

жившихся условий работы железнодорожного транспорта актуальным остается вопрос организации погрузки продукции из производства в перевозочные средства, используя последние для погашения среднесуточной неравномерности.

Информационное взаимодействие железнодорожного транспорта общего и необщего пользования должно обеспечивать оперативность предоставления и анализа информации для выполнения маневровых операций, грузовой и коммерческой работы, организации временного размещения вагонов, планирования работы станции примыкания и железнодорожного пути необщего пользования.

При рассмотрении взаимодействия железнодорожного транспорта общего и необщего пользования с позиции инфраструктуры исследуется путевое оснащение железнодорожного пути необщего пользования, которое обусловлено значительными изменениями, происходящими в последние годы, касательно структуры вагонного парка по принадлежности, а также оперирования собственными перевозочными средствами частными компаниями-операторами подвижного состава. Поэтому при проектировании новых и реконструкции уже функционирующих железнодорожных путей необщего пользования следует учитывать существующие в настоящее время условия работы железнодорожного транспорта.

*E. POTYLKIN*

*Belarusian State University of Transport*

## **ASPECTS OF INTERACTION BETWEEN RAILWAY STATIONS AND NON-PUBLIC PLACES**

УДК 339.924+656.03

*Л.И. ТАРАЫШКИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

## **АСПЕКТЫ ИНТЕГРАЦИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

В условиях развития интеграции на постсоветском пространстве транспорт выступает в качестве соединительных артерий интеграционных процессов. Так, одной из основных задач Содружества Независимых Государств (далее – СНГ) является сотрудничество в развитии систем транспорта. Для реализации этой задачи государствами – участниками СНГ достигнуты международные договоренности о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия в области транспортной политики, о взаимодействии в области международных автомобильных грузовых перевозок, о массах и габаритах транспортных средств,

осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам СНГ, направленные на создание благоприятных условий при оказании транспортных услуг.

В рамках Союзного государства Беларуси и России ставится цель формирования единого транспортного пространства и снятия барьеров на пути товаров, а также увеличения объемов перевозок. Беларусь, находясь на пересечении железнодорожных, автомагистральных и других путей соединения рынков Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) и Европейского союза, выступает регулятором перемещаемых ресурсов и грузов. При формировании цифровой экономики в ЕАЭС осуществляются серьезные преобразования в транспортной отрасли, связанные с упрощением административных процедур и снижением их трудоемкости, активным развитием информационных технологий и сокращением сроков таможенного оформления перемещаемых грузов. С подписанием 20 мая 2019 г. Соглашения о прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза, на базе товарно-транспортных и товарных накладных получает развитие электронный документооборот, направленный на повышение транзитной привлекательности Республики Беларусь в условиях таможенной территории ЕАЭС.

Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. поставлена цель создания общего рынка транспортных услуг и формирования единого транспортного пространства. В рамках формирования к 2025 г. общего рынка транспортных услуг отменена разрешительная система при международных автоперевозках грузов между государствами – членами ЕАЭС. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. № 13 утверждена Программа поэтапной либерализации каботажных автоперевозок грузов. Основными направлениями и этапами реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики определена разработка дорожных карт, реализация которых позволит создать условия для роста грузопотоков при осуществлении внешней и взаимной торговли в ЕАЭС и повышения роли транспортных услуг в экономике государств – членов ЕАЭС.

В настоящее время транспортная отрасль государств – членов Союза характеризуется значительным потенциалом для проведения евразийской транспортной интеграции. Однако особенности страновой и региональной специфики, состояние дорог и национальной транспортной инфраструктуры, различия в правовом регулировании, технологические особенности транспорта, запуск и функционирование общих рынков и единого рынка работ (услуг) в ЕАЭС оказывают влияние на развитие транспортной интеграции и их необходимо учитывать при формировании общего рынка транспортных услуг. Одним из интеграционных инструментов в скоордини-

рованной (согласованной) транспортной политике ЕАЭС выступают тарифы, которые государствам – членам Союза необходимо гармонизировать и унифицировать. В связи с чем, развитие транспорта в Союзе должно быть сориентировано на выгодное взаимодействие в целях эффективного перераспределения внутрисоюзных и транзитных грузопотоков на таможенной территории ЕАЭС. Это позволит увеличить уровень использования возможностей транспорта, сократить непроизводительные расходы и снизить себестоимость транспортных услуг. В настоящее время в таком взаимодействии большое значение имеет координация деятельности национальных логистических операторов и проведение согласованной тарифной политики.

С учетом изложенного, для развития евразийской транспортной интеграции необходимо: тесное союзное (страновое) взаимодействие с использованием трансграничной транспортной инфраструктуры государств – членов ЕАЭС; расширение внешней и взаимной торговли государств – членов Союза в условиях таможенной территории ЕАЭС; развитие кооперации и взаимовыгодной конкуренции в транспортной отрасли в Союзе; формирование общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС без изъятий и ограничений и проведение согласованной тарифной политики государств – членов ЕАЭС.

*L. TARARYSHKINA*

*Belarusian State University of Transport*

**INTEGRATIONAL ASPECTS IN THE SPHERE OF TRANSPORTATION**