



НАУЧНЫЙ И ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Экономическая
Теория
Анализ
Практика

№ 3 2017



9 772071 643004 17003

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС77-34037 от 14 ноября 2008 г.; с изм. ПИ № ФС77-54811 от 26 июля 2013 г.

Журнал включен в перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий ВАК

Журнал размещен в каталоге научной периодики РИНЦ, на платформе научной электронной библиотеки eLibrary.ru

Редакционная коллегия

Иванов О.Б. — доктор экономических наук, профессор,
главный редактор

Кадыкова А.С. — заместитель главного редактора

Ильинская И.Д. — выпускающий редактор

Бухвальд Е.М. — доктор экономических наук, профессор (ИЭ РАН)

Бычкова С.М. — доктор экономических наук, профессор
(СПб Государственный аграрный университет)

Егорова Е.А. — кандидат экономических наук (Ernst & Young)

Журавлева Н.А. — доктор экономических наук, профессор
(ПГУПС — Университет)

Красовский Г.В. — кандидат экономических наук, профессор
(СТАНКИН — Университет)

Носов В.В. — доктор экономических наук, профессор
(РГСУ — Университет)

Русакова А.С. — Российское представительство ИСФМ
(Великобритания)

Смотрицкая И.И. — доктор экономических наук (ИЭ РАН)

Учредитель:

АНОО «Институт эффективных технологий»

Адрес редакции: 115035, Москва, Садовническая ул., 58, стр. 1

Тел./факс: +7 (495) 951 2870

E-mail: etapmagazine@gmail.com

Сайт: www.instet.ru

Допечатная подготовка

Оригинал-макет ООО «БЕТА-Фрейм»

Дизайн обложки Ю.В. Вепринцева

Формат: 70×108/16. Подписано к печати 15.06.2017

Печать офсетная. Объем 14,35 п.л.

Периодичность: 6 номеров в год

Тираж: 1000 экз.

Отпечатано в типографии ООО «МастерПринт»

121357 Москва, Вере́йская ул., 29

Тел./факс: +7 (495) 998 7171

При использовании материалов ссылка на журнал обязательна.

Мнение авторов может не совпадать с позицией редакционной коллегии.

Ответственность за содержание рекламных материалов несут рекламодатели.

Registration Certificate: PI # FS77-34037 of November 14, 2008;
(Primary Registration: PI # FS77-54811 of July 26, 2013)

The journal is included in the list of the Russian Federation's Scientific Journals by the decision of the Presidium of the Higher Attestation Commission attached to the Ministry of Education and Science of the Russian Federation

The journal is included in the Russian Science Citation Index (eLibrary.ru)

Editorial Board

O.B. Ivanov — Doctor of Economics, Professor, Chief Editor
A.S. Kadykova — Deputy Editor
I.D. Ilinskaya — Publishing Editor
E.M. Buhvald — Doctor of Economics, Professor, Institute of Economics RAS
S.M. Bychkova — Doctor of Economics, Professor, Saint-Petersburg State Agrarian University
E.A. Egorova — Ph.D. (Economics), Ernst & Young
N.A. Zhuravleva — Doctor of Economics, Professor, Petersburg State Transport University
G.V. Krasovsky — Ph.D. (Economics), Professor, Moscow State University of Technology "STANKIN"
V.V. Nosov — Doctor of Economics, Professor, Russian State Social University
A.S. Rusakova — The Institute of Certified Financial Managers in Russia (UK)
I.I. Smotrickaya — Doctor of Economics, Institute of Economics RAS

Parent Company

Autonomous Noncommercial Organization
Institute of Effective Technology

Editorial Office Address: Russian Federation, 115035, Moscow, Sadovnicheskaya str. 58/1

Tel./Fax: +7 (495) 951 2870

E-mail: etapmagazine@gmail.com

Website: www.instet.ru

Pre and Post Press

The original layout by BETA-Frame

Cover design by Y. Veprintseva

The format of 70×108/16. Signed for printing 15.06.2017

Circulation: 1000 copies

Publication frequency is 6 issues per year

Printed by Masterprint

121357 Moscow, Vereyskaya str., 29

Tel. / Fax: +7 (495) 998 7171

When using materials, a reference to the journal is required.

