимым первоначально отметить, что при разработке механизма формирования ЕТП критерии эффективности, перечень показателей и базисные значения целевых индикаторов уже изначально содержатся в нем.

На первом этапе предлагаемой методики происходит формирование исходных данных, которые отражают полученные результаты.

⁶⁹ Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

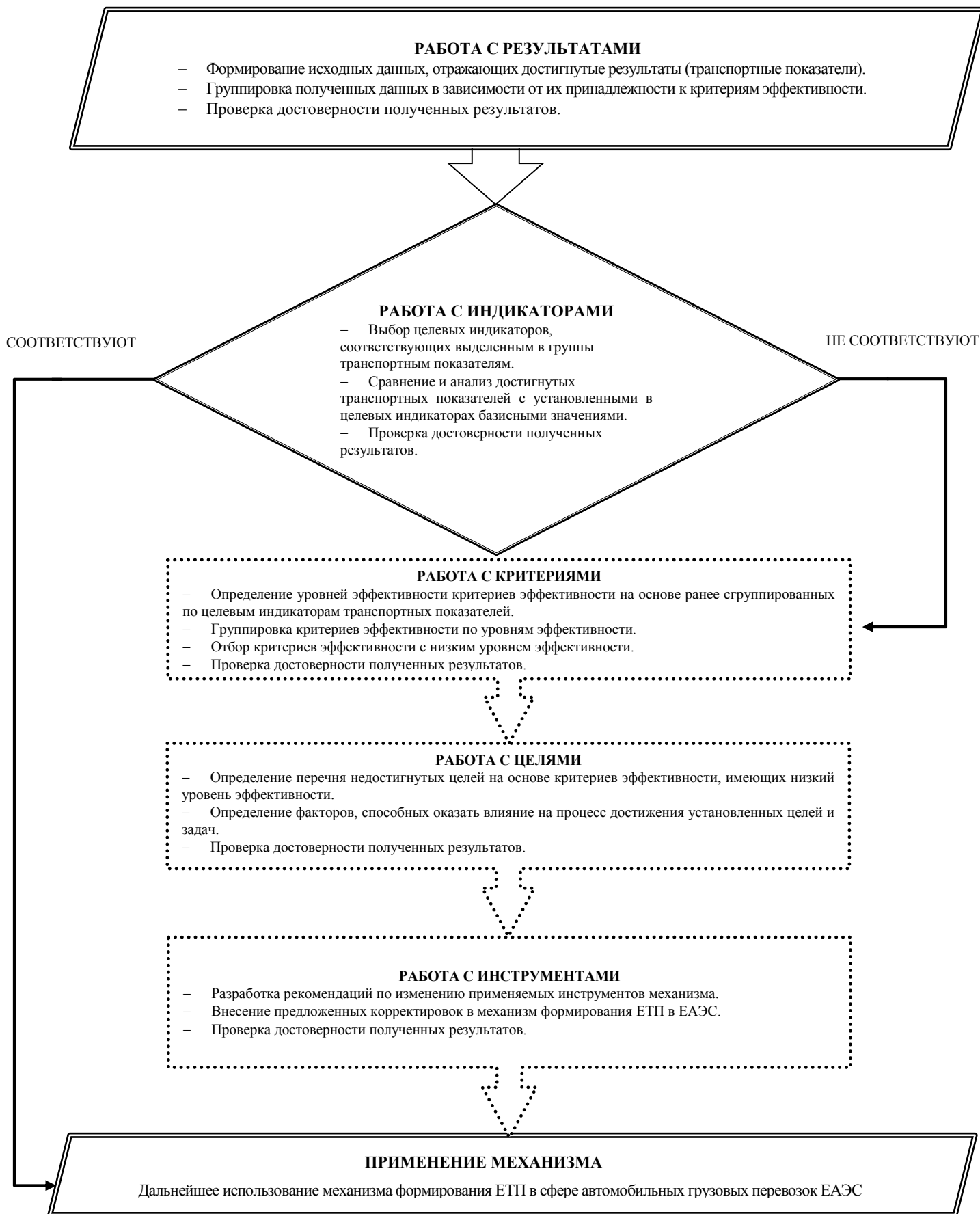


Рисунок 19 – Методика оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок Евразийского экономического союза

Источник: составлено автором

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. 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 исследуемого 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 сравниваем 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.

Предположим, что механизм является неэффективным. В этом случае переходим к выполнению действий третьего этапа предлагаемой методики. Первоначально определяем уровни критериев эффективности, основываясь на значениях сгруппированных с применением индикаторов транспортных показателей.

Следующим действием данного этапа является классификация критериев по уровням эффективности: определяем перечень критериев с низким уровнем эффективности, средним уровнем эффективности и с высоким уровнем эффективности. Затем следует выбрать критерии с низким уровнем эффективности, с которыми в дальнейшем и будем продолжать оценку механизма. В конце этого этапа выполняем проверку точности имеющихся результатов.

На четвертом этапе рассматриваемой методики ведется работа с целями и задачами исследуемого механизма. Определяем перечень целей, недостигнутых в ходе применения механизма, на основе критериев с низким уровнем эффективности. Напомним, что возможность в совершении указанного действия обусловлена следующим: главным принципом при разработке критериев эффективности является наличие прямой и однозначной взаимосвязи между поставленной целью и используемым признаком эффективности.

Еще одним действием, выполняющемся на отмеченном этапе, является 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.

После того, как были проделаны отмеченные выше действия в рамках рассматриваемой методики и определены недостигнутые цели механизма, переходим к следующему этапу – пятому. 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 нами методике оценки эффективности механизма формирования ЕТП в ЕАЭС, предполагается, что имеется возможность дальнейшего применения отмеченного механизма.

Таким образом, использование разработанной автором 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, необходимых 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 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.

Указанные выше результаты выступают аргументами, подтверждающими необходимость использования разработанной нами методики оценки эффективности применения механизма создания ЕТП в рамках евразийской интеграции. Следует отметить, что предложенная методика является универсальной и может быть использована в качестве основы при оценке эффективности механизмов по формированию единого пространства и на других видах транспорта в ЕАЭС.

3.2 Разработка критериев эффективности и транспортных показателей методики оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок

Важными элементами механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС, приведенного на рисунке 9, выступают критерии и показатели. Их наличие позволяет определить эффективность применения отмеченного механизма и, в случае

необходимости, осуществить своевременную корректировку его инструментов. Благодаря этому получаем возможность свести возникновение риска отсутствия ожидаемых результатов к минимуму.

Напомним, что под критериями понимаем признак, на основании которого формируется оценка качества создания ЕТП в рамках евразийской интеграции. Принимая во внимание вышесказанное и используя цели и задачи, закрепленные в Договоре о ЕАЭС⁷⁰, предлагаем следующие КЭ методики оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сегменте автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС:

- уровень сформированности рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС;
- уровень интеграции автомобильных транспортных систем стран евразийского союза в мировую транспортную сеть;
- уровень согласованности нормативно-правовой базы грузовой автотранспортной отрасли в ЕАЭС;
- уровень использования автомобильного грузового транспортного потенциала государств-членов ЕАЭС;
- уровень качества предоставляемых услуг на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС;
- уровень конкурентоспособности грузовых автоперевозчиков в странах ЕАЭС;
- уровень развития автомобильной транспортной инфраструктуры в ЕАЭС;
- уровень квалификации кадрового персонала, работающего в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС;
- уровень развития инновационной и научной деятельности в грузовой автотранспортной сфере ЕАЭС;

⁷⁰ Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

- уровень безопасности на автомобильном грузовом транспорте в ЕАЭС;
- уровень загрязнения грузовым автотранспортом окружающей среды в ЕАЭС;
- уровень инвестиционной привлекательности грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС.

Структура критериев эффективности применения механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС показана на рисунке 20.

Как было сказано ранее, применение разработанной методики (см. § 3.1) возможно при одновременном использовании системы КЭ и транспортных показателей. Опираясь на сформированный перечень КЭ, предлагаем сгруппировать основные транспортные показатели и использовать их в методике оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС в следующей вариации:

1. Уровень сформированности рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС:

- объем перевозок грузов автотранспортом в ЕАЭС;
- грузооборот на автотранспорте в ЕАЭС;
- количество каботажных автоперевозок;
- коэффициент использования пробега грузового автомобиля на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС;
- количество новых перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок из государств-членов ЕАЭС.

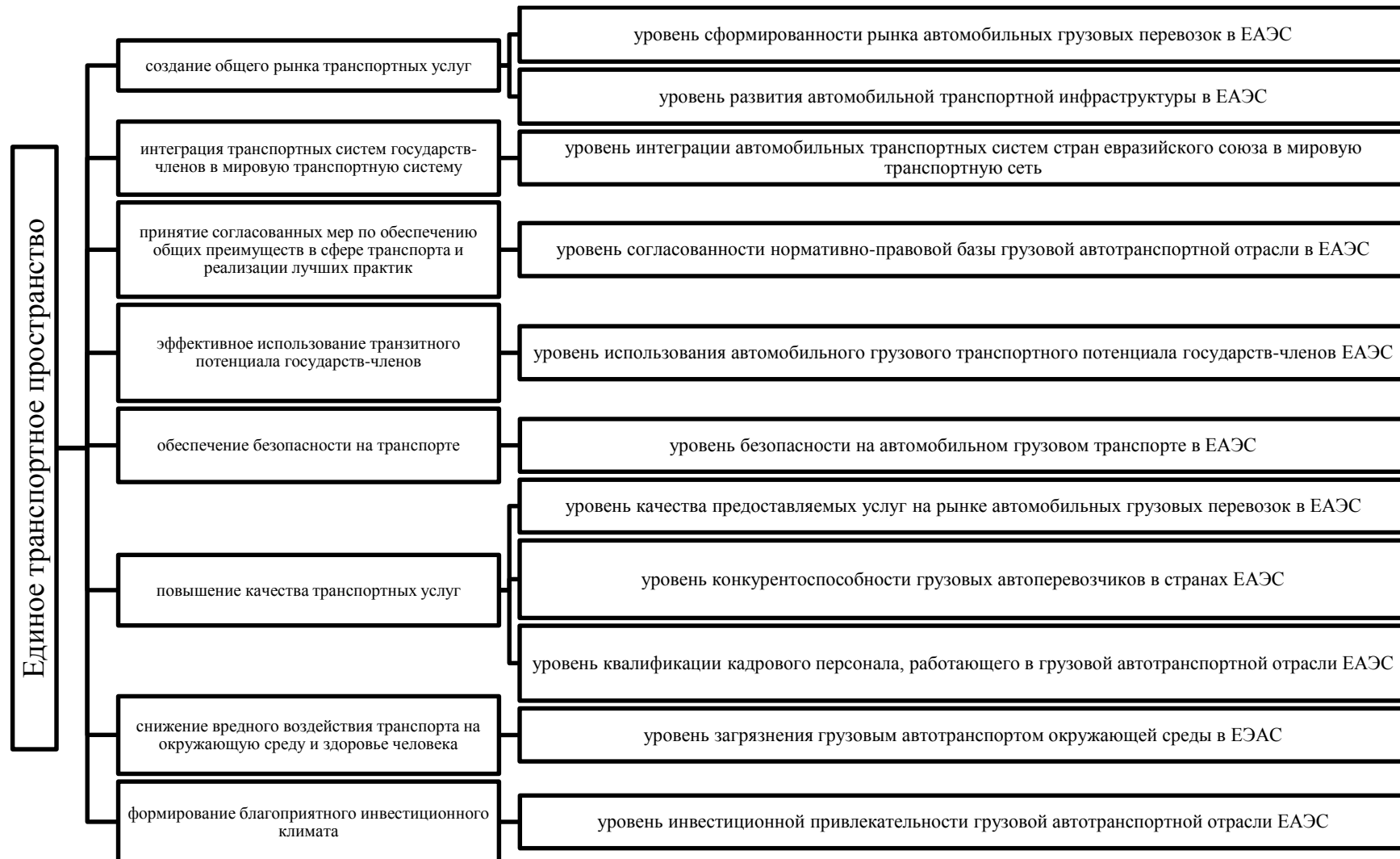


Рисунок 20 – Система критериев эффективности применения механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок Евразийского экономического союза

Источник: составлено автором

2. Уровень интеграции автомобильных транспортных систем стран евразийского союза в мировую транспортную сеть:

- объем перевозок грузов автотранспортом в международном автомобильном сообщении;
- грузооборот на автотранспорте в международном автомобильном сообщении;
- количество сквозных грузовых транзитных автоперевозок по территории ЕАЭС;
- количество иностранных перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС;
- время прохождения грузового автомобильного транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ЕАЭС.

