



Рисунок 2 – Реальный (Actual), вычисленный (Fitted) и разностный (Residual) график результирующего коэффициента

Модель эконометрического анализа доходов от грузоперевозок «Узбекистон темир йуллари» прошла все необходимые тесты, статистически значима, объясняет 93,58 % изменений доходов, что делает её пригодной для прогнозирования и анализа доходов в железнодорожном секторе.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Бабахалов, Н. Э.** Бухгалтерский учет и методология экономического анализа на предприятиях железнодорожного транспорта : монография / Н. Э. Бабахалов. – Ташкент : Замин, 2023. – С. 140.

2 **Бабахалов, Н. Э.** Показатели эффективности и некоторые вопросы их определения на предприятиях железнодорожного транспорта / Н. Э. Бабахалов // Логистика и экономика. – 2021. – № 3. – С. 36–42.

S. SHUKUROVA

Department of Economic Analysis and Forecasting JSC «Uzbekiston Temir Yollari»

ANALYSIS OF FACTORS AFFECTING REVENUES AND EXPENSES OF RAILWAY CARRIAGE

УДК 658.71:004.41

Е. С. ЯКУБОВИЧ

Государственный университет управления, Российская Федерация

МЕЖДУНАРОДНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАН ШОС

Национальная транспортная система каждой страны имеет собственную транспортную инфраструктуру, приоритетный вид транспорта, т. е. наиболее часто используемый при осуществлении перевозок, логистические маршруты, информационные технологии, возможности обслуживания территорий. К примеру, Российская Федерация расположена в трёх климатических поясах (арктический, субарктический, умеренный), обладает большой террито-

рией, значительным количеством водных объектов, что способствует наличию разнообразия видов транспорта. В состав единой транспортной системы государства входит железнодорожный, автомобильный, воздушный и морской (речной) виды транспорта. Развитие рыночных отношений требует постоянного совершенствования транспортной системы, так как во многом транспорту отводится главенствующая роль.

В условиях глобализации национальная транспортная система способствует интеграции национальной экономики в систему международного разделения труда и мировое хозяйство в целом. Уровень этой интеграции определяется степенью развития национальной транспортной системы, возможностями и, прежде всего, потребностями глобализации народного хозяйства.

Интеграция транспортной инфраструктуры в региональный комплекс, при общей открытости национальной экономики, должна осуществляться на правах действенного, эффективного её участия в различных формах международной транспортной кооперации, включая глобальные логистические системы, мультимодальные перевозки, международные транспортные коридоры и транспортные хабы. Учитывая особую значимость данных форм в реализации интеграционных процессов транспортных систем, представляется значимым и целесообразным, в рамках данного исследования, провести анализ каждой из них.

В условиях современной глобализации, жизнеспособность развития государства во многом зависит от количества конкурентных преимуществ, которыми обладает национальная экономика, отсутствие или низкий уровень конкурентных преимуществ будет способствовать закреплению периферийной модели экономики. Поэтому так актуален в наши дни вопрос конкурентоспособности государства в части выше указанных аспектов. Способность различных отраслей экономики интегрироваться в мировое сообщество является одним из таких конкурентных преимуществ. В силу естественных географических факторов российская транспортная инфраструктура является одной из системообразующих отраслей экономики, обеспечивающих территориальную целостность государства и единство экономического пространства страны. Интеграция России в международное транспортное пространство и мировую хозяйственную систему требует активного развития международного сотрудничества в области транспорта и транспортной экспедиции. Углубление данных процессов и расширение степени вовлеченности национальной транспортной системы в мировое хозяйство позволит использовать создавшееся положение как инструмент реализации национальных интересов Российской Федерации, обеспечивая её более устойчивую и последовательную интеграцию в мировую экономическую систему. При этом не следует забывать о других предназначениях транспортных систем. Формирование транспортных магистралей формирует хозяйственную деятельность депрессивных до определённой поры регионов. Причём такая деятельность зачастую имеет заметную внешнеэкономиче-

скую составляющую, не говоря уже о социальной значимости и градообразующем компоненте. Например, строительство в 70-е годы XX века Байкало-Амурской магистрали (БАМ) воспринималось тогда как сооружение альтернативного единственному пути из Европы на Дальний Восток железнодорожному Транссибу.

В ближайшие годы международное сотрудничество в области транспортной инфраструктуры должно способствовать продвижению российских товаров и услуг на мировые рынки и содействовать упрощению процедур пересечения границ. Что, в свою очередь, должно способствовать росту престижа Российской Федерации в международных организациях, в том числе и расширению её влияния на принимаемые в этих организациях решения.

Наличие развитой, качественной, современной транспортной инфраструктуры способствует возникновению спроса на осуществление перевозок не только внутри страны, но и за её пределами. Именно высокий уровень развития национальных транспортных систем является предпосылкой к созданию региональных экономических объединений для государств. Интернационализация и глобализация международных экономических отношений являются современными тенденциями в функционировании и развитии мировой экономики за последние десятилетия под влиянием многих факторов, в том числе и транспортных.

Для успешного развития мировой экономики страны объединяются в «группы» с многосторонними соглашениями, что является одной из движущих сил глобализации.

В интеграционных объединениях национальные транспортные системы государств – членов интеграционного объединения выступают элементами комплексной транспортной системы. Транспортная система государства – члена интеграционного объединения выступает экспортёром своей продукции, т. е. транспортной услуги, на международном рынке.