The authors' opinions may not coincide with the Editorial Board's position.

Advertisers are responsible for advertisement content.

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Иванов О.Б. — председатель редакционного совета, главный редактор, доктор экономических наук, профессор

Горин В.С. — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Управление на автомобильном транспорте» Государственного университета управления

Гринберг Р.С. — член-корреспондент Российской академии наук, доктор экономических наук, профессор, научный руководитель Института экономики РАН

Демидов А.Ю. — доктор экономических наук, заместитель руководителя Федерального казначейства Российской Федерации

Диденко В.П. — доктор технических наук, профессор, главный исполнительный директор ISI Projektentwicklungs und Unternehmensberatungs GmbH (Германия)

Иванова С.В. — член-корреспондент Российской академии образования, доктор философских наук, профессор, директор ФГБНУ «Институт стратегии развития образования Российской академии образования» Министерства образования и науки Российской Федерации, главный редактор научных журналов «Ценности и смыслы», «Отечественная и зарубежная педагогика»

Князева И.В. — доктор экономических наук, профессор, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Сибирский институт управления — филиал)

Мовчан С.Н. — кандидат экономических наук, вице-губернатор Санкт-Петербурга, заслуженный юрист Российской Федерации

Леонтьев Б.Б. — доктор экономических наук, профессор, генеральный директор Федерального института сертификации и оценки интеллектуальной собственности и бизнеса

Картер, Гарри — директор Института Сертифицированных Финансовых Менеджеров (Institute of Certified Financial Managers), Великобритания

Кауэрс, Лутц — главный аудитор, старший исполнительный вице-президент Deutsche Bahn AG (Германия)

Пансков В.Г. — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры налогов и налогообложения Финансового университета при Правительстве Российской Федерации

Шарков Ф.И. — доктор социологических наук, профессор, заведующий кафедрой общественных связей и медиаполитики Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, заслуженный деятель науки Российской Федерации

Эскиндаров М.А. — доктор экономических наук, профессор, ректор Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, заслуженный деятель науки Российской Федерации, академик Российской академии образования

EDITORIAL COUNCIL

- O.B. Ivanov** — Chairman of the Editorial Council, Chief Editor, Doctor of Economics, Professor
- V.S. Gorin** — Doctor of Economics, Professor, the Head of the Automobile Transport Management Department of the State University of Management (Russia)
- R.S. Grinberg** — Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences, Doctor of Economics, Professor, CSO, Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences (Russia)
- A.Y. Demidov** — Doctor of Economics, Deputy Director of Russian Federal Treasury (Russia)
- V.P. Didenko** — Doctor of Technical Sciences, Professor, CEO of ISI Projektentwicklungs — und Unternehmensberatungs GmbH (Germany)
- S.V. Ivanova** — Corresponding Member of the Russian Academy of Education, Doctor of Philosophy, Professor, the Director of the Federal State Budget Scientific Institution "Institute for Strategy and Theory of Education of the Russian Academy of Education", Chief Editor of journals "Tsennosti i Smysly", "Otechestvennaya i Zarubezhnaya Pedagogika" (Russia)
- I.V. Knyazeva** — Doctor of Economics, Professor, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration — Siberian Institute of Management (Russia)
- S.N. Movchan** — Ph.D. (Economics), Vice Governor of St. Peterburg, Honoured Lawyer of the Russian Federation (Russia)
- B.B. Leontyev** — Doctor of Economics, Professor, CEO of the Federal Institute for Certification and Evaluation of Intellectual Property and Business (Russia)
- Carter, Garry** — Chairman of the Institute of Certified Financial Managers (UK)
- Cauers, Lutz** — Chief Audit Executive, Senior Executive Vice President, Deutsche Bahn AG (Germany)
- V.G. Panskov** — Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department "Taxes and Taxation", Financial University under the Government of the Russian Federation (Russia)
- F.I. Sharkov** — Doctor of Social Sciences, Professor, Head of the Public Relations and Media Policy Department of the Institute of State Service and Human Resources of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Honored Scientist of the Russian Federation (Russia)
- M.A. Eskindarov** — Doctor of Economics, Professor, Rector of the Financial University under the Government of the Russian Federation, Honored Scholar of the Russian Federation, Academician of the Russian Academy of Education (Russia)