3. Уровень согласованности нормативно-правовой базы грузовой автотранспортной отрасли в ЕАЭС:

- количество унифицированных нормативно-правовых документов, регулирующих грузовой автотранспорт в ЕАЭС.

4. Уровень использования автомобильного грузового транспортного потенциала государств-членов ЕАЭС:

- количество сквозных грузовых транзитных автоперевозок по территории ЕАЭС;
- объем перевозок грузов автотранспортом в ЕАЭС;
- грузооборот на автотранспорте в ЕАЭС;
- коэффициент использования пробега грузового автомобиля на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС;
- доля грузовых автотранспортных услуг в ВВП (транспортоемкость).

5. Уровень качества предоставляемых услуг на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС:

- среднее отклонение прибытий груза от назначенного срока;
- среднее превышение назначенного срока;

- максимальное превышение назначенного срока;
- число отклонений прибытия груза к назначенному сроку;
- число прибытий грузов к назначенному сроку;
- средняя скорость перевозки груза автотранспортом;
- коэффициент сохранности доставленного груза;
- время прохождения грузового автомобильного транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ЕАЭС.

6. Уровень конкурентоспособности грузовых автоперевозчиков в странах ЕАЭС:

- количество новых перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок из государств-членов ЕАЭС;
- количество иностранных перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС.

7. Уровень развития автомобильной транспортной инфраструктуры в ЕАЭС:

- протяженность автомобильных путей сообщения;
- протяженность введенных в эксплуатацию новых автомобильных дорог;
- плотность автомобильных путей сообщения;
- средняя скорость движения груза автотранспортом;
- время прохождения грузового автомобильного транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ЕАЭС.

8. Уровень квалификации кадрового персонала, работающего в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС:

- занятость на автомобильном грузовом транспорте;
- численность работающих на автомобильном грузовом транспорте и имеющих соответствующее высшее образование;
- численность работающих на автомобильном грузовом транспорте и имеющих соответствующее среднее специальное образование.

9. Уровень развития инновационной и научной деятельности в грузовой автотранспортной сфере ЕАЭС:

- затраты на научные исследования и разработки в сфере автомобильного грузового транспорта.

10. Уровень безопасности на автомобильном грузовом транспорте в ЕАЭС:

- аварийность на автомобильном грузовом транспорте;
- количество погибших на автомобильном грузовом транспорте;
- количество человек, получивших разную степень тяжести вреда здоровью в результате аварии на автомобильном грузовом транспорте.

11. Уровень загрязнения грузовым автотранспортом окружающей среды в ЕАЭС:

- объем выбросов вредных веществ от автомобильного грузового транспорта в окружающую среду;
- объем потребления топлива автомобильным грузовым транспортом в ЕАЭС.

12. Уровень инвестиционной привлекательности грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС:

- количество привлеченных инвестиций в грузовую автотранспортную отрасль ЕАЭС;
- количество государственных инвестиций в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС;
- количество частных инвестиций в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС;
- количество иностранных инвестиций в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС.

Рассмотрим подробнее отмеченные ранее показатели. Начнем с измерителей КЭ «Уровень сформированности рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС»:

1) объем перевозок грузов автотранспортом в ЕАЭС ($Q_{общ.гр}$) – количество груза, перевезенного автотранспортом внутри ЕАЭС, в т. Определяется по формуле:

$$Q_{общ.гр} = \sum Q_i, \quad (1)$$

где Q_i – объем перевозок грузов автотранспортом, выполненный i -ой страной-членом ЕАЭС за отчетный период, в т.

2) грузооборот на автотранспорте в ЕАЭС (W) – показатель объема работы, выполненной грузовым автотранспортом в ЕАЭС, в т-км. Определяется по формуле:

$$W = Q_{общ.гр} * L, \quad (2)$$

где $Q_{общ.гр}$ – количество перевезенного груза автотранспортом в ЕАЭС за отчетный период, в т.;

L – расстояние перевозки груза автотранспортом, в км.

3) количество каботажных автоперевозок ($Q_{общ.к}$) – количество перевозок, выполненных автоперевозчиками из государств-членов ЕАЭС по территории другого государства-члена ЕАЭС. Определяется по формуле:

$$Q_{общ.к} = \sum Q_k, \quad (3)$$

где Q_k – суммарное количество перевозок, выполненных автоперевозчиками из государств-членов ЕАЭС по территории другого государства-члена ЕАЭС за отчетный период.

4) коэффициент использования пробега грузового автомобиля на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС ($K_{исп}$) – характеризует степень полезного использования грузового автомобильного транспорта. Определяется по формуле:

$$K_{исп} = \frac{L_{гр}}{L_{общ}}, \quad (4)$$

где $L_{гр}$ – расстояние пробега автомобиля с грузом, в км;

$L_{общ}$ – общий пробег грузового автомобиля, в км.

5) количество новых перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок из государств-членов ЕАЭС ($Q_{общ.н.пер}$) – количество автоперевозчиков из государств-членов ЕАЭС, появившихся на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС в отчетном периоде. Определяется по формуле:

$$Q_{общ.н.пер} = \sum Q_{н.пер}, \quad (5)$$

где $Q_{н.пер}$ – суммарное количество автоперевозчиков из государств-членов ЕАЭС, появившихся на рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС за отчетный период.

Далее рассмотрим показатели КЭ «Уровень интеграции автомобильных транспортных систем стран евразийского союза в мировую транспортную сеть». К ним относят:

1) объем перевозок грузов автотранспортом в международном автомобильном сообщении ($Q_{межд.гр}$) – количество груза, экспортированного в ЕАЭС и импортированного из него, т. Определяется по формуле:

$$Q_{межд.гр} = E_{гр} + I_{гр}, \quad (6)$$

где $E_{гр}$ – количество экспортированного груза из ЕАЭС за отчетный период, в т;

$I_{гр}$ – количество импортированного груза в ЕАЭС за отчетный период, в т.

2) грузооборот на автотранспорте в международном автомобильном сообщении ($W_{межд}$), в т-км – показатель объема работы в международном сообщении, выполненной грузовым автотранспортом в ЕАЭС, т-км. Определяется по формуле:

$$W_{межд} = Q_{межд.гр} * L, \quad (7)$$

где $Q_{межд.гр}$ – количество перевезенного груза автотранспортом в международном сообщении в ЕАЭС за отчетный период, в т.;

L – расстояние перевозки груза автотранспортом, в км.

3) количество сквозных грузовых транзитных автоперевозок по территории ЕАЭС ($Q_{общ.ск.т}$) – количество транзитных автоперевозок грузов, следующих через территорию государств-членов ЕАЭС в третьи страны. Определяется по формуле:

$$Q_{общ.ск.т} = \sum Q_{ск.т} , \quad (8)$$

где $Q_{ск.т}$ – суммарное количество транзитных автоперевозок грузов, следующих через территорию государств-членов ЕАЭС в третьи страны за отчетный период.

4) количество иностранных перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС ($Q_{общ.ин.пер}$) – количество автоперевозчиков из третьих стран, функционирующих на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС. Определяется по формуле:

$$Q_{общ.ин.пер} = \sum Q_{ин.пер} , \quad (9)$$

где $Q_{ин.пер}$ – суммарное количество автоперевозчиков из третьих стран, функционирующих на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС за отчетный период.

5) время прохождения грузового автомобильного транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ЕАЭС ($t_{общ.т.о.}$) – время, которое требуется грузовому автотранспорту на прохождение всех таможенных операций при пересечении внешней границы ЕАЭС, в ч. Определяется по формуле:

$$t_{общ.т.о} = \sum t_{т.о} , \quad (10)$$

где $t_{т.о.}$ – суммарное время прохождения грузовым автотранспортом необходимых таможенных операций, в ч.

Следующие показатели, которые мы рассмотрим, относятся к КЭ «Уровень согласованности нормативно-правовой базы грузовой автотранспортной отрасли в ЕАЭС»:

1) количество унифицированных нормативно-правовых документов, регулирующих грузовой автотранспорт в ЕАЭС ($Q_{общ.ун}$) – это общее количество гармонизированных правовых документов, регулирующих грузовой автотранспорт в ЕАЭС. Определяется по формуле:

$$Q_{общ.ун} = \sum Q_{ун.д} , \quad (11)$$

где $Q_{ун.д}$ – суммарное количество унифицированных документов, регулирующих грузовой автотранспорт в ЕАЭС за отчетный период.

Теперь определим показатели КЭ «Уровень использования автомобильного грузового транспортного потенциала государств-членов ЕАЭС»:

1) количество сквозных грузовых транзитных автоперевозок по территории ЕАЭС (определяется по формуле, аналогичной формуле (8));

2) объем перевозок грузов автотранспортом в ЕАЭС (определяется по формуле, аналогичной формуле (1));

3) грузооборот на автотранспорте в ЕАЭС (определяется по формуле, аналогичной формуле (2));

4) коэффициент использования пробега грузового автомобиля на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС (определяется по формуле, аналогичной формуле (4));

5) доля грузовых автотранспортных услуг в ВВП (транспортоемкость) ($T_{емк}$) – рассчитывается как отношение грузооборота на автотранспорте к ВВП в сопоставимых ценах, в %. Определяется по формуле:

$$T_{емк} = \frac{W}{ВВП} * 100\% , \quad (12)$$

где W – грузооборот на автотранспорте в ЕАЭС за отчетный период, в т-км;

$ВВП$ – валовый внутренний продукт в сопоставимых ценах за отчетный период, в млн.долл.

Далее рассмотрим показатели КЭ «Уровень качества предоставляемых услуг на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС»:

а) показатели своевременности выполнения перевозки:

– среднее отклонение прибытий груза от назначенного срока (t_0), в ч.:

$$t_0 = \frac{\sum_{i=1}^n |t_{i,\phi} - t_{i,y}|}{n}, \quad (13)$$

где n – общее количество поставок груза за отчетный период;

$t_{i,\phi}$ – фактический момент прибытия груза, в ч.;

$t_{i,y}$ – установленный срок прибытия груза, в ч.

– среднее превышение назначенного срока (t_{np}), в ч.:

$$t_{np} = \frac{\sum_{i=1}^n (t_{i,\phi} - t_{i,n})}{n}, \text{ при } t_{i,\phi} \succ t_{i,n}, \quad (14)$$

где n – общее количество поставок груза за отчетный период;

$t_{i,\phi}$ – фактический момент прибытия груза, в ч.;

$t_{i,n}$ – установленный срок прибытия груза, в ч.

– максимальное превышение назначенного срока ($t_{\max.np}$), в ч.:

$$t_{\max.np} = \max(t_{i,\phi} - t_{i,n}), \quad i = 1, 2, \dots, n, \quad (15)$$

где $t_{i,\phi}$ – фактический момент прибытия груза, в ч.;

$t_{i,n}$ – установленный срок прибытия груза, в ч..

– число отклонений прибытия груза к назначенному сроку ($Q_{откл}$):

$$Q_{откл} = \frac{t_0}{t_{\max}} \times 100\%, \quad (16)$$

где t_o – средняя величина отклонения прибытия груза от назначенного срока, в ч.;

t_{max} – максимально допустимая величина отклонения времени прибытия груза от назначенного срока, в ч.

- число прибытий грузов к назначенному сроку ($Q_{назн.}$):

$$Q_{назн.} = \sum n_{н.с.}, \quad (17)$$

где $n_{н.с.}$ – в суммарное число прибытий грузов в назначенный срок.

- б) показатели срочности перевозки груза:

- средняя скорость перевозки груза автотранспортом (v), в км/ч:

$$v = \frac{\sum_{i=1}^n \left(\frac{L_i}{t_i} \right)}{n}, \quad (18)$$

где n – общее количество поставок груза за отчетный период;

t_i – время перевозки i -й партии груза, в ч.;

L_i – расстояние перевозки i -й партии груза, км.