Международная экономическая интеграция – это объективный процесс развития особенно глубоких и устойчивых взаимосвязей между отдельными группами стран, основанный на проведении ими согласованной международной политики.

При формировании интеграционного объединения существует несколько последовательных стадий. В экономической и политической теории данные уровни углубления интеграционного сотрудничества различны.

Важно отметить, что экономическая теория предполагает постепенный (плановый) переход от более простой формы интеграции к более сложной:

- зона свободной торговли;
- таможенный союз;
- общий рынок;
- экономический и валютный союз;
- единое экономическое и политическое пространство (полная интеграция).

На данный момент разделяют 2 вида интеграционных группировок:

– региональные – это Европейский союз (ЕС), общий рынок, североамериканская ассоциация свободной торговли, ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС);

– отраслевые – это организация стран – экспортёров нефти (ОПЕК), Европейское объединение угля и стали (ЕОУС) и др.

Рассматривая региональную транспортную интеграцию как одну из сфер, определяющих динамику и развитие региональной экономической интеграции в рамках СНГ, ЕАЭС и ШОС, включая формирование контейнерных мостов, а также унификацию и упрощение таможенных процедур следует отметить, что ключевым направлением такой транспортной интеграции будет являться формирование в полном объёме транспортного союза и единого транспортного пространства в рамках ШОС. В числе мер по формированию единого транспортного пространства ШОС наибольшее значение будут иметь: гармонизация нормативно-правового регулирования транспортной деятельности, унификация технических стандартов и транспортных технологий в государствах – членах ШОС; устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств – членов ШОС в другие государства – члены ШОС, а также в сфере лицензирования и сертификации при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории единого транспортного пространства, то есть предоставление им национального режима; обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, для максимально эффективного использования транзитно-транспортного потенциала государств – членов ШОС.

В рамках ШОС наиболее логичным был бы переход к заключению многосторонних соглашений о воздушном сообщении (открытое небо), международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям и других международных актов. В этой связи представляется разумным максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем, накопленного в государствах – участниках СНГ, особенно в области железнодорожного транспорта, а также в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства. В рамках региональной транспортной интеграции необходимо создание механизмов постоянно действующих консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта, унификации принципов формирования тарифной политики.

Таким образом, под единым транспортным пространством в интеграционных объединениях понимается совокупность единых национальных транспортных систем государств – членов интеграционного объединения, взаимодействующих благодаря единому транспортному обеспечению внеш-

неэкономической деятельности. Транспортное обеспечение единой транспортной системы представляет, в свою очередь, систему, включающую транспортные операции, правовые нормы и нормативные акты в области транспортных услуг, товаросопроводительную документацию, информационные, технические, экономические, технологические и организационные элементы.

Формирование единого транспортного пространства в ШОС обеспечивается наличием единого целеполагания при осуществлении международных перевозок, развитием транспортной инфраструктуры, логистики. Развитие транспортной инфраструктуры обусловлено ускоренным ростом спроса на транспортные услуги, усложнением транспортной системы.

Таким образом, единое транспортное пространство в ШОС – агрегированная транспортная сеть, состоящая из единых национальных транспортных систем государств – членов интеграционного объединения, взаимодействующих благодаря единому транспортному обеспечению, внешнеэкономической деятельности, утверждённому решением органов власти интеграционного объединения. Формирование единого транспортного пространства в интеграционных объединениях возможно при комбинированном, грамотном использовании транспортных средств, построении логистической цепи поставок и эффективном регулировании транспортных процессов и операций. Транспортные услуги наращивают объёмы, так как являются связующим звеном между сферой производства и потребления.

Всё это определяет долгосрочные перспективы возрастающих грузопотоков в евразийском регионе и создаёт основу, необходимость и возможность формирования единого транспортного пространства в странах ШОС, составными частями которого являются национальные транспортные системы. В этой связи представляется целесообразным анализ механизма интеграции в странах ШОС национальных транспортных комплексов в региональную транспортную систему.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Асаул, М. А.** Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС / М. А. Асаул, А. Е. Мохов // Транспорт Российской Федерации. – 2018. – № 2 (75). – С. 6–9.

2 **Буценко, И. Н.** Проблемы интеграции России в мировую транспортную инфраструктуру / И. Н. Буценко, Э. С. Велиляева, А. К. Коркина // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2017. – № 1. – С. 5–9.

3 **Холопов, К. В.** Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы / К. В. Холопов, А. М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. – № 10. – С. 43–50.

4 **Якубович, Е. С.** Транспортные аспекты международной интеграции / Е. С. Якубович // Евразийское пространство: экономика, право, общество. – 2024. – № 8. – С. 47–50.

5 **Якубович, Е. С.** Международный транспортный коридор «Трасека» в структуре транспортной инфраструктуры стран Шанхайской организации сотрудничества /

Е. С. Якубович, Р. П. Тебеньков, В. А. Погуца // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2023. – № 6. – С. 150–152.

б Якубович, Е. С. Возможные направления развития транспортных маршрутов в странах ШОС / Е. С. Якубович // Науковедение. – 2017. – Т. 9, № 4. – С. 50.

E. S. YAKUBOVICH

State University of Management, Russian Federation

**INTERNATIONAL INTEGRATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN
SCO COUNTRIES**