Содержание

Экономика России и ее регионов

- Бухвальд Е.М.,
Иванов О.Б.** Экономическая безопасность России
и стратегия ее пространственного развития 7
- Козлова С.В.** Земельные ресурсы как объект
государственного управления: мировые подходы
и направления развития 23
- Арапова Е.Я.** Влияние тарифного регулирования на импорт
в России: отраслевой и региональный срез..... 36

Контрактная система. Конкурсы. Закупки

- Анчишкина О.В.** Контрактная система Российской Федерации:
основные экономические параметры
и ведущие тенденции сферы государственных
и муниципальных закупок, закупок
отдельных видов юридических лиц 52
- Шувалов С.С.** Основные принципы и масштабы регулирования
публичных закупок в смешанной экономике:
российский и зарубежный опыт 76

Отраслевая экономика

- Соколов Ю.И.,
Амраев Р.А.** Проблемы управления качеством
транспортного обслуживания грузовладельцев
в международном сообщении..... 91
- Тихоновская И.Д.,
Обухов О.В.** Определение методологических принципов
управления системой обеспечения
металлургического предприятия
ломом черных металлов 98
- ЧирикANOва Е.А.** Экономические изменения налогообложения
транспортных средств в Российской Федерации.... 111

Вопросы истории экономики

- Оганесян С.С.** О некоторых социально-экономических проблемах
современных государств сквозь призму сведений,
изложенных в Священных Писаниях 120

Вопросы управления и инструменты рынка

- Ряховская А.Н.** Преднамеренное и фиктивное банкротство:
некоторые алгоритмы решения проблемы..... 131
- Теленков Е.Е.** Четыре шага к построению риск-ориентированной
модели управления компанией 139

Наши авторы 154

Summary 156

Информация для авторов 161

Contents

Economy of Russia and Its Regions

E.M. Buchwald, O.B. Ivanov	Economic Security of Russia and the Strategy of Its Spatial Development.....	7
S.V. Kozlova	Land Resources as an Object of Public Administration: the Study of International Approaches and Airections of Development	23
E.Ya. Arapova	The Impact of Tariff Regulation on Imports in Russia: Sectoral and Regional Approach	36

Contract System. Tenders. Procurement

O.V. Anchishkina	The Contract System of Russian Federation: Key Economic Parameters and the Major Trends in the Sphere of State and Municipal Procurement, Procurement of Separate Types of Legal Entities	52
S.S. Shuvalov	The Basic Principles and Extent of Public Procurement Regulation in a Mixed Economy: Russian and Foreign Evidence	76

Industrial Economics

Y.I. Sokolov, R.A. Amrai	The Issues of International Cargo Transportation Service Quality Management	91
I.D. Tikhonovskaya, O.V. Obukhov	Definition of Methodological Principles in Management of the Metallurgical Enterprise Ferrous Scrap Supply System	98
E.A. Chirikanova	Economic Changes in the Taxation of Vehicles in the Russian Federation	111

Problems of Economic History

S.S. Oganessian	On Some Socio-Economic Problems of Modern States Through the Information Set Forth in the Scriptures ...	120
------------------------	---	-----

Management and Market Instruments

A.N. Ryakhovskaya	Deliberate and Fictitious Bankruptcy: Some Algorithms for Solving the Problem.....	131
E.E. Telenkov	Four Steps to Building a Risk-Oriented Model of Management of the Vompany	139

Our Authors	154
-------------------	-----

Summary.....	156
--------------	-----

Information For Authors.....	161
------------------------------	-----

УДК 338.47:339.944

Проблемы управления качеством транспортного обслуживания грузовладельцев в международном сообщении

В статье рассмотрены экономические проблемы, препятствующие повышению качества транспортного обслуживания грузовладельцев на пространстве Евразийского экономического сообщества. Представлена система показателей для оценки качества транспортного обслуживания в международном сообщении, даны предложения по совершенствованию взаимодействия стран ЕврАзЭС в целях повышения качества транспортного обслуживания.