- с) показатели сохранности перевозимых грузов:

- коэффициент сохранности доставленного груза ($K_{сх}$):

$$K_{сх} = 1 - \frac{\sum N_{нс}}{\sum N}, \quad (19)$$

где $N_{нс}$ – количество несохранных отправок;

N – количество отправок.

Также к показателям рассматриваемого КЭ можно отнести и такой измеритель, как время прохождения грузового автомобильного транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ЕАЭС, который определяется по формуле, аналогичной формуле (10).

Далее рассмотрим показатели КЭ «Уровень конкурентоспособности грузовых автоперевозчиков в странах ЕАЭС». К ним относят:

- 1) количество новых перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок из государств-членов ЕАЭС (определятся по формуле, аналогичной формуле (5));
- 2) количество иностранных перевозчиков на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС (определяются по формуле, аналогичной формуле (9)).

Теперь изучим показатели КЭ «Уровень развития автомобильной транспортной инфраструктуры в ЕАЭС»:

- 1) протяженность автомобильных путей сообщения ($L_{общ.авт}$), в км:

$$L_{общ.авт} = \sum L_{авт}, \quad (20)$$

где $L_{авт}$ – суммарная протяженность автомобильных путей сообщения в ЕАЭС, в км.

- 2) протяженность введенных в эксплуатацию новых автомобильных дорог ($L_{общ.авт.н}$), в км:

$$L_{общ.авт.н} = \sum L_{авт.н}, \quad (21)$$

где $L_{авт.н}$ – суммарная протяженность введенных в эксплуатацию новых автомобильных дорог в ЕАЭС, в км.

- 3) плотность автомобильных путей сообщения (P):

$$P = \frac{L_{авт}}{S}, \quad (22)$$

где $L_{авт}$ – суммарная протяженность автомобильных путей сообщения в ЕАЭС, в км;

S – площадь ЕАЭС, в км².

4) средняя скорость перевозки груза автотранспортом (определяется по формуле, аналогичной формуле (18));

5) время прохождения грузового автомобильного транспорта через пункты пропуска, расположенные на внешней границе ЕАЭС (определяется по формуле, аналогичной формуле (10)).

Далее рассмотрим показатели КЭ «Уровень квалификации кадрового персонала, работающего в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС»:

1) занятость на автомобильном грузовом транспорте ($E_{общ.авт}$):

$$E_{общ.авт} = \sum E_{авт} , \quad (23)$$

где $E_{авт}$ – суммарная численность экономически активного населения, работающего на автомобильном грузовом транспорте, чел.

2) численность работающих на автомобильном грузовом транспорте и имеющих соответствующее высшее образование ($E_{общ.авт.высш}$):

$$E_{общ.авт.высш} = \sum E_{авт.высш} , \quad (24)$$

где $E_{авт.высш}$ – суммарная численность экономически активного населения, работающего на автомобильном грузовом транспорте и имеющего соответствующее высшее образование, чел.

3) численность работающих на автомобильном грузовом транспорте и имеющих соответствующее среднее специальное образование ($E_{общ.авт.ср}$):

$$E_{общ.авт.ср} = \sum E_{авт.ср} , \quad (25)$$

где $E_{авт.ср}$ – суммарная численность экономически активного населения, работающего на автомобильном грузовом транспорте и имеющего соответствующее среднее специальное образование, чел.

Определим показатели следующего КЭ «Уровень развития инновационной и научной деятельности в грузовой автотранспортной сфере ЕАЭС»:

1) затраты на научные исследования и разработки в сфере автомобильного грузового транспорта ($C_{общ.авт}$), в млн.долл:

$$C_{общ.авт} = \sum C_{авт} , \quad (26)$$

где $C_{авт}$ – суммарное количество денежных средств, идущих на научные исследования и разработки в сфере автомобильного грузового транспорта, в млн.долл.

Теперь рассмотрим показатели КЭ «Уровень безопасности на автомобильном грузовом транспорте в ЕАЭС»:

1) аварийность на автомобильном грузовом транспорте ($A_{общ.авт}$):

$$A_{общ.авт} = \sum A_{авт} , \quad (27)$$

2) где $A_{авт}$ – суммарное количество дорожно-транспортных происшествий на автомобильном грузовом транспорте.

3) количество погибших на автомобильном грузовом транспорте ($D_{общ.авт}$), тыс.чел:

$$D_{общ.авт} = \sum D_{авт} , \quad (28)$$

где $D_{авт}$ – суммарная численность погибших, в результате аварий на автомобильном грузовом транспорте, тыс.чел.

4) количество человек, получивших разную степень тяжести вреда здоровью в результате аварии на автомобильном грузовом транспорте ($H_{общ.авт}$), тыс.чел:

$$H_{общ.авт} = \sum H_{авт} , \quad (29)$$

где $H_{авт}$ – суммарная численность людей, получивших различную степень тяжести вреда здоровью в результате аварий на автомобильном грузовом транспорте, тыс.чел.

Далее определим показатели КЭ «Уровень загрязнения грузовым автотранспортом окружающей среды в ЕЭАС»:

1) объем выбросов вредных веществ от автомобильного грузового транспорта в окружающую среду (M_{rli}), в т:

$$M_{rli} = m_{rli} * L_{rl} * K_{ri} * K_{rTi} * 10^{-6}, \quad (30)$$

где m_{rli} – пробеговой выброс i -го загрязняющего вещества грузовыми автомобилями при движении вне населённых пунктов в зависимости от грузоподъёмности и типа двигателя, в г/км;

L_{rl} – суммарный пробег грузовых автомобилей при движении вне населённых пунктов, в км;

K_{ri} – коэффициент, учитывающий изменение пробегового выброса грузовых автомобилей от уровня использования грузоподъёмности и пробега;

K_{rTi} – коэффициент, учитывающий влияние технического состояния грузовых автомобилей на массовый выброс i -го загрязняющего вещества в зависимости от типа двигателя.

2) объем потребления топлива автомобильным грузовым транспортом в ЕАЭС (Q_m), в л/100км:

$$Q_m = (0,01 * (h_n * L + h_{mp} * W) K_{\Sigma}) * N_{авт}, \quad (31)$$

где 0,01 – учитывает, что базовая норма дана на 100 км;

h_n – норма расхода топлива, в л/100 км;

L – пробег грузового автомобиля, в км;

h_{mp} – норма расхода топлива с учетом транспортных работ, в л/100 км;

W – транспортные работы, в т-км;

K_{Σ} – поправочный коэффициент;

$N_{авт}$ – общее количество грузовых автомобилей в ЕАЭС.

Наконец, рассмотрим показатели КЭ «Уровень инвестиционной привлекательности грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС»:

1) количество привлеченных инвестиций в грузовую автотранспортную отрасль ЕАЭС ($I_{общ.тр}$), в млн.долл:

$$I_{общ.тр} = \sum I_{тр} , \quad (32)$$

где $I_{тр}$ – суммарное количество всего привлеченных инвестиций в грузовую автотранспортную отрасль ЕАЭС, в млн.долл.

2) количество государственных инвестиций в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС ($I_{общ.гос.тр}$), в млн.долл:

$$I_{общ.гос.тр} = \sum I_{гос.тр} , \quad (33)$$

где $I_{гос.тр}$ – суммарное количество привлеченных государственных инвестиций в грузовую автотранспортную отрасль ЕАЭС, в млн.долл.

3) количество частных инвестиций в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС ($I_{общ.чс.тр}$), в млн.долл:

$$I_{общ.чс.тр} = \sum I_{чс.тр} , \quad (34)$$

где $I_{чс.тр}$ – суммарное количество привлеченных частных инвестиций в грузовую автотранспортную отрасль ЕАЭС, в млн.долл.

4) количество иностранных инвестиций в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС ($I_{общ.ин.тр}$), в млн.долл:

$$I_{общ.ин.тр} = \sum I_{ин.тр} , \quad (35)$$

где $I_{ин.тр}$ – суммарное количество привлеченных иностранных инвестиций в грузовую автотранспортную отрасль ЕАЭС, в млн.долл.

В общем виде классификация транспортных показателей по критериям эффективности механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС приведена на рисунке 21.

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

Рисунок 21 – Классификация транспортных показателей по критериям эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок Евразийского экономического союза

Источник: составлено автором

Необходимо отметить, что рассмотренные транспортные показатели КЭ следует использовать для оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС. Перечень измерителей, по нашему мнению, является достаточным на сегодняшний день, но не исчерпывающим. Безусловно, состав показателей необходимо обновлять и дополнять периодически, т.к. только в этом случае возможно объективно оценить эффективность механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС.

3.3. Разработка целевых индикаторов методики оценки эффективности механизма формирования единого транспортного пространства в сфере автомобильных грузовых перевозок

Целевые индикаторы играют важную роль в процессе оценки результатов, полученных при формировании ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС. Они позволяют установить обратную связь между изменениями на автомобильном грузовом транспорте ЕАЭС, полученными под воздействием отмеченных ранее инструментов, и установленными целями, которые планировалось изначально достичь. Помимо этого, индикаторы позволяют осуществить краткосрочное и долгосрочное планирование и определить с высокой долей вероятности основные направления совершенствования механизма формирования ЕТП в сегменте автомобильных грузовых перевозок. Также их наличие способствует увеличению объемов инвестиций в транспортной сфере, поскольку на основе индикаторов инвесторы имеют возможность определить привлекательность инфраструктурных и прочих проектов в рассматриваемой сфере.

Поскольку одним из условий формирования и применения целевых индикаторов, необходимых для использования в рамках авторской методики оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС, является учет соответствующего международного опыта в транспортной отрасли, рассмотрим опыт ЕС. В этом контексте наибольший интерес для нас представляет содержание Белой книги 2001 г.⁷¹, поскольку именно в этом документе впервые появляются положения, в соответствии с которыми предполагалось осуществить мониторинг и среднесрочный обзор ожидаемых результатов на европейском транспорте.

В ходе подробного изучения отмеченного документа было определено, что индикаторы находились во взаимосвязи с установленными целями и охватывали практически весь спектр существующих проблемных вопросов европейского транспорта. Особое внимание при этом уделялось таким аспектам, как рост энергоэффективности используемых транспортных средств, сокращение объемов выбросов вредных веществ в атмосферу (СО₂ и пр.), повышение безопасности на транспорте, увеличение объемов использования более экологичных видов топлива, повышение качества предоставляемых транспортных услуг и др.

Необходимо отметить, целевые индикаторы в рассматриваемом документе определялись как совокупность измерителей, отражающих степень достижения целей в транспортной отрасли на основе имеющихся (базисных) и прогнозируемых (ожидаемых) значений. На наш взгляд, указанная методика оценки эффективности используемых мероприятий и действий, направленных на достижение определенных результатов в транспортной отрасли, является вынужденной, поскольку в тот период отсутствовала какая-либо международная практика по формированию ЕТП и не имелось возможности использовать альтернативы, опираясь на уже достигнутые значения

⁷¹ European transport policy for 2010: time to decide (White paper of the European Communities (September 12, 2001)). – Режим доступа: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf

транспортных показателей других интеграционных объединений. В нашем случае, изучая процесс создания единого пространства на автомобильном грузовом транспорте в рамках ЕАЭС, мы обладаем некоторым преимуществом, т.к. имеем возможность использовать опыт ЕС в этом процессе с учетом необходимости его корректировки и адаптации к евразийским условиям.

Рассмотрим европейские индикаторы, которые были разработаны для оценки эффективности формирования ЕТП в ЕС. Следует сказать, что большую часть среди этих измерителей составили гуманитарные и экологические показатели. По нашему мнению, отмеченное обстоятельство можно объяснить высоким уровнем интеграционного развития ЕС, который, достигнув определенных экономических результатов, направил свое внимание на решение социальных вопросов, требующих больших затрат.

