

направленность в учебной деятельности; использование заданий, создающих проблемные ситуации, требующих активной поисковой деятельности и позволяющих проявить творческие способности.

На формирование мотивов учения влияет используемый преподавателями стиль руководства. Авторитарный стиль формирует «внешнюю» мотивацию учения, мотив «избегания неудачи», задерживает формирование «внутренней» мотивации. Демократический стиль педагога, наоборот, способствует «внутренней» мотивации; а попустительский (либеральный) стиль снижает мотивацию учения и формирует мотив «надежды на успех». Также на формирование мотивации существенное влияние оказывают взаимоотношения в группе, социально-психологический климат. Психологическая служба вуза и кураторы учебных групп должны осуществлять целенаправленную и систематическую работу по оптимизации взаимоотношений в группе, профилактике конфликтов, развитию групповых норм и ценностей. Высокие результаты учебно-профессиональной деятельности студентов и активное участие в общественной жизни вуза позволит обеспечить качественную подготовку высококвалифицированных специалистов, заинтересованных в результатах своего труда, мобильных и уверенных в себе, успешно реализующих свой творческий потенциал.

Литература

1. Ильин, Е. П. Мотивация и мотивы / Е. П. Ильин. – СПб., 2003.
2. Бадмаева, Н. Ц. Влияние мотивационного фактора на развитие умственных способностей: Монография / Н. Ц. Бадмаева. – Улан-Удэ, 2004.

Божанов П. В. Отдельные аспекты проведения скоординированной транспортной политики в Евразийском экономическом пространстве

Раздел XXI «Транспорт» Договора о ЕАЭС предусматривает углубление экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства и включает такие задачи как создание общего рынка транспортных

услуг, принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации лучших практик, эффективное использование транзитного потенциала государств-членов ЕАЭС и ряд других. С этой целью Протоколом о скоординированной (согласованной) транспортной политике (приложение 24 к Договору о ЕАЭС) определены понятия «единое транспортное пространство» и «общий рынок транспортных услуг». Соответственно основными приоритетами скоординированной транспортной политики являются формирование единого транспортного пространства, создание и развитие евразийских транспортных коридоров, реализация и развитие транзитного потенциала в рамках ЕАЭС и определено, что государства-члены ЕАЭС стремятся к поэтапной либерализации транспортных услуг между государствами-членами ЕАЭС.

Определенная либерализация международных автоперевозок грузов на территориях государств-членов ЕАЭС заложена в безразрешительной основе их выполнения для резидентов ЕАЭС и в принятии согласованных мер по устранению препятствий (барьеров), влияющих на развитие международного автосообщения и формирование услуг автотранспорта в рамках ЕАЭС. Реализуется Программа поэтапной либерализации автоперевозок грузов по территории ЕАЭС на 2016-2025 гг. Это позволяет констатировать, что в рамках ЕАЭС созданы минимальные базовые основы для согласованного развития международных автоперевозок грузов в государствах-членах ЕАЭС.

В тоже время, названные документы реализуются без достаточной оценки состояния автотранспортных комплексов государств-членов ЕАЭС и специфики расположения их территорий относительно прохождения международных транспортных коридоров. Анализ состояния автотранспорта государств-членов ЕАЭС показал, что системные проблемы в этой области кроются в территориальных и структурных диспропорциях транспортной инфраструктуры, недостаточном уровне доступности, качества транспортных услуг и использования транзитного потенциала, наличии нефизических барьеров при выполнении международных перевозок. Так, например, парк транспортных средств международных автоперевозчиков стран ЕАЭС составляет более 63 тыс. единиц, из которых 57 % принадлежат российским

перевозчикам, 24 % – белорусским, 19 % – казахстанским, 0,01 % – армянским. При этом, удельная оснащенность транспортными средствами, используемыми для международных автоперевозок грузов, у белорусских перевозчиков наиболее высокая в ЕАЭС. Количество таких транспортных средств в расчете на тысячу населения в Беларуси превышает российский показатель в 6 раз (1,5 и 0,25 тыс. единиц соответственно).

Следовательно, для синхронизации развития автотранспортных систем государств-членов ЕАЭС после их вхождения в единое транспортное пространство ЕАЭС, которое предполагает совместное реагирование на новые мировые экономические явления, необходим научный подход в изучении экономических тенденций. Одним из направлений этой деятельности видится проведение под эгидой Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) международного научного исследования по вопросу эффективности использования автотранспорта государствами-членами ЕАЭС.

Исследование состояния международных автоперевозчиков государств-членов ЕАЭС в рамках ЕЭК будет также способствовать реализации предложения Председателя Высшего Евразийского экономического совета Н.А. Назарбаева объявить 2016 год «Годом углубления экономических отношений Союза с третьими странами и ключевыми интеграционными объединениями». Для этого, по нашему мнению, необходимо провести анализ конкурентоспособности международных автоперевозчиков государств-членов ЕАЭС с их основными конкурентами, оценить рынок и условия выполнения международных перевозок по территориям государств-членов ЕАЭС, изучить опыт основных грузообразующих стран Евросоюза.

