

сами, выходить на глобальные рынки и конкурировать на равных, независимо от размера компании. Опыт Евразийского экономического союза является ярким примером того, как электронная торговля способствует интеграции: принятие нормативных актов, облегчающих трансграничные сделки, способствует созданию единого цифрового пространства.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Дашкевич, Е. А. Международные экономические отношения: тексты лекций для студентов специальности 1-26 02 02 «Менеджмент» направления специальности 1-26 02 02-05 «Менеджмент международный» / Е. А. Дашкевич, Д. Г. Малашевич. – Минск : БГТУ, 2018. – 143 с.

2 Внесены изменения в Таможенный кодекс ЕАЭС в части регулирования внешней электронной торговли // Евразийская экономическая комиссия. – URL: <https://eec.eaeunion.org/> (дата обращения: 25.03.2025).

*O. PUTYATO, D. BOROVIKOVA*

*Belarusian State University of Transport, Gomel*

#### **THE ROLE OF E-COMMERCE IN ACCELERATING ECONOMIC INTEGRATION PROCESSES**

УДК 005.2:656

*Н. В. ШАТАЛОВА, О. В. БОРОДИНА*

*Институт проблем транспорта им. Н. С. Соломенко*

*Российской академии наук, г. Санкт-Петербург*

#### **ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТА КАК ОБЪЕКТА УПРАВЛЕНИЯ**

Особая роль транспорта в экономике предопределяет необходимость применения к нему более жестких форм и методов управления, чем к большинству других сфер хозяйственной деятельности. Общество должно регулировать развитие транспорта в силу ряда причин, наиболее существенные из которых приведены ниже [1]:

– достаточно высокий уровень угрозы жизни, здоровью и имуществу людей со стороны любой транспортной системы требуют государственного контроля в интересах общественной безопасности;

– инфраструктурный характер транспорта предопределяет тесную связь его функционирования с обеспечением нормального состояния рынков сырья, средств производства и предметов потребления, условий жизни населения;

– предоставляя естественным монополиям право определенной деятельности на конкретной территории, государство сохраняет за собой функции регулирования тарифов, контроля качества обслуживания и др.;

- угроза чрезмерной конкуренции, снижающей уровень безопасности и оплаты труда работников, часто ведет к негативным последствиям;
- для создания жизнеспособной отрасли в условиях изменившегося спроса оказываются необходимыми меры государственной поддержки;
- влияние транспортной составляющей на стоимость практически всех товаров и услуг требует контроля общего уровня транспортных тарифов;
- транспорт не может функционировать без дорожной инфраструктуры, что требует решения проблем финансирования крупных строительных проектов, землеотвода для дорог, стоянок, автозаправочных станций и т. п.;
- транспорт является центральным звеном при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций и играет огромную роль в обеспечении обороноспособности страны;
- социальные последствия работы транспорта весьма значительны, и общество должно нести бремя затрат по ликвидации загрязнения окружающей среды и т. д.;
- интеграционные процессы требуют установления международных правил и межправительственных соглашений, а также унификации транспортного законодательства разных стран.

Транспорт относится к отраслям с наиболее многообразной и сложной внутренней организацией. Он представлен сферами деятельности, характеризующимися разнообразием технических и технологических особенностей, различием собственности на транспортные средства.

По характеру сфер деятельности транспорт может быть разделен на магистральный (межрегиональный, международный), региональный, городской, технологический.

По используемым средствам и технологическим особенностям отрасль разделяется на отдельные виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, водный (морской и речной), воздушный, городской пассажирский, трубопроводный.

По самостоятельности деятельности транспорт разделяется на две сферы: транспорт общего пользования, или коммерческий, обслуживающий любую клиентуру, и технологический, принадлежащий предприятиям, организациям и обслуживающий их хозяйственную деятельность.

По принадлежности транспортных средств транспорт разделяется на государственный, федеральный, региональный, муниципальный, личный.

Основную деятельность транспорта реализуют, помимо перевозочных структур, предприятия и службы, выполняющие погрузо-разгрузочные операции: порты, железнодорожные станции, терминалы. Самостоятельное значение приобретают транспортно-экспедиционные предприятия и фирмы. К этому следует добавить еще сложную инфраструктуру транспорта, обеспечивающую условия для реализации перевозок [2].

Все вышеизложенное определяет большое различие подходов к управлению этими сложными системами со стороны государственных и региональных органов.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Шаталова, Н. В. Транспортная политика – анализ теоретических и практических подходов / Н. В. Шаталова, О. В. Бородина, А. Э. Пеплер // Перспективы развития транспортного комплекса : материалы VIII науч.-практич. конф. / Белорус. науч.-исслед. ин-т трансп. «Транстехника». – Минск, 12–14 окт. 2023. – С. 47–49.

2 Соколов, Ю. И. Анализ вызовов и угроз транспортному комплексу Российской Федерации с позиции экономической безопасности / Ю. И. Соколов, О. В. Коришева // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. / Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель, 2023. – С. 32–34.

*N. SHATALOVA, O. BORODINA*

*Solomenko Institute of Transport Problems of the Russian Academy of Science, St. Petersburg*

#### **FEATURES OF TRANSPORT AS AN OBJECT OF CONTROL**

УДК 657.5:656.2

*С. С. ШУКУРОВА*

*Департамент экономического анализа и прогнозирования*

*АО «Узбекистон темир йуллари», г. Ташкент*

#### **АНАЛИЗ ВЛИЯЮЩИХ ФАКТОРОВ НА ДОХОДЫ И РАСХОДЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

С момента обретения независимости в Узбекистане была создана акционерная компания «Узбекистон темир йуллари», которая обеспечивает транспортную целостность, независимость, безопасность страны, а также развитие инфраструктуры для социально-экономического роста и удовлетворения потребностей в перевозках.

С углублением международной интеграции и вступлением Узбекистана в ВТО перед компанией стоят задачи модернизации железнодорожной инфраструктуры, увеличения производственных мощностей, повышения скорости движения поездов, безопасности и внедрения современных механизмов организации перевозок [1].

В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан № ПП-6096 от 27 октября 2020 года «О мерах по ускорению реформ государственных предприятий и приватизации государственных активов», а также с проектом концепции развития железнодорожного транспорта Республики Узбекистан на 2022–2026 годы планируется совершенствование перевозок и приватизация несекторальных направлений деятельности общества.