Считаем необходимым отметить, что разработанные европейские индикаторы не всегда были в состоянии объективно определить роль транспортной политики в достижении ожидаемых целей. Чтобы снять в какой-то степени с себя ответственность за допущенную неточность в отчетных документах, делалась оговорка, что положительная динамика таких показателей, как объем перевозок, грузооборот, снижение выбросов вредных веществ в окружающую среду достигалась за счет воздействия различных факторов, в том числе и за счет функционирования транспортной политики. Также при оценке промежуточных итогов процесса формирования ЕТП не всегда приводились количественные характеристики достигнутых результатов. Иногда имели место только качественные характеристики. Так, в случае с таким показателем, как затраты на научные исследования и разработки в сфере европейского транспорта, отмечался лишь факт их увеличения по отмеченному направлению.

Следует отметить, что в число транспортных индикаторов также были включены показатели, которые характеризовали функционирование машиностроительной отрасли, т.е. индикаторы, связанные с производством

транспортных средств, притом, что экономическим показателям не было уделено практически никакого внимания.

В целом, можно сказать, что индикаторы, определенные в Белой книге 2001 г.⁷², имели слабую взаимосвязь между собой. Указанное обстоятельство было отражено и в докладе европейских экспертов.⁷³ На наш взгляд, отмеченный недостаток европейских целевых индикаторов связан с их наднациональным уровнем применения, когда существует необходимость в согласовании всех элементов транспортной политики, в том числе и транспортных индикаторов, со всеми государствами-членами интеграционного объединения.

Рассмотрев международный опыт ЕС по формированию транспортных индикаторов, предлагаем следующие целевые индикаторы, которые позволили бы оценить эффективность механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС:

- индикатор, отражающий сформированность рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС;
- индикатор, отражающий степень интеграции автомобильных транспортных систем стран евразийского союза в мировую транспортную сеть;
- индикатор, отражающий степень согласованности нормативно-правовой базы грузовой автотранспортной отрасли в ЕАЭС;
- индикатор, отражающий степень использования автомобильного грузового транспортного потенциала государств-членов ЕАЭС;
- индикатор, отражающий качество предоставляемых услуг на рынке автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС;
- индикатор, отражающий конкурентоспособность грузовых автоперевозчиков в странах ЕАЭС;

⁷² Там же.

⁷³ Effectiveness of the EU White paper: «European transport policy for 2010». J.A. Annema research is carried out by order of the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management, MNP project № 773002/01 Report 773002028/2005

- индикатор, отражающий степень развития автомобильной транспортной инфраструктуры в ЕАЭС;
- индикатор, отражающий квалификацию кадрового персонала, работающего в грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС;
- индикатор, отражающий развитие инновационной и научной деятельности в грузовой автотранспортной сфере ЕАЭС;
- индикатор, отражающий степень безопасности на автомобильном грузовом транспорте в ЕАЭС;
- индикатор, отражающий степень загрязнения грузовым автотранспортом окружающей среды в ЕАЭС;
- индикатор, отражающий инвестиционную привлекательность грузовой автотранспортной отрасли ЕАЭС.

Указанные индикаторы сформированы на основе таких принципов, как объективность, однозначность, доступность, актуальность, адаптивность. Их соотношение с КЭ представлено на рисунке 22.

Изначально для определения значений целевых индикаторов предполагалось использовать официальные данные международной статистики. Для удобства отображения числовых значений индикаторов нами была разработана соответствующая форма (таблица 2).

Таблица 2 – Форма отображения числовых значений целевых индикаторов

Наименование критерия эффективности	Характеристика значения индикатора		
	Низкий	Средний	Высокий
<i>Показатель 1</i>	<i>число 1.1</i>	<i>число 2.1</i>	<i>число 3.1</i>
<i>Показатель 2</i>	<i>число 1.2</i>	<i>число 2.2</i>	<i>число 3.2</i>
...
<i>Показатель n</i>	<i>число 1.n</i>	<i>число 2.n</i>	<i>число 3.n</i>

Примечание: *n* – натуральное число, отражающее номер показателя
 Источник: составлено автором

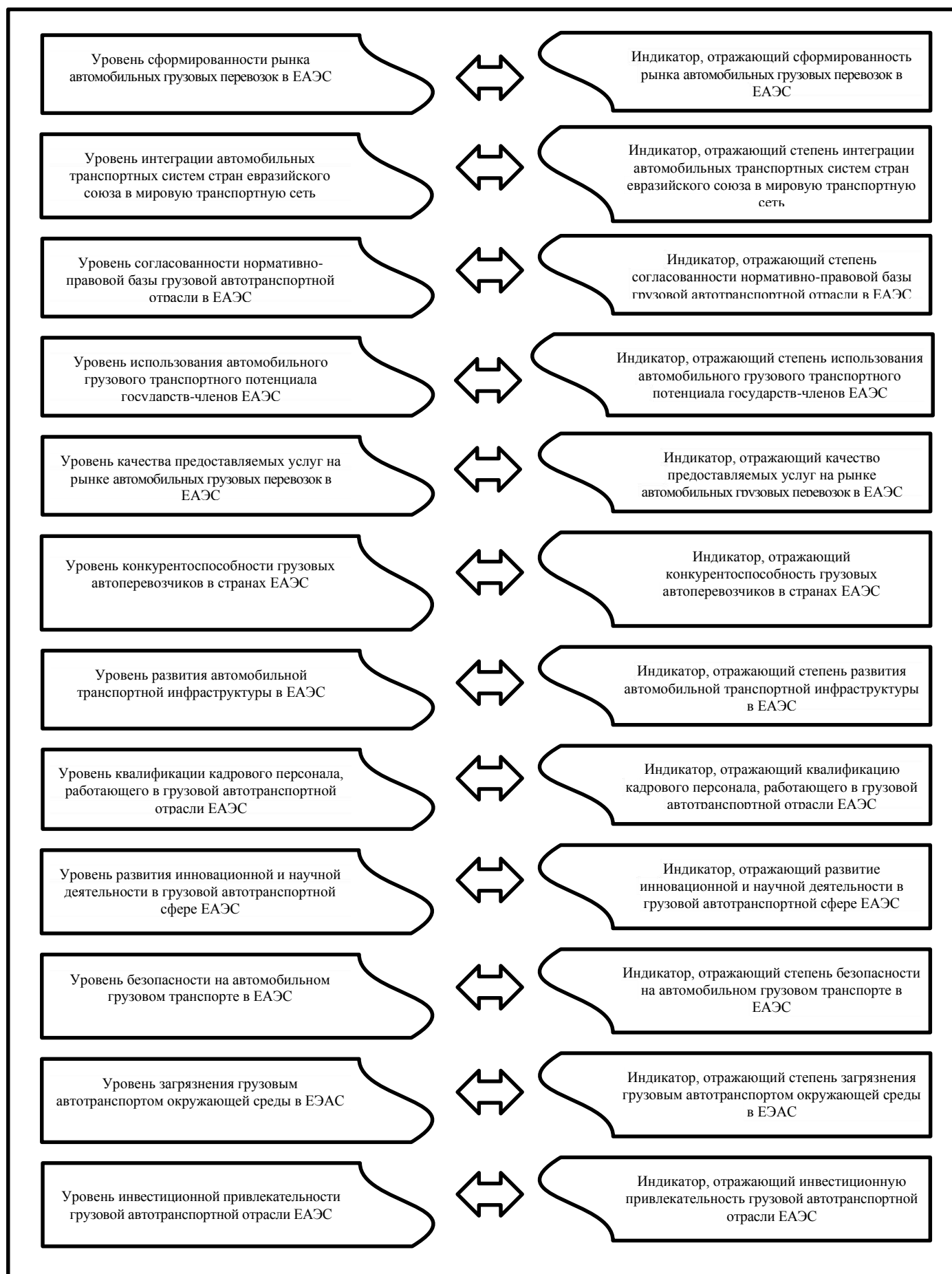


Рисунок 22 – Взаимосвязь критериев эффективности и целевых индикаторов
Источник: составлено автором

Значение индикаторов *число 1.1, число 2.1, число 3.1... число 1.n, число 2.n, число 3.n* по каждому соответствующему показателю КЭ планировалось определять с учетом значений аналогичных показателей, приведенных в отчетах международной статистики.

Международные статистические отчеты использовались бы и при определении характеристики индикаторов (*низкий, средний, высокий*) следующим образом: для значения «*низкий*» – минимальное значение соответствующего показателя, для значения «*средний*» – среднее значение соответствующего показателя, для значения «*высокий*» – максимальное значение соответствующего показателя.

Принимая во внимание, что опыт ЕС по созданию ЕТП является, по нашему мнению, передовым, то значение индикатора «*высокий*» определялось бы значением соответствующего показателя, достигнутого в ЕС. Учитывая, что ЕАЭС находится в начале пути по формированию ЕТП на своей территории, то значение индикатора «*низкий*» определялось бы значением соответствующего показателя, достигнутого в ЕАЭС. Значение индикатора «*среднее*» определялось бы как среднее значение соответствующего показателя, существующего в международной статистике.

Однако, изучив статистические материалы Европейской экономической комиссии ООН⁷⁴, Европейского союза⁷⁵ и Евразийской экономической комиссии⁷⁶, пришли к выводу, что имеем возможность определить только значение индикатора, отражающего сформированность рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС, по одному показателю «Грузооборот», поскольку лишь по нему имеются открытые данные и в ЕС, и в ЕАЭС (таблица 3).

⁷⁴ The UNECE Transport Statistics for Europe and North America. UNITED NATIONS New York and Geneva, 2017. – Volume LVIII. – Режим доступа: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/2017_INLAND_TRANSPORT_STATISTICS.pdf

⁷⁵ Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union, 2017. – Режим доступа: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf>

⁷⁶ Статистический ежегодник Евразийского экономического союза 2017. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2017.pdf

Таблица 3 – Значение индикатора, отражающего этап создания общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС

Уровень сформированности рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС	Характеристика индикатора, отражающего сформированность рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС		
	Низкий	Средний	Высокий
Грузооборот на автотранспорте в ЕАЭС	до 500 млрд. т-км	500-1700 млрд. т-км	от 1700 млрд. т-км

Источник: составлено автором

Например, предположим, что в 2020 г. грузооборот в ЕАЭС превысит показатель в 1700 млрд. т-км. Тогда, используя имеющееся значение индикатора (см. таблица 3), мы с уверенностью можем заявить, что показатель критерия эффективности механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС «Уровень сформированности рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС» выполнен, а значит, указанная в Договоре о ЕАЭС⁷⁷ цель по созданию общего рынка автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС – достигнута.

Необходимо сказать, в статистических отчетах ЕС имеются данные по таким показателям, как количество новых и иностранных перевозчиков на рынке автомобильных услуг ЕС, протяженность введенных в эксплуатацию новых дорог, занятость населения по видам транспорта, объем выбросов вредных веществ от грузового автотранспорта в окружающую среду, объем энергопотребления грузового автотранспорта и пр. Однако аналогичные показатели отсутствуют в Перечне статистических показателей официальной статистической информации, представляемой ЕЭК уполномоченными органами государств-членов ЕАЭС⁷⁸, и, как следствие, в соответствующих

⁷⁷ Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

⁷⁸ Перечень статистических показателей официальной статистической информации, представляемой Евразийской экономической комиссией уполномоченными органами государств-членов Евразийского экономического союза. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/metadata/Documents/R_167_stat_

статистических отчетах и публикациях, что делает невозможным осуществить в полном объеме оценку эффективности механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС.

Изучив статистику некоторых национальных органов государств-членов ЕАЭС, пришли к выводу, что значения большей части транспортных показателей, сгруппированных нами ранее в зависимости от КЭ (см. § 3.2), частично имеются в отмеченных статистических данных, но не аккумулируются Департаментом Статистики ЕЭК ЕАЭС. Таким образом, включение отмеченных показателей КЭ в перечень статистических показателей официальной статистической информации, представляемой ЕЭК уполномоченными органами государств-членов ЕАЭС, не потребовало бы дополнительных значительных расходов и способствовало бы количественному определению эффективности механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС с большей точностью.

Выводы по главе 3

1. В рамках третьей главы были даны практические рекомендации по совершенствованию предлагаемого механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС.

В условиях, когда на транспортные интеграционные процессы, протекающие в ЕАЭС, оказывают влияние различные внешние и внутренние факторы, говорить об эффективном использовании отмеченного механизма не представляется возможным без его своевременной актуализации.

