

портная сеть, выгодное географическое расположение региона, активная политика государственных органов власти, выгодные условия для привлечения реальных инвесторов, наличие инфраструктуры, потребность в развитии доступного мультимодального логистического сервиса, обеспеченность финансовыми ресурсами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Трегубов, В. Н.** Информационное пространство логистического кластера: теория и методология формирования на основе облачных технологий : [монография] / В. Н. Трегубов, М. А. Каткова. – Саратов : СГТУ им. Гагарина Ю. А., 2019. – 160 с.

2 **Григорьев, М. Н.** Цифровые платформы как ресурс повышения конкурентоспособности цепей поставок / М. Н. Григорьев, И. А. Максимцев, С. А. Уваров // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2018. – Т. 2(110). – С. 7–11.

3 **Дунаев, О. Н.** Транслогистическая платформа: сетевая кооперация / О. Н. Дунаев // Мир транспорта. – 2017. – Т. 15, № 1(68). – С. 112–126.

V. TREGUBOV

Yuri Gagarin State Technical University of Saratov, Russian Federation

EVOLUTION OF INTEGRATION MECHANISMS IN LOGISTICS

УДК 656.2 / 338.47

Л. М. ЧЕЧЕНОВА

*Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I, Российская Федерация*

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПРОСТРАНСТВЕ 1520

Последствия санкционных ограничений, неопределенность международной политической обстановки и дисбаланс трансъевразийских контейнерных перевозок определяют необходимость переориентации рынков с европейского направления на восточный, что требует значительной перестройки логистики и кардинального изменения загрузки сети железных дорог пространства 1520 и повлечет за собой необходимость интеграции и развития транспортной инфраструктуры. С целью достижения экономического роста национальных экономик стран, входящих в состав транспортной системы государств пространства 1520, предлагается и обосновывается ряд мер, обеспечивающих эффективное развитие перевозок грузов с учетом существующих инфраструктурных ограничений.

Объединение государств в рамках пространства 1520 создает условия для синхронизации мероприятий, направленных на развитие международных транспортных коридоров, и повышения доли доходов от железнодорожной отрасли в ВВП национальных хозяйств [1]. Следует отметить, что указанные государства суммарно занимают более 16 % мировой территории, а протяженность железнодорожных путей, соответствующих стандартам колеи 1520 мм, составляет порядка 18 % длины мировой сети железных дорог (около 240 тыс. км.).

Последние годы наблюдается незначительная отрицательная динамика основных показателей перевозок грузов по сети железных дорог, что, несомненно, связано с локдауном вследствие пандемического кризиса, ограничительными мерами и санкциями в отношении ряда государств со стороны мирового сообщества [2]. Тем не менее для стран пространства 1520 снижение объемов грузовых перевозок было не столь критично (рисунок 1) в сравнении с сокращением показателей по объемам перевозок пассажиров (35 %) к уровню 2019 г.



Рисунок 1 – Динамика показателей перевозок грузов ЖДТ на пространстве 1520

Дополнительным фактором, сдерживающим системное развитие и полноценную реализацию потенциала грузоперевозок, является ограниченность пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и логистических мощностей. При этом транспортно-логистический рынок государств пространства 1520 характеризуется ограниченным и узконаправленным характером применения цифровых сервисов и интеллектуальных технологий, а также наличием таможенных и правовых ограничений, несмотря на межгосударственные союзы и соглашения. В текущих условиях многие страны пользуются обходными маршрутами Средней Азии, что снижает интерес инвесторов к развитию национальной транспортной инфраструктуры [3]. На рисунке 2 предложены решения, направленные на развитие перевозки грузов, позволяющие объединять в рамках одной перевозки несколько видов транспортных средств с обеспечением более гибкого выбора между стоимостью и скоростью доставки грузов в контексте территориальных возможностей стран пространства 1520.

