база для интеграции экономической безопасности в систему прогнозирования. Однако дальнейшее повышение качества прогнозов требует решения выявленных проблем. Экономическая безопасность перестает быть лишь ограничителем, превращаясь в активный фактор, определяющий логику прогнозных разработок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Бондарь, Т. Е.** Экономическая безопасность Республики Беларусь в контексте Концепции национальной безопасности государства / Т. Е. Бондарь // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D, Экономические и юридические науки. – 2024. – № 4 (69). – С. 2–5.

2 **Горанец, С. И.** Экономическая безопасность Республики Беларусь в современных условиях развития мировой экономики / С. И. Горанец, Ю. В. Попуцевич // Epomen. Global. – 2023. – № 34. – С. 107–115.

3 **Лазаревич, Т. Н.** Анализ стратегий по обеспечению экономической безопасности Республики Беларусь / Т. Н. Лазаревич // Современные проблемы обеспечения экономической безопасности : материалы II Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 25 апр. 2024 г. : в 2 ч. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: А. А. Королёва (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2024. Ч. 2 – С. 146–151.

4 **Чаюк, Я. С**. Разработка регрессионных моделей оценки показателей экономической безопасности Республики Беларусь / Я. С. Чаюк // Актуальные вопросы экономики и информационных технологий : сб. материалов 61-й науч. конф. аспирантов, магистрантов и студентов БГУИР, Минск, 20–25 апр. 2025 г. / Белорус. гос. ун-т информатики и радиоэлектроники. – Минск, 2025. – С. 190–196.

D. SOLODOVNIKOVA
Belarusian State University of Transport, Gomel

MAIN DIRECTIONS OF ECONOMIC SECURITY INTEGRATION IN FORECASTING ACTIVITIES OF THE REPUBLIC OF BELARUS: PROBLEMS AND PROSPECTS

УДК 656.2:338.47

И. Л. ТИМОР
Центр транспортных компетенций, Российская Федерация
В. Д. ТРЕЩЕВ
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ

Железнодорожный транспорт является ключевым звеном в системе обеспечения межрегиональных и международных транспортно-эконо-

мических связей. В Российской Федерации он относится к отраслям естественной монополии. В соответствии с Федеральным законом от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» [1].

Основным субъектом естественной монополии в России является ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). Управление пассажирскими перевозками осуществляется через систему дочерних обществ: АО «Федеральная пассажирская компания» (дальнее следование), Дирекцию скоростного сообщения, а также пригородные пассажирские компании, созданные совместно с субъектами РФ [2]. Современная российская модель характеризуется сочетанием государственной монополии на инфраструктуру и допуском частных операторов (АО ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс») к перевозочной деятельности на договорной основе.

В части развития международных связей в пассажирском железнодорожном сообщении особую роль занимает опыт сотрудничества нескольких государств. На протяжении последних десятилетий на территории Европейского Союза (ЕС) формируется единое бесшовное железнодорожное пространство, что является приоритетом в реализации транспортной политики ЕС. Ключевым документом подобного взаимодействия железнодорожных администраций является Директива 2012 года (2012/34/ЕС), которая устанавливает принципы равноправного доступа операторов к транспортной инфраструктуре и требования к индивидуальным счетам вертикально взаимодействующих структур [3].

Опыт же стран СНГ представляет собой схожую модель взаимодействия, которая позволяет поддерживать и развивать межрегиональные отношения (в т. ч. межгосударственные). Историческое сохранение и доработка, в условиях интеграционных процессов, нормативно-правовой базы и актов, регламентирующих деятельность железных дорог, позволяют осуществлять международные перевозки максимально беспрепятственно. Белорусская железная дорога (БЖД) – классический пример сохранения единого производственно-технологического комплекса в государственной собственности. Модель взаимодействия между БЖД и РЖД обеспечивает высокую степень интеграции двух ведомств.

В нынешних условиях активно развивающейся конкуренции и процессов интеграции бренд играет одну из ключевых ролей – как инструментарий управления качеством предоставляемых услуг. Для межгосударственных пассажирских перевозок узнаваемый бренд выполняет функцию гаранта качества услуги и повышает инвестиционную привлекательность. Концепция создания брендированных поездов может формироваться на взаимовыгодных условиях между государством и бизнесом по принципу государственно-частного партнерства (ГЧП). Данный механизм позволит ускорить об-

новление подвижного состава за счет привлечения частных инвестиций, а также внедрить единый стандарт транспортного обслуживания, что играет одну из ключевых ролей при функционировании международных маршрутов, проходящих по территории разных государств.

Для укрепления межрегиональных и межгосударственных связей необходимо синхронизировать подходы к блоку управления дальними пассажирскими железнодорожными перевозками. При формировании таких подходов между союзными государствами – Беларусью и Россией – наиболее перспективным является формат ГЧП, при условии сохранения инфраструктуры в государственной собственности. Важные паттерны успеха: возможность доступа частных операторов, формирование единой нормативно-правовой базы, долгосрочные контракты и разработка совместных проектов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О естественных монополиях : Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ (ред. от 30.12.2025) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 34. – С. 3426.

2 Сергеев, В. Л. Реформирование железнодорожного транспорта России: итоги и перспективы / В. Л. Сергеев // Транспортное право. – 2024. – № 3. – С. 52–61.

3 Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast) // Official Journal of the European Union. – 2012. – L 343. – P. 32–77.

I. TIMOR
Transport Competence Center, Russian Federation
V. TRESCHEV
Russian University of Ttransport (MIIT), Moskow

MODELS OF PASSENGER TRANSPORT MANAGEMENT IN THE CONTEXT OF THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT AND ECONOMIC RELATIONS

УДК 338.24.01

А. А. УСТЮЖИНА, Н. Н. ЗАТОЛГУТСКАЯ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПОНЯТИЕ И СОДЕРЖАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОГРАММИРОВАНИЯ КАК ВЫСШЕЙ ФОРМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКОНОМИКИ

Экономика страны постоянно подвергается новым вызовам и испытаниям, что требует от государства принятия мер по урегулированию возника-