2. Указанную проблему призвана решить разработанная автором методика оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС, позволяющая определить не только необходимость, но и направления его совершенствования.

3. Предложенные критерии эффективности, целевые индикаторы и транспортные показатели делают разработанную методику оценки эффективности механизма формирования ЕТП в сегменте грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС применимой к практике.

Для точного и объективного определения эффективности мероприятий и стратегий, реализуемых в транспортной сфере ЕАЭС было предложено расширить перечень статистических транспортных показателей официальной статистической информации, представляемой ЕЭК уполномоченными органами государств-членов ЕАЭС. Отмеченное авторское предложение также способствовало бы актуализации разработанного в рамках диссертационного исследования механизма формирования ЕТП в сфере грузовых автомобильных перевозок ЕАЭС.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключении сформулируем основные выводы по результатам проведенного 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.

Под ЕТП понимается совокупность транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их технологическая и техническая совместимость, основанная на гармонизированном законодательстве государств-членов в сфере транспорта.

Процесс становления и развития ЕТП в рамках нескольких государств находится в прямой зависимости от экстерналий (межгосударственных) и интерналий (внутригосударственных) детерминант, а также от барьеров и ограничений, которые способны препятствовать этому процессу. К таким барьерам можно отнести:

- административные;
- финансово-экономические;
- технические;
- инфраструктурные.

На наш взгляд, именно инфраструктурные барьеры в большей степени

препятствуют построению ЕТП, поскольку на их решение требуются огромные финансовые и временные затраты.

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 образований находится на этапе становления.

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

Также было установлено, что уровень развития транспорта ЕАЭС соответствует аналогичному периоду в ЕС, который происходил в 1995-2001 гг., 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 и пр.

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», под которым понимается совокупность законодательных, финансово-экономических и организационно-административных инструментов эффективного воздействия на процесс формирования ЕТП на территории государств-членов ЕАЭС, в рамках которого достигается беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств.

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 и направленность совершенствования предлагаемого механизма формирования ЕТП в сфере автомобильных грузовых перевозок ЕАЭС.

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.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные правовые документы

1. ГОСТ Р 51006 – 96 Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества. – Режим доступа: <https://www.asmap.ru/detail/gost-r-51005-96-uslugi-transportnye-gruzovye-perevozki-nomenklatura-pokazateley-kachestva>.
2. Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/
3. Договор о создании единой таможенной территории и формировании Таможенного союза от 6 октября 2007 г. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_93361/
4. Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (утр.силу). – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/supplement/3402>
5. Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС. – Режим доступа: <http://www.evrazes.com/docs/view/564>
6. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008). – Режим доступа: <http://www.evrazes.com/docs/view/68>
7. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215305/

8. Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017)). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

9. Приложение №24 Договора о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.08.2017)

10. Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, автомобильных грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы (утверждена Решением № 13 Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015). – Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70925970/#1000>

11. Решение № 374 Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества «О Концепции формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества» (принято в г. Москве 25.01.2008)

12. Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой и Российской Федерацией «О формировании Транспортного союза» от 22 января 1998 г. (утр. силу). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901793372>

13. Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств (Минск, 4 июня 1999 г.). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901776816>

14. Соглашение «О проведение согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества» от 24 марта 2005 г. (утр. силу). – Режим доступа: <http://www.evrazes.com/docs/view/57>

15. Соглашение о создании Содружества независимых государств от 8 декабря 1991 г. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/1118203/>

16. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями). – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/9014765>

Справочно-статистические материалы, отчеты, обзоры

17. Ежемесячный аналитический обзор Евразийской экономической комиссии «Об основных социально-экономических показателях Евразийского экономического союза». – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Analytics/indicators201711.pdf

18. Ивантер В.В. Транспортная политика единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий / отчет о научно-исследовательской работе / под руководством В.В. Ивантера. – М.: ИНП РАН, 2013. – 545 с.

19. Лесняков А.А. Развитие модели формирования рынка автотранспортных услуг в ЕАЭС: отчет о научно-исследовательской работе / А.А. Лесняков. – М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2016. – 61 с.

20. Перечень статистических показателей официальной статистической информации, представляемой Евразийской экономической комиссией уполномоченными органами государств-членов Евразийского экономического союза. – Режим доступа: www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/metadata/Documents/R_167_stat_indicators.pdf#pagemode=bookmarks

21. Статистический ежегодник Евразийского экономического союза 2017. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Stat_Yearbook_2017.pdf

22. The UNECE Transport Statistics for Europe and North America.

UNITED NATIONS New York and Geneva, 2017. - Volume LVIII. – Режим доступа:

https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/2017_INLAND_TRANSPORT_STATISTICS.pdf

23. Eu transport in figures – statistical pocketbook. European Union, 2017.

– Режим доступа:
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf>

Книги, учебники, учебные пособия

24. Гильяно А.А. Международные интеграционные процессы: инновационные, инвестиционные и инфраструктурные аспекты: монография / А.А. Гильяно, Т.Е. Кочергина, Н.В. Мозолева. – Ростов н/Д.: Российская таможенная академия, Ростовский филиал, 2015. – 176 с.

25. Ломакин В.К. Мировая экономика. Учебное пособие/ В.К. Ломакин. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. – 672 с.

26. Шипкова О.Т., Пророкова О.А. Мировая экономика. Учебное пособие / О.Т. Шипкова, О.А. Пророкова. – М.: РХТУ им. Д. И. Менделеева, 2009. – 271 с.

27. Мантусов В.Б. Мировая экономика и международные экономические отношения [Электронный ресурс]: учебник для студентов бакалавриата, обучающихся по специальностям «Мировая экономика», «Международные отношения» / В.Б. Мантусов [и др.]. – Электрон. текстовые данные. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 447 с. – Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/34480.html>. – ЭБС «IPRbooks»

28. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. «Современный экономический словарь. – 6-е изд., перераб. и доп. - М.» (ИНФРА-М, 2011)

Научные статьи, тезисы научных докладов, препринты

29. Авдокушин Е.Ф. Внешнеэкономический вектор стратегии России «Поворот на Восток» / Е.Ф. Авдокушин // Вопросы новой экономики, 2017. –

№ 3 (43). – С. 6-26.

30. Авдокушин Е.Ф. ЕАЭС в системе современных процессов международной экономической интеграции / Е.Ф. Авдокушин, А.В. Цой // Вопросы новой экономики, 2016. – № 3 (39). – С. 5-12.

31. Авдокушин Е.Ф. Железнодорожный транспорт в условиях трансформации глобальной экономики / Е.Ф. Авдокушин // Вопросы новой экономики, 2017. – № 1 (41). – С. 5-14.

32. Авдокушин Е.Ф. Поворот на Восток – евразийский вектор экономического развития России / Е.Ф. Авдокушин // Вопросы новой экономики, 2017. – № 2 (42). – С. 4-14.

33. Асаул М.А. Интеграционные направления деятельности в сфере трансфера и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе / М.А. Асаул // В сборнике: Проблемы предпринимательской и инвестиционно-строительной деятельности Материалы XVII научно-технической конференции. Под научной редакцией А.Н. Асаула, 2015. – С. 238-246.

34. Асаул М.А. Некоторые аспекты реализации и развития транзитного потенциала в рамках Евразийского экономического союза / М.А. Асаул // Экономика и управление, 2016. – № 6 (123). – С 4-7.

35. Асаул М.А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском Экономическом союзе / М.А. Асаул // Фундаментальные исследования, 2016. – № 2-1. – С. 120-124.

36. Богданова Т.В. Современное состояние российского рынка грузовых автоперевозок / Т.В. Богданова, Р.В. Русинов // Вестник Университета (Государственный университет управления), 2013. – № 9. – С.5-14.

37. Гайноченко Т.М. Северный морской путь как элемент межконтинентальных коммуникаций: угрозы и возможности / Т.М. Гайноченко // Вестник Университета (Государственный университет управления), 2015. – № 4. – С.79-83.

38. Джеймс Вулфенсон ТРАНСПОРТ МОЖЕТ ПОМОЧЬ В БОРЬБЕ С

БЕДНОСТЬЮ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.infousa.ru/economy/ijee1000.htm#_Toc18144636

39. Забоев А.И. Евразийская интеграция: формирование элементов новой логистики / С.В. Домнина, А.И. Забоев // Логистика и управление цепями поставок, 2017. – № 2 (79). – С. 49-64.

40. Забоев А.И. Развитие конкуренции на рынке международных автомобильных перевозок грузов в Российской Федерации / К.В. Холопов, А.И. Забоев // Российский внешнеэкономический вестник, 2014. – № 9. – С. 74-84.

41. Забоев А.И. Российский рынок международных автомобильных перевозок грузов: тенденции и перспективы / К.В. Холопов, А.И. Забоев // Российский внешнеэкономический вестник, 2014. – № 7. – С. 97-103.

42. Знатнов С. С. К вопросу о пропуске международного транзита по территории России с использованием внутренних водных путей / С.С. Знатнов // Транспортное дело России, 2016. – №1. – С. 143-145.

43. Знатнов С. С. Глобализация транспортных связей как фактор модернизации речных портов России и их интеграции в систему транспортных коммуникаций / С.С. Знатнов // Вестник Университета (Государственный университет управления), 2016. – № 4. – С.61-65.

44. Иваненко М.А. Реализация транзитного потенциала Российской Федерации на основе развития международных транспортных коридоров / М.А. Иваненко // Вестник Университета (Государственный университет управления), 2017. – № 4. – С. 120-124.

45. Карапетянц И.В. Трансформация логистических процессов в цифровой экономике / И.В. Карапетянц, Т.О. Толстых, Е.В. Шкарупета // Регион: системы, экономика, управление. 2017. – № 3 (38). – С. 104-110.

46. Комарова Е.М. Трансграничные перевозки товаров в интегрированном экономическом пространстве в РФ: проблемы и тенденции / Е.М. Комарова // Транспорт: наука, техника, управление, 2017. – № 9. – С. 62-66.

47. Ларин О.Н. Вопросы участия России в реализации китайской инициативы «Экономический пояс Шёлкового пути» / О.Н. Ларин, А.А. Никулин // Интеллект. Инновации. Инвестиции, 2016. – № 6. – С. 115-119.

48. Ларин О.Н. Геоэкономические интересы России в проекте «Экономического пояса Шёлкового пути» / О.Н. Ларин, А.А. Никулин, Д.Э. Тарасо // В сборнике: Структурные преобразования экономики Северного Кавказа: точки роста и перспективы развития. Материалы международного экономического форума. Редколлегия: Гришин В.И., Некрасов Е.Е., Асланов Д.И., 2016. – С. 17-24.

49. Ларин О.Н. Логистика Шёлкового пути / О.Н. Ларин, А.А. Никулин // Транспорт Российской Федерации, 2016. – № 1 (62). – С. 45-48.

50. Ларин О.Н. Механизмы инвестиционной поддержки инфраструктурных проектов китайской инициативы «Один пояс, Один путь» и технологии цифровой железной дороги / О.Н. Ларин, В.П. Куприяновский // Современные информационные технологии и ИТ-образование, 2017. – Т. 13. № 3. С. 167-175.

51. Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза / О.Н. Ларин // Проблемы национальной стратегии, 2017. – № 4 (43). – С. 152-170.

52. 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.

53. 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.

54. 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.

55. 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.

56. 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. – 64 с.

57. 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. – 154 с.

58. 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.

59. 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.

60. Медков А.А. Институционально-организационные особенности

трансграничных перевозок грузов в условиях интеграции на Постсоветском экономическом пространстве. Часть 1 / В.А. Цветков, К.Х. Зоидов, А.А. Медков, В.Н. Ионичева // Экономика региона, 2015. – № 3 (43). – С. 188-204.

61. Медков А.А. Институционально-организационные особенности трансграничных перевозок грузов в условиях интеграции на Постсоветском экономическом пространстве. Часть 2 / В.А. Цветков, К.Х. Зоидов, А.А. Медков, В.Н. Ионичева // Экономика региона, 2015. – № 4 (44). – С. 249-259.

62. Медков А.А. Институциональные и организационные проблемы таможенного регулирования экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в Евразийском экономическом союзе. Часть 1 / В.А. Цветков, К.Х. Зоидов, А.А. Медков, В.Н. Ионичева // Экономическая наука современной России, 2015. – № 3 (70). – С. 81-94.

