

низаций составляет в стране 20–25 %, импортные услуги – 15 %, а экспорт товаров и услуг составляет более 60 %.

Это позволяет отразить зависимость между уровнем развития промышленности, сельского хозяйства, транспорта и занятостью населения в тех или иных регионах страны в зависимости от соотношения удельного веса труда. В результате определяются нормативы качества транспортных услуг.

Выводы:

– влияние качества железнодорожных перевозок на интеграционные процессы региональной экономики тесно связано с интеграцией региональной экономики в международные процессы торговли и транспорта;

– достижение определенного уровня качества транспортного обслуживания промышленных и аграрных объектов, населения в региональных границах тесно увязывается с международными процессами, которые имеют место в последнее время: наличие санкций западных стран, изменение направлений передвижения экспортных и импортных грузов, ограничений для населения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Nikitaeva, A. Y.** Smart territories as a driver for the transition to sustainable regional development and green economy / A. Y. Nikitaeva, O. A. Chernova, L. A. Molapisi // R-Economy. – 2022. – № 8(2). – С. 120–134.

2 **Гоибназаров, А. Ш.** Роль институтов в развитии региональной экономики / А. Ш. Гоибназаров // Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики. – 2023. – № 95(2). С. 79–85.

3 **Молчанов, И. Н.** Развитие региональной экономики и концепция пространственного развития: ретроспективный анализ / И. Н. Молчанов, Н. П. Молчанова // Вопросы управления. – 2019. – № 2(57). – С. 92–105.

A. MIKHALCHENKA

Belarusian State University of Transport, Gomel

INFLUENCE OF RAILWAY TRANSPORTATION QUALITY ON INTEGRATION PROCESSES OF THE REGIONAL ECONOMY

УДК 339.92; 339.564

П. Е. РАРОВСКИЙ

Северная железная дорога – филиал ОАО «Российские железные дороги»

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ В ИНТЕГРАЦИОННОЙ ПОВЕСТКЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Интеграционные процессы на пространстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС) формируются под влиянием многогранного комплекса разнонаправленных факторов, как интеграционного, так и дезинтеграционного

характера. При этом наиболее развитыми и интегрированными сегодня среди стран ЕАЭС являются экономические системы России и Беларуси, в том числе за счет сформированного в 1999 году Союзного государства [1].

Ключевым фактором успешности интеграционных процессов выступает создание единой недискриминационной для стран-партнеров транспортной инфраструктуры, обеспечивающей связность производственных отношений и позволяющей унифицировать технологии предоставления транспортных услуг. Важно отметить, что данное положение закреплено в Решении Высшего Евразийского экономического совета «О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года», а также в Концепции Стратегического развития железнодорожного транспорта на «пространстве 1520» до 2030 года, утвержденной Советом глав правительств СНГ в конце 2021 года. Особое внимание при этом в отношении стран – партнеров ЕАЭС уделяется вопросам развития железнодорожного транспорта в силу структуры товарной массы и себестоимости ее доставки на рынки сбыта. Также продолжается работа по реализации Союзной программы по обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства России и Беларуси.

Однако существенное изменение внешнеполитической обстановки и применение санкционных мер со стороны западных стран формируют новую повестку для участников внешнеторговой деятельности России и Беларуси. Закрытие европейского воздушного пространства, ограничения на пропуск автомобильных большегрузов на границах с Польшей, Литвой и Латвией, запрет со стороны США и Евросоюза операторам морских перевозок осуществлять перевозки российских (и отчасти белорусских) грузов привело к переориентации международных перевозок с Запада на Восток. В связи с чем объемы грузовых перевозок России и Беларуси в направлении стран Юго-Восточной Азии в 2023 году выросли на 40 % к уровню 2022 года [2].

При этом из всех видов магистрального транспорта из-за введенных санкций и ограничений наименее серьезно пострадал железнодорожный. В связи с чем его роль для транспортного обеспечения внешнеэкономических связей выросла многократно [3]. В то же время, несмотря на проводимые российскими железными дорогами работы по увеличению провозной способности Восточного полигона железных дорог до 173 млн тонн в год (+50 % к уровню 2017 года), уже сегодня имеется дефицит для пропуска всех заявленных объемов грузов. В связи с этим ведется активная работа по организации функционирования международного транспортного коридора «Север – Юг» для выхода на страны Персидского залива и южных морей, проводятся работы по формированию условий для круглогодичной работы Северного морского пути, на котором в 2023 году начал работать регулярный сервис китайской судоходной компании New Shipping Line по доставке контейнерных грузов в Китай и обратно из портов Архангельска, Санкт-

Петербурга и Мурманска, расширяются портовые мощности на Балтике, утверждены программы развития Мурманского и Архангельского узлов с учетом прилегающих акваторий и портов.

Для белорусских отправителей указанные, на первый взгляд географически отдаленные, инфраструктурные проекты также весьма важны. Ведь только потребность перевозки грузов в контейнерах из Беларуси в Китай составляет примерно 230 поездов ежемесячно (как правило, это минеральные удобрения, древесина и продовольственные грузы). При этом уже в 2023 году порядка 13 млн тонн белорусских грузов были переориентированы вследствие действия санкционных ограничений для отправки через порты Северо – Запада России.

Новые, подчас трудно прогнозируемые, условия внешнеторговой деятельности, связанные как с инфраструктурными ограничениями, так и с организационно-финансовыми и страховыми затруднениями на пути осуществления экспортных сделок, заставляют российских и белорусских экспортеров быть в постоянном поиске наиболее эффективных и надежных логистических маршрутов. При этом гибкость и адаптивность транспортно-логистической системы становится ключевым фактором конкурентоспособности [4]. В связи с чем формирование устойчивой и диверсифицированной под изменяющиеся грузопотоки инфраструктуры является для Союзного государства первоочередной задачей, реализация которой может и должна быть сочленена с интеграционными процессами, реформатированием дипломатического контура с учетом интересов бизнеса, решением вопросов с проведением расчетов и гарантий при организации международного товародвижения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Вардомский, Л. Б.** Евразийская интеграция: некоторые итоги и возможные сценарии развития / Л. Б. Вардомский // Российский внешнеэкономический вестник. – 2019. – № 4. – С. 110–123.

2 **Маничева, А.** Устойчивая связь в период нестабильности / А. Маничева // РЖД-Партнер. – 2024. – № 5–6. – С. 16–19.

3 **Голубчик, А. М.** Внешнеторговая транспортная логистика России в условиях санкционного режима: год спустя / А. М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. – № 10. – С. 77–84.

4 **Холопов, К. В.** Стратегическое развитие железнодорожного транспорта России в новых условиях / К. В. Холопов, П. Е. Раровский // Экономика железных дорог. – 2023. – № 6. – С. 36–43.

P. RAROVSKIY

The Northern Railway - a branch of JSC Russian Railways

TRANSPORT AND LOGISTICS ASPECT IN THE INTEGRATION AGENDA OF THE RUSSIAN FEDERATION AND THE REPUBLIC OF BELARUS