Ключевые слова: транспортное обслуживание, качество, железнодорожный транспорт, евразийская интеграция, международные перевозки.

В настоящее время в мире продолжается процесс глобализации производства и потребления. В этих условиях международная торговля является частью глобализированных производственных процессов, которые требуют все более надежных и современных технологий товародвижения. Скорость и надежность доставки товаров становятся одними из определяющих факторов конкурентоспособности страны на мировом рынке. Проблемы работы транспорта являются сегодня приоритетными для государств в области политики и формирования национальных и отраслевых стратегий [1].

Помимо общей глобализации, развивается и региональная экономическая интеграции. Наиболее характерным ее примером является Европейский союз. И хотя его опыт противоречив, а будущее несколько неопределенно (это связано со стремлением к постоянному расширению и включением в данное объединение стран, весьма различающихся по экономическому потенциалу, политической значимости, национальному менталитету и др.), однако он получает дальнейшее распространение.

Уже несколько десятилетий функционирует Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Почти 30 лет существует такая организация, как Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), к которому в 1998 году присоеди-



Ю.И. Соколов



Р.А. Амраев

лась Россия. В 2016 году в Окленде было подписано соглашение 12 стран о Транстихоокеанском партнерстве (США вышли из соглашения 23 января 2017 года, таким образом, в настоящее время оно включает 11 членов). В стадии разработки находятся документы Трансатлантического торгового и инвестиционного партнерства. Преимущества таких объединений в условиях глобализации очевидны: это и расширение рынков сбыта, и снижение таможенных барьеров, и снижение цен на закупаемые товары, и др.

Важным шагом в развитии региональной экономической интеграции стало создание в 2010 году Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана, а в 2015 году на его основе — Евразийского экономического сообщества, в который вступили Армения и Киргизия, а еще около 20 стран проявили интерес к сотрудничеству с данным объединением [4].

Одной из основных целей Евразийского союза является достижение всеми странами, входящими в него, подлинной конвергенции, характеризующейся устойчивым территориальным балансом, обеспечивающей гармоничный рост во всех государствах ЕврАзЭС, исключающей внутреннюю экономическую напряженность.

Нельзя не заметить, что транспортная инфраструктура и связанные с ней услуги играют решающую роль в потоке международной торговли. Инфраструктурные услуги должны быть эффективными, несмотря на то, что они в той или иной степени подвержены влиянию рынка, а технологические изменения меняют конкурентную среду [2].

Помимо инфраструктуры, играют ключевую роль в интеграционных процессах и осуществляемые на ее базе грузовые перевозки. Страны ЕврАзЭС унаследовали элементы единой транспортной инфраструктуры СССР, что, безусловно, способствует экономической интеграции в новых условиях и на новых принципах. Большое значение имеет и интеграция перевозочного процесса. Именно поэтому важна роль межрегиональных логистических компаний, способствующих устранению бюрократических барьеров и улучшению уровня транспортного обслуживания, обеспечивающих полноту удовлетворения требований грузовладельцев по объему и качеству перевозок. Хотя значительный прогресс в интеграционных процессах уже достигнут, существует множество проблем в деятельности Евразийской железнодорожной отрасли, мешающих достижению полной реализации транспортного потенциала и эффективной конкуренции с другими континентальными и морскими транспортными коридорами [3]. Для преодоления этих проблем требуется устранить рыночные барьеры, организовать недискриминационный доступ для участников рынка, снизить тенденции к протекционизму, увеличить степень интеграции инфраструктур (особенно в приграничной зоне) и систем управления перевозочным процессом, повысить эффективность и качество перевозочного процесса.

Эффективность работы транспортной инфраструктуры ЕврАзЭС может быть улучшена путем поощрения соответствующего трансграничного

сотрудничества между национальными железнодорожными компаниями и обеспечения возможности выполнения всех совместных управленческих функций, необходимых для эксплуатации инфраструктуры на оптимальной, эффективной и недискриминационной основе. Тесное сотрудничество между железнодорожными администрациями является жизненно важным для развития железнодорожных транспортных коридоров и повышения их привлекательности на Евразийском континенте.