63. Медков А.А. Институциональные и организационные проблемы таможенного регулирования экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в Евразийском экономическом союзе. Часть 2 / В.А. Цветков, К.Х. Зоидов, А.А. Медков, В.Н. Ионичева // Экономическая наука современной России, 2015. – № 4 (71). – С. 32-47.

64. Медков А.А. Инновационно-инвестиционное развитие транзитной экономики стран Центральной Азии / К.Х. Зоидов, А.А. Медков // Региональные проблемы преобразования экономики, 2015. – № 1 (51). – С. 140-156.

65. Медков А.А. Проблемы и противоречия сопряжения социально-экономического развития России с другими странами ЕАЭС / К.Х. Зоидов, А.А. Медков // Региональные проблемы преобразования экономики, 2016. – № 12 (74). – С. 236-249.

66. Медков А.А. Формирование российского кластера транспортно-транзитных и топливно-энергетических коридоров Евразии, интегрированного с китайским Экономическим поясом Шелкового пути / А.И. Агеев, Е.Л. Логинов, К.Х. Зоидов, А.А. Медков // Экономические стратегии, 2017. – Т. 19. № 8 (150). – С. 18-27.

67. Метелкин П.В. Перспективные направления повышения конкурентоспособности железнодорожно-водных сообщений России с Японией / П.В. Метелкин, С.В. Горельцев, М.Н. Полякова // Вестник Университета (Государственный университет управления), 2015. – № 3. – С.56-59.

68. Морозова П.В. Формирование системы критериев оценки эффективности использования вагонного парка железных дорог стран-участниц СНГ / П.В. Морозова, В.И. Королевская // Вестник Университета (Государственный университет управления), 2013. – № 23. – С.34-41.

69. Переверзев А.В. Проблемы развития каботажных черноморских перевозок / А.В. Переверзев // Научное обозрение, 2016. – № 4. – С. 157-161.

70. Сакульева Т.Н. Общий ход научных разработок по проблеме формирования единой транспортной системы страны / Т.Н. Сакульева, В.А. Персианов // Транспорт: наука, техника, управление, 2016. – № 5. – С. 12-18.

71. Сакульева Т.Н. Концепция единой транспортной системы в разработках советского периода / Т.Н. Сакульева, В.А. Персианов // Транспорт: наука, техника, управление, 2016. № 7. С. 8-11.

72. Сакульева Т.Н. Контейнерные перевозки между Европой и Азией / Т.Н. Сакульева, А.А. Перминова // Вестник Университета (Государственный университет управления), 2016. – № 1. – С. 106-109.

73. Сакульева Т.Н. Международные транспортные коридоры России как инструмент интеграции в мирохозяйственный товарообмен / Т.Н. Сакульева // Вестник Университета (Государственный университет управления), 2015. – № 3. – С.74-77.

74. Стружкин Н.П. Скоростные грузоперевозки автомобильным транспортом: возможности и решения / Н.П. Стружкин // Автотранспортное предприятие, 2013. – № 2. – С. 14-17.

75. Стружкин Н.П. Скоростные грузоперевозки автомобильным транспортом: возможности и проблемы / Н.П. Стружкин, Н.В. Иванова // Автотранспортное предприятие, 2013. – № 1. – С. 35-38.

76. Холопов К.В. Зарубежный опыт и направления развития международных контрейлерных перевозок в России / К.В. Холопов // Российский внешнеэкономический вестник, 2014. – № 9. – С. 101.

77. Холопов К.В. Рынок международных автомобильных перевозок в Российской Федерации в 2016 г. и перспективы его развития в 2017 г. / К.В. Холопов, А.И. Забоев // Российский внешнеэкономический вестник, 2017. – № 2. – С. 94-102.

78. Холопов К.В. Условия и принципы формирования единого автотранспортного пространства: опыт Евросоюза / К.В. Холопов, О.В. Соколова // Вестник транспорта, 2015. – № 1. – С. 20-25.

79. Шляхов Д.А. Международный опыт внедрения автомобильных кластеров / Д.А. Шляхов // Вестник Университета (Государственный университет управления), 2016. – № 7-8. – С. 214-218.

Диссертации, авторефераты диссертаций, монографии

80. Богомолов О. А. Повышение эффективности международных транзитных перевозок грузов в контейнерах: диссертация ... канд. экон. наук. – М., 2002. – 143 с.

81. Кизим А.А. Формирование и развитие транспортно-логистической системы региона: Теория, методология, практика: автореферат дис. ... д. экон. наук. – Ростов-на-Дону, 2005. – 52 с.

82. Мансуров Т. А. Методологические и институциональные основы интеграции ЕврАзЭС: диссертация ... д. экон. наук. – М., 2012. – 435 с.

83. Мендкович Н.А. На пути к Евразийскому экономическому чуду / Н.А. Мендкович. – М.: «Алгоритм», 2015. – 240 с.

84. Осипов Г.В. Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны / Г.В. Осипов, В.А. Садовничий, В.И. Якунин. – М.: ИСПИ РАН, 2013. – 62 с.

85. Прокофьева Т.А. Методологические основы формирования и оценки эффективности региональных транспортно-распределительных

систем: диссертация ...д. экон. наук. – М., 2004. – 382 с.

86. Подберёзкина О.А. Эволюция значения Международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России: диссертация ... канд. полит. наук. – М., 2015. – 164 с.

87. Разумовский Д.В. Стратегии и модели внутриотраслевой специализации торговли в интеграционных объединениях Южной Америки: автореферат дис ... канд. экон. наук. – М., 2016. – 31 с.

88. Саркисов С.В. Международные логистические системы в условиях глобализации: диссертация ... д. экон. наук. – М., 2008. – 368 с.

89. Семин П. А. Методология и инструментарий формирования общего транспортного пространства стран СНГ: автореферат дис. ... д. экон. наук. – Санкт-Петербург, 2015. – 32 с.

90. Хапилин С.А. Развитие евразийской экономической интеграции на основе модернизации механизма таможенного регулирования: диссертация ... д. экон. наук. – Ростов-на-Дону, 2015. – 510 с.

Информационные ресурсы в сети Интернет

91. Агентство автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. – Режим доступа: <https://rosavtotransport.ru/>

92. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. – Режим доступа: <https://www.asmap.ru/index.php>

93. Главная артерия Шёлкового пути. – Режим доступа: <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/glavnaya-arteriya-shelkovogo-puti/>

94. Дорога «Западная Европа-Западный Китай». – Режим доступа: http://www.kazlogistics.kz/ru/chain_cluster/road_west/

95. Евразийский экономический союз и Экономический пояс Шелкового пути: вопросы стратегического сопряжения на центральноазиатском направлении. – Режим доступа: <http://www.eurasian-movement.ru/archives/20387>

96. Евразийский экономический союз. – Режим доступа:

<http://www.eaeunion.org/>

97. Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/>

98. Ержан Нурахметов: «За счет «цифры» можно увеличить пропускную способность и добиться снижения стоимости перевозок» // Евразийская экономическая комиссия. – Москва, – 2017. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/23_10_17_1.aspx

99. Караганов С.А. С Востока на Запад, или Большая Евразия // Россия в глобальной политике. – Режим доступа: <http://globalaffairs.ru/pubcol/S-Vostooka-na-Zapad-ili-Bolshaya-Evraziya-18438>

100. Казахстан стал частью мировой системы грузоперевозок // Forbes Казахстан. – Режим доступа: http://forbes.kz/process/economy/kazakhstan_stal_chastyu_mirovoy_sistemyi_gruz_operevozok/

101. Комитета по статистике Республики Казахстан. – Режим доступа: <http://stat.gov.kz>

102. Международный союз автомобильного транспорта (IRU). Режим доступа: <http://www.iru.org/ru/>

103. Министерство инвестиций и развития Республики Казахстан. – Режим доступа: <http://mid.gov.kz/>

104. Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики. – Режим доступа: <http://www.mtd.gov.kg/>

105. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/>

106. Министерство транспорта Российской Федерации. – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/>

107. Министерство транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения. – Режим доступа: <http://www.mtcit.am/>

108. Министры транспорта стран ЕАЭС: важно стимулировать эффективность использования транспортного потенциала ЕАЭС //

Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа:
<http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/9-08-2017.aspx>

109. Национальная статистическая служба Республики Армения. –
 Режим доступа: <http://www.armstat.am/ru/>

110. Национальный статистический комитет Республики Беларусь. –
 Режим доступа: <http://www.belstat.gov/>

111. Национальный статистический комитет Республики Кыргызстан. –
 Режим доступа: <http://www.stat.kg/ru/>

112. Новый Шёлковый путь: итоги и перспективы // Қазақстан
 теміржолшысы. – Режим доступа:
[http://kffanek.kz/d/403429/d/iiimezhdunarodnyytransportno\(1\).pdf](http://kffanek.kz/d/403429/d/iiimezhdunarodnyytransportno(1).pdf)

113. Общий рынок автотранспорта ЕАЭС поможет росту экономик
 регионов и стран Союза. [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая
 комиссия. – Москва, – 2017. – Режим доступа:
<http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/28-08-2017-7.aspx>

114. Особенности реализации Программы поэтапной реализации
 каботажных перевозок грузов // Евразийская экономическая комиссия. –
 Москва. – Режим доступа:
<http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/%D0%94%D0%A2%D0%98%20%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82/%D0%9E%D1%81%D0%BE%D0%B1%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%20%D1%80%D0%B5%D0%B0%D0%B%D0%B8%D0%B7%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8%20%D1%8D%D1%82%D0%B0%D0%BF%D0%BE%D0%B2%20%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D1%8B.jpg>

115. Приоритетные направления развития ЕврАзЭС на 2003-2006 и
 последующие годы // Межгоссовет ЕврАзЭС. – Режим доступа:
<http://www.evrazes.com/docs/view/30>

116. Прокофьева Т.А. Все удобства в коридоре // Российская газета. – Режим доступа: <https://rg.ru/2011/04/26/tlts.html>

117. Родни Э. Слейтер Международный транспорт: вперед к глобальной экономике. – Режим доступа: <http://www.infousa.ru/economy/ijee1000.htm>

118. Транспортный потенциал Евразийского экономического союза // Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf>

119. Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации. – Режим доступа: <http://www.gks.ru>

120. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). – Режим доступа: <http://rostransnadzor.ru/>

121. European Union. – Режим доступа: <http://www.europa.eu/>

122. European Commission. – Режим доступа: <http://www.ec.europa.eu>

Источники на иностранных языках

123. Якубук Ю.П. Формирование транспортной политики Республики Беларусь в Едином экономическом пространстве [Электронный ресурс]/ О.С. Булко [и др.]. – Электрон. текстовые данные. – Минск: Белорусская наука, 2014. – 193 с. – Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/29598.html>. – ЭБС «IPRbooks»

124. Backer K. Mapping Global Value Chains / Koen Backer, Sebastien Miroudot. [Electronic resource] // European Central Bank, Frankfurt am Main, – 2014. – Режим доступа: <https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/scpwps/ecbwp1677.pdf>

125. Balassa B. The Theory of Economic Integration / Bela Balassa. – London: George, Allen & Unwin LTD, 1971. – P. 324.

126. Completing the internal market (White paper of the European Communities (Milan, 28-29 June 1985)). – Режим доступа: http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com1985_0310_f_en.pdf

127. Effectiveness of the EU White paper: «European transport policy for

2010». J.A. Annema research is carried out by order of the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management, MNP project № 773002/01 Report 773002028/2005

128. European transport policy for 2010: time to decide (White paper of the European Communities (September 12, 2001)). – Режим доступа: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf

129. Global Land and Transport Infrastructure Requirements // International Energy Agency. – Режим доступа: www.iea.org/publications/freepublications/publication/TransportInfrastructureInsights_FINAL_WEB.pdf

130. International Trade Statistics 2015. [Electronic resource] // WTO. – Geneva, – 2015. – Режим доступа: https://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/its2015_e/its2015_e.pdf

131. Lakshmanan, T.R., Anderson, W.P., 2002. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth, White Paper prepared for The US