Вопрос проведения такой научно-исследовательской работы рассмотрен в ноябре 2015 г. Консультативным комитетом по транспорту и инфраструктуре ЕЭК и подкомитетом по автотранспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре ЕЭК в декабре 2015 г. В связи с этим, по предложению Минтранса Беларуси в ЕЭК рассматривается возможность включения темы по транспорту в План научно-исследовательских работ ЕЭК. Такой подход позволит объединить потенциал отраслевых научно-исследовательских организаций

государств-членов ЕАЭС и будет содействовать выработке комплексных мер совершенствования национальных транспортных систем и их интеграции в единую транспортную систему ЕАЭС.

Необходимо отметить, что представители транспортной науки уже участвуют в подготовке документов ЕАЭС. Так, ЕЭК с целью реализации статьи 86 Договора о ЕАЭС совместно с компетентными представителями государств-членов ЕАЭС проводит работу по экспертному согласованию проекта основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики, который планируется внести на рассмотрение Высшего Евразийского экономического совета в декабре 2016 г. Данный документ подготовлен на основе анализа национальных программ государств-членов ЕАЭС с учетом позитивного опыта принятия схожих документов в ЕАЭС (Основные направления экономического развития, Основные направления промышленного сотрудничества) и в других интеграционных образованиях (СНГ, ЕврАзЭС). Для проведения экспертной оценки и выработки рекомендаций по механизму реализации основных направлений с учетом институциональных основ функционирования ЕАЭС в феврале 2016 г. он направлен компетентным структурам государств-членов ЕАЭС.

В Беларуси одной из отраслевых экспертных организаций является Белорусский научно-исследовательский институт транспорта «Транстехника», который имеет многолетний опыт изучения международных перевозок – ежегодно согласно планам научно-исследовательских, опытно-конструкторских, опытно-технологических работ Минтранса Беларуси выполняются научно-исследовательские работы в этой области. Так, в рамках плана НИОКР Минтранса на 2015 г. институтом проведено исследование рынка услуг автоперевозок грузов в ЕАЭС и сопредельных государствах и факторов, оказывающих на них влияние, разработаны предложения по повышению конкурентоспособности отечественных перевозчиков. В плане НИОКР Минтранса на 2016 г. институт является исполнителем по теме «Исследование международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь и разработка предложений по повышению их эффективности».

Изучение проблемных аспектов функционирования ЕАЭС показывает, что одним из важнейших вопросов, требующих

межгосударственного рассмотрения в ЕЭК, являются условия таможенного транзита товаров в рамках ЕАЭС, которые установлены Таможенным кодексом Таможенного союза. Развитие транзитных перевозок в ЕАЭС сдерживается ограничением выбора места (страны) для таможенного декларирования товаров. Это ограничение имеет наибольшее негативное влияние на автомобильные грузоперевозки. И соответственно, эта проблема требует решения, что подтверждается мнением Члена Коллегии (Министра) ЕЭК по таможенному сотрудничеству В. Гошина: «Экспертами ЕЭК совместно с представителями государств-членов ЕАЭС, включая участников бизнес-сообщества России, Казахстана и Армении, ведется работа над проектом Таможенного кодекса ЕАЭС. Новое таможенное законодательство должно обеспечить единое таможенное регулирование на всей территории нового интеграционного объединения». Председатель Высшего Евразийского экономического совета Н. Назарбаев также отметил данную проблематику в январе 2016 г. в Обращении к главам государств-членов ЕАЭС, в котором обозначено, что: «Значимым является обеспечение соблюдения одного из основных принципов деятельности Союза – функционирования единого рынка без изъятий и ограничений после окончания переходных периодов. Любые меры, которые государства-члены применяют самостоятельно в отношении третьих стран, не должны оказывать негативное влияние на остальных участников интеграционного процесса, в том числе в части обеспечения свободы транзита товаров по территории Евразийского экономического союза».

Таким образом, создание единых условий в области международных автоперевозок грузов для государств-членов ЕАЭС, сопряжение и скоординированное развитие их транспортного потенциала позволит совместными усилиями преодолевать негативные последствия мировых экономических рецессий и усилить свои конкурентные позиции на рынках транспортных услуг с перед перевозчиками третьих стран, а также увеличить транзитные грузопотоки по территории ЕАЭС.

Дубовик Е. А. Советское общество периода НЭПа в оценке представителей евразийства

В годы НЭПа наблюдалась и политическая активизация российской эмиграции. В начале 20-х годов XX века началось