Кроме того, управление инфраструктурой становится более эффективным, когда все функции, необходимые для устойчивой эксплуатации, технического обслуживания и развития железнодорожной инфраструктуры, управляются последовательным образом от одного лица. Это также означает, что положения, изложенные в существующих нормативных актах, регламентирующих функции менеджеров инфраструктур сети или части сети, обособленные в различные органы или фирмы, должны быть модернизированы с формированием единой нормативной базы. В то же время важно гарантировать, что все эти основные функции по-прежнему будут выполняться независимо, с тем, чтобы обеспечить недискриминационный доступ. В связи с этим целесообразно не только интегрировать все функции управляющих инфраструктурой, но и представить соответствующие гарантии независимости железнодорожным операторам.

Укрепление сотрудничества между железнодорожными администрациями, улучшение контактов и обмен передовым опытом между ними является лучшим способом для повышения эффективности управления национальными железнодорожными системами.

Важными факторами, влияющими на эффективность транспортной интеграции, являются торговый баланс в стране, тип экспортируемой или импортируемой продукции и степень переработки, уровень контейнеризации транспорта, техническая оснащенность конкретных маршрутов. К этому ряду можно отнести качество и эффективность транспортных услуг.

Под качеством транспортного обслуживания мы понимаем совокупность характеристик и параметров перевозочного процесса, которые обеспечивают все его участники с момента получения груза к перевозке до выдачи груза в пункте назначения и выполнение которых оказывает существенное влияние на эффективность перевозки и экономические результаты грузовладельцев [7].

Из-за специфических особенностей управления качеством транспортного обслуживания в международном сообщении в процессе доставки груза участвует значительное число участников, и каждый из них оказывает существенное влияние на качество обслуживания. Например, недостаточный уровень качества в рамках одного звена перевозочного процесса, как правило, влечет за собой последствия и вызывает проблемы во втором и каждом последующем звене, упреждение этого требует координации меж-

ду всеми участниками, согласования и соблюдения конкретных правил работы железнодорожного транспорта [5].

Отметим, что для грузовладельца имеет первостепенное значение именно *уровень* качества, то есть соотношение фактического и нормативного значения отдельных измерителей. По нашему мнению, неоднократно обоснованному ранее, основу качества транспортного обслуживания в международном сообщении составляют три комплексных показателя.

1. Показатель своевременности, интегрирующий срочность доставки грузов, ритмичность поставок, транспортную доступность. Срочность, пунктуальность доставки являются самыми важными требованиями, предъявляемыми грузовладельцами к перевозке. Например, для чувствительных ко времени грузов существует значительный спрос на поезда, отходящие в конце рабочего дня или после его окончания, с прибытием в пункт назначения ранним утром. Это позволяет грузоотправителям упаковывать груз утром, а затем передавать железнодорожной компании для отправки во второй половине дня или вечером. Концентрация погрузки в конце дня может стать причиной задержки доставки из-за дефицита погрузочно-разгрузочных и перевозочных мощностей. Тем не менее, потребительский спрос на погрузку во второй половине дня отражает коммерческие реалии большинства заводов, работающих в дневные часы. Они часто получают заказы, требующие быстрой доставки, хотя некоторые клиенты могли бы адаптироваться к любому разумному времени отправления и прибытия при условии, что ритмичность доставки станет приемлемой.

2. Сохранность перевозки (включает сохранность перевозимого груза, безопасность и экономичность перевозок). Значение сохранности перевозки для клиентов в значительной степени зависит от характеристик перевозимого груза и его стоимости. В целом, показатели данной группы на железных дорогах России и стран ЕвразЭС находятся на достаточно высоком уровне [7].