132. Markus Hesse, Jean-Paul Rodrigue The transport geography of logistics and freight distribution [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/MH_JPR_Paper1.pdf

133. Moschovou, T.P. & Giannopoulos, G.A. Modeling Freight Mode Choice in Greece. Transport Research Arena. 2012. Vol. 48. P. 597-611. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ac.els-cdn.com/S1877042812027747/1-s2.0-S1877042812027747-main.pdf?_tid=bcbafd74-1422-11e8-8e55-00000aabb0f01&acdnat=1518900186_bc5444ee9c72e50fb40d828b3c850336

134. The future development of the common Transport policy: A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility (White paper of the European Communities (December 2, 1992)). – Режим доступа: http://aei.pitt.edu/1116/1/future_transport_policy_wp_COM_92_494.pdf

135. Treaty establishing the European Economic Community (Rome, 25

March 1957). – Режим доступа:
https://www.cvce.eu/content/publication/1999/1/1/cca6ba28-0bf3-4ce6-8a76-6b0b3252696e/publishable_en.pdf

136. Treaty on European Union (Maastricht, 7 February 1992). – Режим доступа:
https://europa.eu/europeannion/sites/europaeu/files/docs/body/treaty_on_european_union_en.pdf

137. Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system (White paper of the European Communities (March 28, 2011)). – Режим доступа:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf

138. United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport // United Nations. – Режим доступа:
http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А
(справочное)

Приоритетные проекты Концепции формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества, утвержденной решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества № 374 от 25.01.2008

1. В Республике Беларусь:

1.1. ремонт автодороги М-1/Е-30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки), источник финансирования – республиканский бюджет;

1.2. развитие железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу в 2008-2015 гг., стоимость – 113,3 млн. долл., источник финансирования – собственные средства Белорусской железной дороги (60%), республиканский бюджет (40%);

1.3. перевод участка Брест – Минск – Красное на ускоренное движение пассажирских поездов 2006-2010 гг., стоимость – 64 млн.долл., источники финансирования собственные средства Белорусской железной дороги.

2. В Республике Казахстан:

2.1. строительство железнодорожной линии Бейнеу – Жезказган в 2009-2011 гг., стоимость – 2123 млн. долл., источник финансирования – республиканский бюджет;

2.2. строительство железнодорожной линии Коргас – Жетиген в 2008-2011 гг., стоимость – 346 млн. долл., на концессионной основе.

2.3. строительство железнодорожных линий Мангышлак – Баутино и Ералиево – Курык в 2007-2009 гг., стоимость – 251 млн. долл., на концессионной основе;

2.4. электрификация участка железнодорожной линии Макат – Кандыагаш в 2007-2009 гг., стоимость – 211 млн. долл., на концессионной основе;

2.5. реконструкция участков автомобильных дорог Астана – Костонай – Челябинск, Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара, Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана, Таскескен – Бахты, Чунджа – Кольжат, Ушарал – Достык, Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос, Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск – граница Российской Федерации, Алматы – Аягуз – Георгиевка, Кызылорда – Жезказган – Павлодар – граница Российской Федерации, Жезказган – Петропавловск – граница Российской Федерации, Бейнеу – Акжигит – граница Узбекистана в 2008-2015 гг., стоимость – 3960 млн. долл., источник финансирования – республиканский бюджет.

3. В Российской Федерации:

3.1. строительство железнодорожного обхода Саратовского узла, стоимость – 182 млн. долл., средства ОАО «РЖД» и инвесторов;

3.2. строительство скоростной автодороги Москва – Минск (до границы с Республикой Беларусь, стоимость – 1480 млн. долл., на концессионной основе;

3.3. реконструкция и модернизация автодорожных направлений Москва – Смоленск – Красное, Калининград – Нестеров, Москва – Самара – Уфа – Челябинск, Брянск – Новозыбков, Брянск – Смоленск, Орел – Тамбов, Самара – Маштаков, Оренбург – Илецк, Челябинск – Троицк, стоимость – 6270 млн. долл., источники финансирования – федеральный бюджет (70%), внебюджетные источники (30%).

3.4. строительство железнодорожного обхода Выборгского узла, увеличение пропускной способности железнодорожных линий Москва – С.-Петербург – граница с Финляндией, Мга – Гатчина – Вейнмарн, Воскресенск

– Рязань, Ахтуба – Трубная, суммарная стоимость – 1456 млн. долл., средства ОАО «РЖД» и инвесторов;

3.5. строительство скоростной автодороги Москва – С.-Петербург, стоимость – 725 млн. долл., на концессионной основе;

3.6. реконструкция и модернизация автодорожных направлений Москва – Волгоград – Астрахань, подъезд к Саратову, Москва – С.-Петербург, С.-Петербург – Финляндия, обходы Московского и С.-Петербургского узлов, стоимость – 6030 млн. долл., источники финансирования – федеральный бюджет (70%), внебюджетные источники (30%);

3.7. реконструкция Городецкого гидроузла на р. Волге и Волго-Балтийского водного пути в 2008-2015 гг., стоимость – 600 млн. долл., источник финансирования – федеральный бюджет.

3.8. строительство железнодорожного обхода Краснодарского узла, увеличение пропускной способности железнодорожных линий Сызрань – Саратов – Волгоград – Краснодар – Новороссийск/Туапсе, Крымская – Кавказ, Лихая – Ростов-на-Дону – граница с Украиной, стоимость – 2670 млн. долл., средства ОАО «РЖД» и инвесторов;

3.9. реконструкция и модернизация автодорожных направлений Сызрань – Саратов – Волгоград, Ростов-на-Дону – Таганрог, Краснодар – Новороссийск, стоимость – 2000 млн. долл., источники финансирования – федеральный бюджет (70%), внебюджетные источники (30%);

3.10. строительство второй нитки Волго-Донского судоходного канала, стоимость – 4500 млн. долл., на концессионной основе.

3.11. строительство железнодорожных обходов Иркутского и Читинского узлов, увеличение пропускной способности участков Транссибирской железнодорожной магистрали в районе Иркутска и Хабаровска, железнодорожной линии Карымская – Забайкальск, стоимость – 620 млн. долл., средства ОАО «РЖД» и инвесторов;

3.12. реконструкция и модернизация автодорожных направлений: Барнаул – граница Республики Казахстан, Челябинск – Чита, Улан-Удэ – Кяхта, Чита – Хабаровск, Чита – Забайкальск, Хабаровск – Владивосток, стоимость – 5370 млн. долл., источники финансирования – федеральный бюджет (70%), внебюджетные источники (30%).

4. В Республике Узбекистан:

4.1. реконструкция основных железнодорожных линий в 2007-2015 гг., стоимость – 500 млн. долл., источники финансирования – средства «Узбекистон темир йуллари» и иностранные кредиты;

4.2. развитие железнодорожного выхода на территорию Афганистана, стоимость – 25 млн. долл., привлеченные инвестиции.

4.3. реконструкция и капитальный ремонт автодороги Ташкент – Термез;

4.4. реконструкция и капитальный ремонт автодороги Гузар – Бухара – Нукус – Бейнеу;

4.5. реконструкция и капитальный ремонт автодороги Бухара – Уч Кудук – граница Узбекистана – Кызыл Орда.

5. В Кыргызской Республике:

5.1. реабилитация автодороги Бишкек – Нарын – Торугарт в 2007- 2012 гг., стоимость – 250 млн. долл., привлеченные средства;

5.2. реабилитация автодороги Ош – Сарыташ – Иркештам в 2007- 2011 гг., стоимость – 46 млн. долл., привлеченные средства;

5.3. реабилитация автодороги Сарыташ – Карамык, стоимость – 1,9 млн. долл., помощь ЕС;

5.4. реабилитация автодороги Ош – Баткен – Исфана, привлеченные средства.

6. В Республике Таджикистан:

6.1. реабилитация автомобильных дорог Душанбе – граница Республики Кыргызстан, Дусти – Нижний Пяндж, Душанбе – Чанак, Шагон – Зигар, строительство мостов и тоннелей, стоимость – 488 млн. долл., привлеченные средства.

Приложение Б
(справочное)

Перечень

барьеров, ограничений, изъятий, а также проблемных вопросов в сфере
автомобильного транспорта

№	Содержание	Категория вопроса	Предложения по решению
1.	Несоответствие предельно допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов транспортных средств, действующих в государствах-членах Союза	Ограничение	Вопрос планируется разрешить в рамках реализации документа Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики, в тексте которого экспертами Сторон предусмотрены соответствующие нормы
1.1.	Различия в порядке оформления специальных разрешений на движение крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, действующих в государствах-членах Союза	Изъятие	Вопрос планируется разрешить в рамках реализации документа Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики, в тексте которого экспертами Сторон предусмотрены соответствующие нормы
2.	Транспортный (автомобильный) контроль на внутренних границах государств-членов Союза с 24 февраля 2015 г	Барьер	Предлагается рассмотреть вопрос в рамках Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре
3.	Введение с 15 ноября 2015 года в действие Системы взимания платы «Платон» (СВП) на территории Российской Федерации	Ограничение	Заслушать на очередном заседании подкомитета представителей уполномоченных органов Кыргызской Республики и Российской Федерации об итогах рассмотрения вопроса в рамках смешанной комиссии, а также заслушать позицию представителей

			уполномоченных органов от Республики Армения
4.	Запрет въезда на территорию Российской Федерации в случае неоднократного привлечения водителей государств-членов Союза к административной ответственности на территории Российской Федерации, даже в случае погашения административных взысканий в течение трех лет	Барьер	Сохранить без изменений и продолжить проведение мониторинга в рамках подкомитета
5.	Запрет на перевозку по территории Российской Федерации спиртосодержащей продукции автоцистернами, зарегистрированными в других государствах-членах ЕАЭС	Ограничение	Сохранить без изменений и продолжить проведение мониторинга в рамках подкомитета
6.	Проблемы оказания автотранспортных услуг по перевозке на основании национального водительского удостоверения	Барьер	Сохранить без изменений и продолжить проведение мониторинга в рамках подкомитета
7.	Отсутствие взаимного признания полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выданных национальными страховыми компаниями других государств – членов ЕАЭС	Барьер	Департаменту транспорта и инфраструктуры ЕЭК совместно с Департаментом развития предпринимательской деятельности ЕЭК проработать возможность рассмотрения вопроса на очередном заседании Консультативного комитета по финансовым рынкам ЕЭК
8.	Неравные условия налогообложения российских автотранспортных компаний и уплате ими иных обязательных неналоговых платежей по сравнению с транспортными компаниями других стран – членов ЕАЭС	Препятствие	Департаменту транспорта и инфраструктуры ЕЭК совместно с Департаментом развития предпринимательской деятельности ЕЭК проработать возможность рассмотрения вопроса на очередном заседании Консультативного комитета по налоговой политике ЕЭК
9.	Простои автотранспортных средств государств - членов ЕАЭС при перемещении через внешнюю границу ЕАЭС в условиях превышения	Препятствие	Сохранить без изменений и продолжить проведение мониторинга в рамках подкомитета