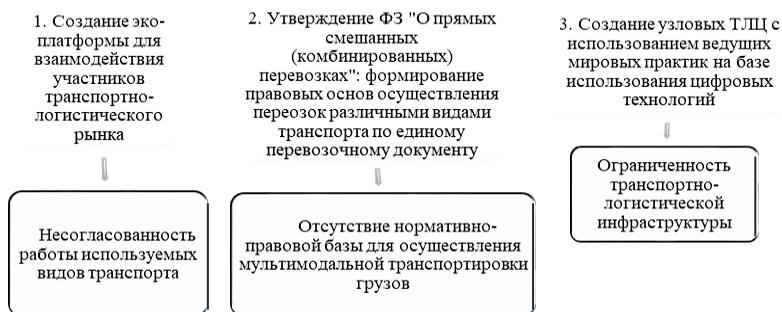


Рисунок 2 – Решения, направленные на развитие транспортировки грузов

Предложенные решения направлены не только на физическое развитие грузоперевозки, но и на расширение цифровых возможностей транспортной отрасли в части создания логистической платформы для совместного интегрированного процесса транспортировки, создания экосистем цифровых транспортных коридоров на пространстве 1520 [4, 5].

Итоги 2022 г. подтверждают необходимость расширения возможностей железнодорожной инфраструктуры [6]. В 2022 г. с учетом текущей общемировой ситуации, токсичной атмосферы вокруг России и Беларуси наблюдается восстановление динамики транзита из Китая в Европу и прирост объемов почти на 58 %, несмотря на сокращение субсидий Китая на экспорт товара железнодорожным транспортом (сокращение до 10 %). В обратном направлении по-прежнему ведется политика сдерживания, что предопределяет дисбаланс трансъевразийских контейнерных перевозок по колее 1520. Все вышесказанное указывает на «стрессоустойчивость» большей части маршрутов и обосновывает необходимость обеспечения благоприятных условий для наращивания объемов перевозки грузов [7] с целью достижения экономического роста национальных экономик стран пространства 1520.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Аналитический обзор инвестиционной компании «РЖД-Инвест» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://rzd-invest.ru/>. – Дата доступа : 07.02.2023.

2 Журавлева, Н. А. Влияние постпандемийной экономики на бизнес-модель транспортных организаций / Н. А. Журавлева // Транспорт Российской Федерации. – 2020. – № 3–4 (88–89). – С. 20–23.

3 Особые условия международных перевозок (SCIC) по проездным документам в сообщении Восток – Запад (EWT) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=805>. – Дата доступа : 07.02.2023.

4 Гулый, И. М. Подход к экономической оценке инвестиционных проектов развития железнодорожной инфраструктуры / И. М. Гулый // Транспорт Российской Федерации. – 2021. – № 1–2 (92–93). – С. 12–14.

5 **Вольхина, Н. В.** Концепция «Mobility-as-a-service» в период цифровой трансформации транспортных систем / Н. В. Вольхина // III Бетанкуровский международный инженерный форум. – СПб. : ПГУПС, 2021. – С. 89–92.

6 **Гулый, И. М.** Цифровые технологии искусственного интеллекта в деятельности Российского железнодорожного транспорта / И. М. Гулый // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 121–123.

7 Данные аналитического портала ERAI [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://index1520.com/analytics/novye-transportnye-koridory/>. – Дата доступа : 18.01.2023.

L. CHECHENOVA

Petersburg State University of Communications of Emperor Alexander I, Russian Federation

PERSPECTIVES FOR THE DEVELOPMENT OF THE FREIGHT RAIL TRANSPORTATION MARKET IN THE 1520 AREA

УДК 339.9

О. Н. ШЕСТАК, Д. Р. БУЛКА

Белорусский государственный университет транспорта, г Гомель

ЕДИНАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

Транспортно-логистическое взаимодействие представляет собой ключевую форму партнерства в рамках интеграционного объединения. Наличие развитой и современной логистической инфраструктуры представляется ключевым условием создания новых сфер производств, что, несомненно, приведет к росту инвестиций и мобильности трудовых ресурсов в Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС). Единая логистическая система сможет стать толчком в развитии интеграционного объединения, создав комфортные, безопасные и благоприятные условия организации перевозок. На сегодняшний момент логистическая сеть ЕАЭС не может обеспечить соответствующий уровень действенности транспортного сотрудничества.

Одной из причин этого является незначительное место ЕАЭС в глобальных цепочках стоимости (далее – ГЦС). Именно от уровня логистического развития зависит функционирование глобальных цепочек стоимости.

Несущественное участие ЕАЭС в действующих ГЦС сказывается тем, что в рейтинге международных компаний Global Fortune 500 за 2022 год представлено лишь четыре транснациональные корпорации (ТНК) союза (в сравнении с 2020 годом их было 5) [1].

Региональная специализация мировой системы производства приводит к крайней необходимости свободного прохождения элементов производства и