3. Транспортно-территориальный сервис (комплексность перевозок, транспортная обеспеченность территории, полнота удовлетворения спроса на перевозки). Эта группа показателей характеризует наличие у транспортных компаний ресурсов (инфраструктура, подвижной состав, персонал и т. п.), необходимых для полного и своевременного удовлетворения спроса на перевозки. В ряде случаев возникают объективные конфликты интересов участников перевозочного процесса. Например, в отмеченной ранее ситуации предпочтительности определенных часов для осуществления погрузочно-разгрузочных работ грузополучатель может принять поставку в удобное для него время, избегая пиков. Такое положение обеспечивает минимизацию ресурсов, необходимых для обеспечения складирования товаров, что вынуждает железнодорожных операторов нести расходы, связанные с непроизводительным простоем подвижного состава. Также возможны подобные конфликты интересов между операторами железнодорожных перевозок и экспедиторами грузов. С одной стороны, железнодорожные операторы и

экспедиторы имеют совместные интересы, заключающиеся в привлечении клиентов. С другой, может возникнуть несовпадение, например, провозной способности железнодорожных линий и мощностей погрузочно-разгрузочного оборудования.

Уровень качества на железных дорогах стран ЕврАзЭС в настоящее время недостаточно высок. Если сохранность грузов, безопасность и экономичность перевозок находятся на высоком уровне, то срочность доставки, ритмичность перевозок, полнота удовлетворения спроса являются наиболее проблемными параметрами.

Для проведения системной работы в области повышения качества транспортного обслуживания на пространстве ЕврАзЭС нам представляется важным сформулировать основные проблемы и недостатки в указанной сфере.

1) Недостаточная совместимость трансграничной инфраструктуры. Национальные железнодорожные администрации часто пренебрегают возможностью согласования планов развития, взаимодействия с приграничной инфраструктурой. Для них приоритетны потребности внутреннего трафика, инвестиционные решения менеджеров смещены в сторону национальных нужд, тогда как транзитные международные поезда должны конфигурироваться и направляться в соответствии с требованиями в цепи инфраструктур, различающихся техническим оснащением, пропускной способностью и т. п. Это сказывается на уровне качества международных перевозок, в том числе, значительно мешает своевременности доставки грузов и ритмичности поставок.

2) Еще одной проблемой является недостаточный объем инвестиций, вкладываемых в инфраструктуру международного сопровождения, недостаток сотрудничества между железнодорожными администрациями в данном вопросе. Национальные приоритеты финансирования инфраструктуры зачастую не учитывают реалии и перспективы общих интересов. Долгий срок окупаемости проектов, поддержание национальных или региональных технических ограничений, наличие дополнительных экономических рисков, сложности распределения затрат и результатов снижают привлекательность условий для финансирования международных инфраструктурных проектов.

3) Низкие скорости движения поездов на международных маршрутах. Грузовые поезда характеризуются низкой скоростью движения на международных маршрутах. Это связано с трудоемкими операциями, осуществляемыми в пограничных пунктах пропуска. Операции на границах не достаточно унифицированы и систематизированы. В результате, железнодорожная инфраструктура теряет долю срочных грузов, которые уходят на альтернативные международные маршруты или к операторам автомобильного транспорта, вследствие их большей мобильности и оперативной реакции на запросы рынка. Для оптимизации сотрудничества и взаимодействия инфраструктур железнодорожных перевозок национальные администрации должны упростить пограничные процедуры, сделать их более эффективными и согласованными.

4) Отсутствие координационной политики. Тот факт, что политика различных стран по управлению международными перевозками не совпадает между собой, может приводить к неравновесному использованию пропускной способности и увеличению сроков доставки, в результате чего автомобильные и морские перевозки становятся предпочтительными для грузоотправителей.

5) Риск несоответствия обязанностей и полномочий участников перевозочного процесса. Состав функций управляющих инфраструктур для разработки и оптимизации транспортных процессов и обеспечения качества, надежности, гибкости, а также ориентация на потребителя, зависит от их фактического контроля над всеми ключевыми функциями инфраструктуры. Действующее законодательство предусматривает разделение функций оператора, перевозчика, владельца инфраструктуры, имеющих собственные корпоративные стандарты обслуживания клиентов. Тем не менее, необходимо тесное взаимодействие между экономическими агентами транспортной системы. Дисбаланс среди различных игроков рынка может привести к противоречиям в управлении и увеличению расходов координации (как это было недавно, в связи с избытком парков грузовых вагонов на железных дорогах России). С единой транснациональной инфраструктурой управления система будет иметь больший интерес к более эффективному использованию и оптимальному поддержанию необходимых параметров объединенной инфраструктуры.