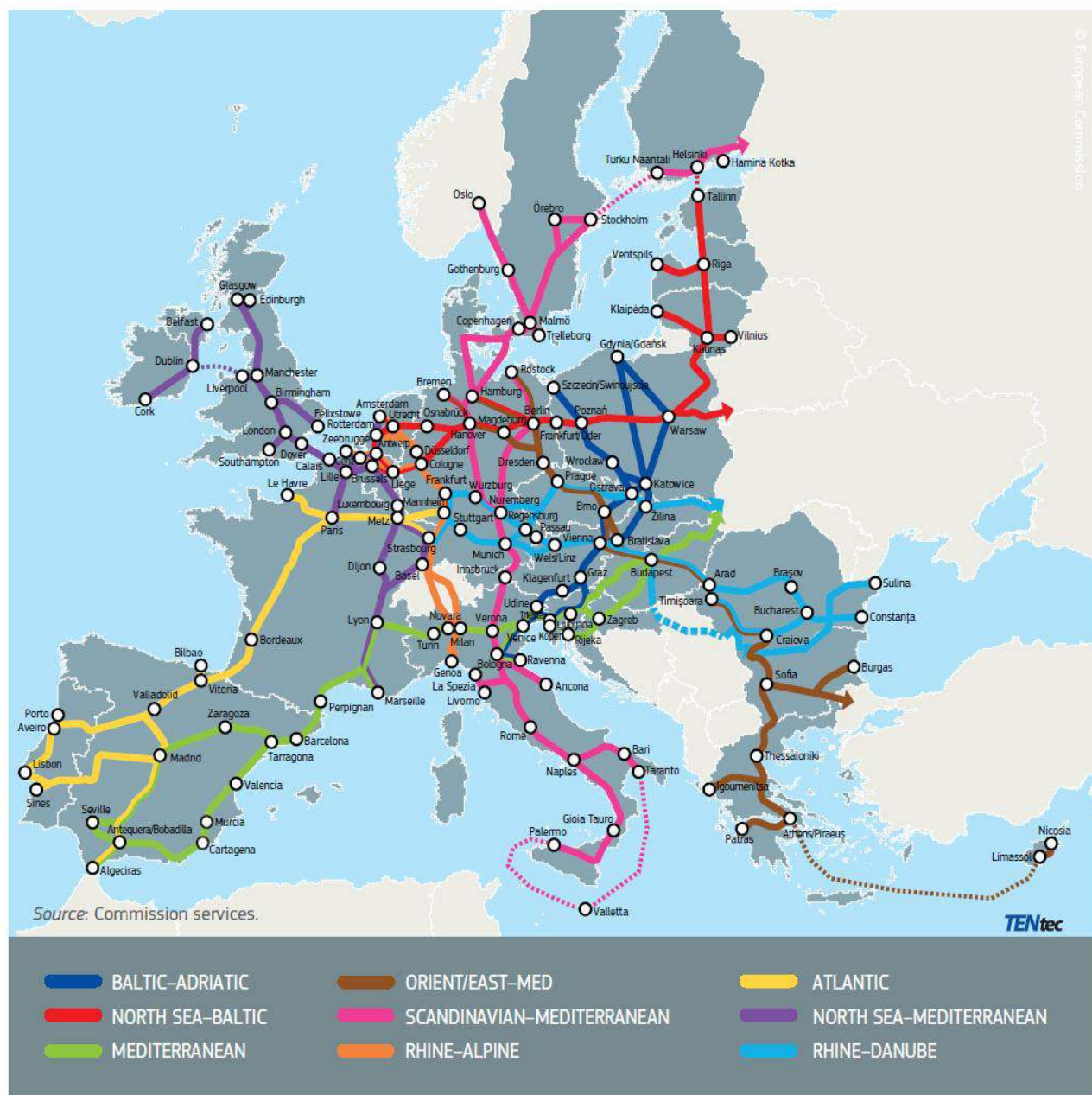
	проектной пропускной способности отдельных автомобильных пунктов пропуска		
10.	Ограничения применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) в части установлении маршрута	Барьер	Членам подкомитета направить в Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК актуальную информацию о наличии проблемных вопросов применения Конвенции МДП с соответствующими подтверждающими материалами. Департаменту транспорта и инфраструктуры ЕЭК проработать с Департаментом таможенной инфраструктуры ЕЭК возможность организации совместной рабочей встречи представителей бизнеса и ФТС России, а также выезда на определенные пункты пропуска на внешней границе ЕАЭС с целью решения вопроса
11.	Ограничения при осуществлении транзитных перевозок грузов по территории Российской Федерации с территории Украины, Турции и запрет ввоза «санкционных товаров» (запрет на осуществление таможенного транзита по территории Российской Федерации товаров, ограниченных к ввозу в Российскую Федерацию в соответствии с перечнем, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 7 августа 2014 г. № 778)	Барьер	Сохранить без изменений и продолжить проведение мониторинга в рамках подкомитета
12.	Отсутствие возможности у перевозчиков-нерезидентов Республики Беларусь представить таможенным органам Республики Беларусь предварительную информацию	Барьер	Департаменту транспорта и инфраструктуры ЕЭК направить запрос в ГТК РБ в целях получения информации о реализации возможности направления

	на бесплатной основе и без участия посредников		заинтересованными лицами электронной предварительной информации в информационные системы таможенных органов посредством системы ОАИС в 1 квартале 2017 г. Сохранить без изменений и продолжить проведение мониторинга в рамках подкомитета
13.	Ограничения свободного обращения моторных транспортных средств, классифицируемых в товарных позициях 8701-8705 на территориях государств-членов ЕАЭС	Барьер	По предложению членов подкомитета от Республики Казахстан вопрос сохранить без изменений
14.	Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.11.2015 № 154 «О применении антидемпинговой меры посредством введения антидемпинговой пошлины в отношении грузовых шин, происходящих из Китайской Народной Республики и ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС»	Препятствие	С учетом обсуждения рекомендовать уполномоченным органам Кыргызской Республики в установленном порядке направить в ЕЭК обращение о внесении изменений в указанное решение Коллегии ЕЭК с приложением необходимых материалов

Источник: составлено автором по материалам Евразийской экономической комиссии. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/%D0%94%D0%A2%D0%98%20%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D1%8C%20%D0%B1%D0%B0%D1%80%D1%8C%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B2%20%D0%BF%D0%BE%20%D1%81%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%8F%D0%BD%D0%B8%D1%8E%20%D0%BD%D0%B0%2029.09.2017.docx>

Приложение В (справочное)

Карта проекта Транс-Европейской транспортной системы



Источник: The EU explained: Transport (European Commission, 2014). –
Режим доступа: https://europa.eu/european-union/topics/transport_en

Приложение Г
(справочное)

Основные показатели Евразийского экономического союза

Таблица 1 – Объем ВВП Евразийского экономического союза

в текущих ценах, в млн.долл

Год Страна	2012	2013	2014	2015	2016
Армения	10 619	11 121	11 610	10 553	10 572
Беларусь	65 428	74 761	78 536	55 317	47 165
Казахстан	208 002	236 633	221 418	184 387	137 278
Кыргызстан	6 606	7 335	7 469	6 678	6 552
Россия	2 193 881	2 298 363	2 085 848	1 372 117	1 286 153
ЕАЭС	2 484 536	2 628 213	2 404 881	1 629 052	1 487 720

Источник: составлено автором по материалам Ежемесячного аналитического обзора Евразийской экономической комиссии «Об основных социально-экономических показателях Евразийского экономического союза». – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/indicators201712.pdf

Таблица 2 – Объемы внешней торговли государств-членов ЕАЭС с
третьими странами (январь-сентябрь 2017 г.)

в млн. долл.

Пок-ль Страна	Оборот	Экспорт	Импорт	Сальдо	В % к январю-сентябрю 2016 г.		
					оборот	экспорт	импорт
ЕАЭС	450 762,7	274 308,5	176 454,2	97 854,3	124,7	125,6	123,3
Армения	3 157,6	1 201,3	1 956,3	-755,0	123,0	117,3	126,8
Беларусь	21 265,5	10 896,4	10 369,1	527,3	119,9	118,8	121,2
Казахстан	43 048,0	30 742,7	12 305,3	18 437,4	124,5	131,1	110,5
Кыргызстан	2 716,2	795,0	1 921,2	- 1 126,2	108,3	108,2	108,3
Россия	380 575,4	230 673,1	149 902,3	80 770,8	125,1	125,4	124,8

Источник: составлено автором по материалам Ежемесячного аналитического обзора Евразийской экономической комиссии «Об основных социально-экономических показателях Евразийского экономического союза». – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/indicators201712.pdf

Таблица 3 – Численность постоянного населения (на начало года)

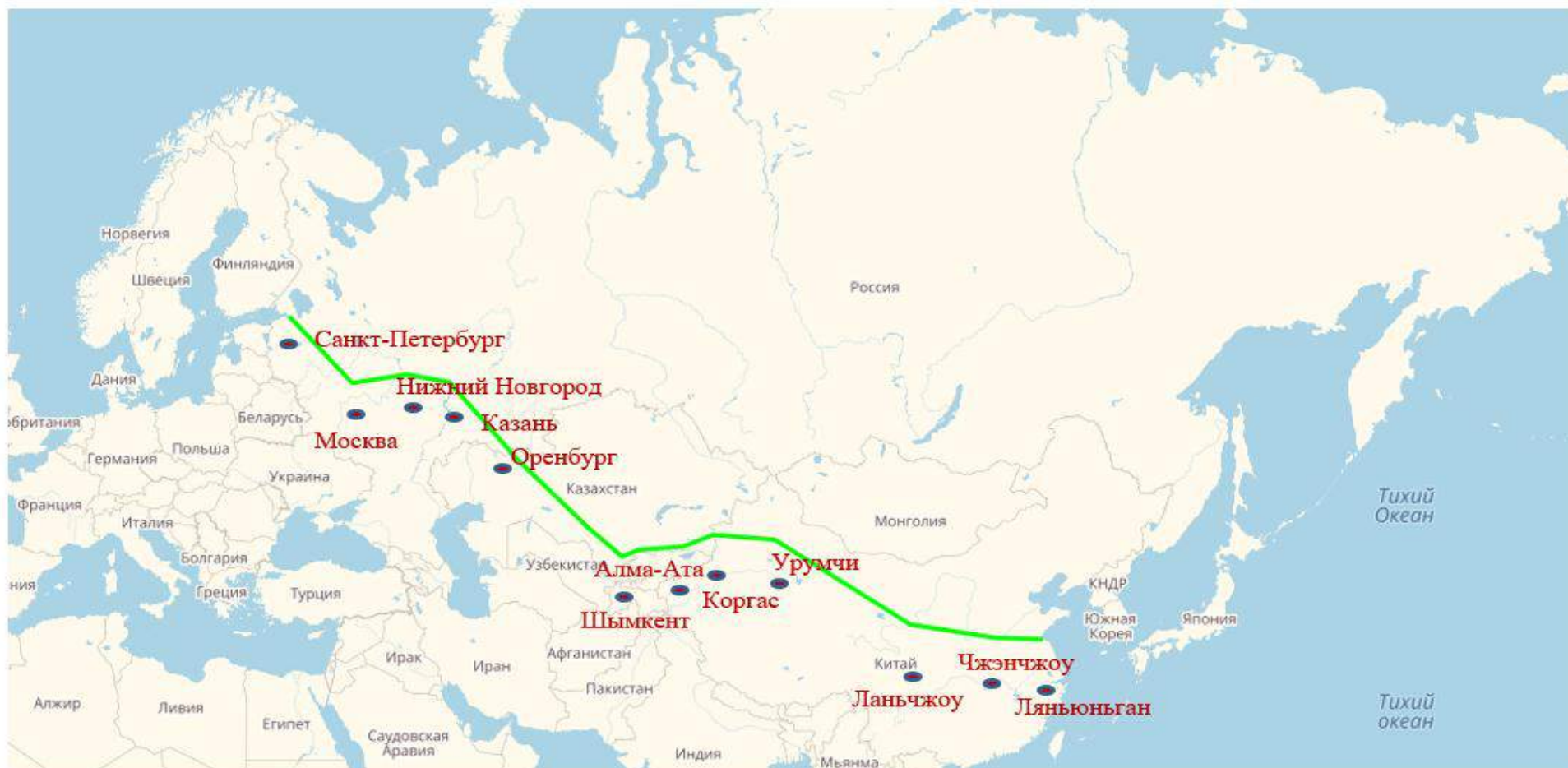
в тыс.чел.

Год Страна	2013	2014	2015	2016	2017
Армения	3 026,9	3 017,1	3 010,6	2 998,6	2 986,2
Беларусь	9 463, 8	9 468,2	9 480,9	9 498,4	9 504,7
Казахстан	16 910,3	17 160,9	17 415,7	17 669,9	17 918,2
Кыргызстан	5 663,1	5 776,6	5 895,1	6 019,5	6 140,2
Россия	143 347,1	143 666,9	146 267,3	146 544,7	146 804,4
ЕАЭС	178 411,2	179 089,7	182 069,6	182 069,1	183 353,7

Источник: составлено автором по материалам Ежемесячного аналитического обзора Евразийской экономической комиссии «Об основных социально-экономических показателях Евразийского экономического союза». – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/indicators201712.pdf

Приложение Д
(справочное)

Международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай»



Источник: составлено автором