6) Несоответствие требований и регламентов, определяющих требования к обеспечению качества транспортного обслуживания в государствах-участниках международных перевозок.

7) Неполная урегулированность разделения функций управления качеством среди компаний одной государственной принадлежности, недостаточность нормативной базы для налаживания эффективного взаимодействия в данной сфере.

8) Отсутствие на территории Евразийского экономического союза единого представления о сущности качества, показателей для его оценки и обеспечивающих его процедур. Устранение перечисленных недостатков будет способствовать активизации международных евроазиатских перевозок, ускорению развития транспортных систем и экономики стран ЕврАзЭС в целом, ускоренному технологическому развитию стран, входящих в данный экономический союз.

Литература

1. Бухвальд Е.М., Иванов О.Б. Актуальные проблемы пространственной интеграции Российской экономики // ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика. 2015. № 5. С. 7—32.
2. Иванов О.Б. Глобальные риски и тенденции современного мира // ЭТАП: Экономическая Теория, анализ, Практика. 2017. № 1. С. 7—20.

3. Куренков П.В. Управление внешнеторговыми перевозками в транспортных коридорах // Соискатель. 2015. № 2. С. 22–23.
4. Официальный сайт Евразийского экономического сообщества [Электронный ресурс]. URL: www.evrazes.com (дата обращения: 10 июня 2017 года)
5. Соколов Ю.И., Нестеров В.Н. Особенности управления качеством транспортного обслуживания в международных сообщениях // Транспорт: наука, техника, управление. 2010. № 12. С. 20–24.
6. Соколов Ю.И., Амраев Р.А. Оценка качества транспортного обслуживания в международном сообщении // Экономика железнодорожных дорог. 2016. № 7. С. 51–56.
7. Соколов Ю.И., Лавров И.М. Методы экономической оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев в условиях множественности участников перевозочного процесса: монография. М.: Золотое сечение. 2015. 168 с.

References

1. Buhvald E.M., Ivanov O.B. *Aktualnyie problemyi prostranstvennoy integratsii Rossiyskoy ekonomiki* [Topical issues of areal integration of the Russian economy] // *ETAP: Ekonomicheskaya Teoriya, Analiz, Praktika* [ETAP: Economic Theory, Analysis, Practice], 2015, no. 5, pp. 7–32.
2. Ivanov O.B. *Globalnyie riski i tendentsii sovremennogo mira* [Global risks and tendencies of the contemporary world] // *ETAP: Ekonomicheskaya Teoriya, Analiz, Praktika* [ETAP: Economic Theory, Analysis, Practice]. 2017, no. 1, pp. 7–20.
3. Kurenkov P.V. *Upravlenie vneshnetorgovymi perevozkami v transportnykh koridorakh* [Management of foreign trade cargo transportation in the transport corridors] // *Soiskatel* [Applicant]. 2015, no. 2, pp. 22–23.
4. The official website of the Eurasian Economic Community. Available at: www.evrazes.com (accessed 10 June 2017)
5. Sokolov Y.I., Nesterov V.N. *Osobennosti upravleniya kachestvom transportnogo obsluzhivaniya v mezhdunarodnykh soobscheniyah* [Specifics of international cargo transportation quality management] // *Transport: nauka, tekhnika, upravlenie* [Transport: science, technique, management]. 2010, no. 12, pp. 20–24.
6. Sokolov Y.I., Amraev R.A. *Otsenka kachestva transportnogo obsluzhivaniya v mezhdunarodnom soobschenii* *Ekonomika zheleznodorozhnykh dorog* [Quality evaluation in international transport communication] // *Ekonomika zheleznodorozhnykh dorog* [The economy of railways]. 2016, no. 7, pp. 51–56.
7. Sokolov Y.I., Lavrov I.M. *Metodyi ekonomicheskoy otsenki kachestva transportnogo obsluzhivaniya gruzovladeltsev v usloviyakh mnozhestvennosti uchastnikov perevozochnogo protsessa: monografiya* [Methods of economic evaluation of quality of transportation services provided for the cargo owners in conditions of plurality of transportation process participants.: monograph]. M.: *Zolotoe secheniye* [The Golden ratio], 2015. 168 p.