

А. А. Харченко // Экономика и политика. – 2015. – № 1(4). – С. 37-40. – EDN TJILJN.

6. Замбржицкая, Е. С. Человеческий капитал как структурный элемент гудвилла / Е. С. Замбржицкая, А. А. Харченко // Корпоративная экономика. – 2015. – № 1(1). – С. 37-42. – EDN VRADKD.

7. Медведева О.В. Человеческий капитал: понятие, структура и основные характеристики // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2019. №7 (41). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/chelovecheskiy-kapital-ponyatie-struktura-i-osnovnyie-harakteristiki> (дата обращения: 17.12.2024).

8. Лисицын Ю.П. Общественное здоровье и здравоохранение. 2-е изд. М.: ГЭОТАР-Медиа, 2010

УДК: 336.02

О.С. Алексеева, доц., канд. экон. наук;
Ю.О. Глушкова, доц., канд. экон. наук
(СГТУ имени Гагарина Ю.А., г. Саратов, Россия)

АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕЖДУ РОССИЕЙ И РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ

В странах партнерах 13 декабря 2024 года главы транспортных ведомств России и Беларуси подписали документы, направленные на развитие сотрудничества [1]:

- протокол заседания Совместной комиссии о сотрудничестве в области перевозки отдельных видов груза [1];
- протокол заседания совместной комиссии о сотрудничестве в области перевозки нефтепродуктов;
- план мероприятий по совершенствованию автомобильных дорог Союзного государства.

Цель сотрудничества – формирование полноценной единой транспортной системы Союзного государства.

Рассмотрим аспекты текущего состояния транспортной инфраструктуры между Россией и Беларусью:

Автомобильные перевозки: основные направления связывают такие города как, Минск, Москва, Санкт-Петербург и Гомель. Наиболее загруженные трассы включают:

- М1 (Минск-Москва): транзитный коридор;
- Р23 (Минск-Брест): основной маршрут для грузоперевозок в Европу.

Железнодорожные перевозки: в 2024 году возобновлено сообщение между Смоленской и Витебской, а также Псковской и Витебской областями. 1 ноября был запущен дополнительный поезд «Ласточка» по маршруту Москва – Минск. Особое внимание уделяется развитию контейнерных перевозок, которые позволяют оптимизировать логистические цепочки и сократить время доставки грузов.

Авиасообщение: в гражданской авиации новые линии связали между собой Самару, Ульяновск, Челябинск и Махачкалу с Минском, Москву с Брестом, Санкт-Петербург с Гомелем.

Портовая инфраструктура: Ленинградская область считается оптимальным портом для перевалки белорусских нефтепродуктов. Беларусь использует мощности 19 российских портов для поставки своей продукции на внешние рынки.

К 2025 году планируется создание сети из 10 крупных мультимодальных транспортно-логистических центров, которые будут интегрированы в единую систему с белорусскими логистическими хабами.

Больше всего федеральных средств за пределами нацпроектов в госпрограмме потратят на мероприятия, связанные с развитием транспортной инфраструктуры: на них в 2024, 2025 и 2026 годах предусмотрено 616,7 млрд. руб., 627,7 млрд. руб. и 725,8 млрд.руб. соответственно. Почти две трети расходов на инфраструктуру вне нацпроектов в рамках госпрограммы запланированы на автодороги. В 2024-2026 годах на них намерены потратить 412,4 млрд.руб., 390,2 млрд. руб. и 472,3 млрд.руб. соответственно. При этом на 2024 год автодорожные федеральные расходы пересмотрели в сторону увеличения (на 2,9%), а на 2025 год – в сторону уменьшения (на 14,7%). Столь заметное сокращение средств коснется в первую очередь капитального ремонта, ремонта и содержания федеральных автодорог общего пользования. Если в прошлом бюджете на 2025 год на эти цели было предусмотрено 374,4 млрд. руб., то в новом на тот же период лишь 300,3 млрд.руб.

Данные о финансовом обеспечении государственной программы «Транспортный комплекс» Беларусь на 2021–2025 годы:

- 2021 год – 1 678 056 903,8 рубля;
- 2022 год – 1 830 523 733,66 рубля;
- 2023 год – 2 472 994 233,04 рубля;
- 2024 год – 2 051 186 799,7 рубля;
- 2025 год – 2 086 991 272,6 рубля.

Источниками финансирования являются средства республиканского и местных бюджетов, внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Министерства транспорта и коммуникаций, собственные средства исполнителей мероприятий государственной программы,

кредитные ресурсы и иные источники, не запрещённые законодательством. В Беларуси в 2024 году на финансовое обеспечение реализации государственной программы «Транспортный комплекс» при благоприятных внешних условиях потребовалось 2 051 186 799,7 рубля [5].

Конкретные объёмы финансирования ежегодно корректировались с учётом тарифной политики, возможностей бюджетов, привлечения внутренних и внешних источников финансирования, а также реализации мероприятий, направленных на повышение эффективности работы транспортных организаций. Транспортная инфраструктура между Россией и Беларусью имеет значительный потенциал для развития. Цифровизация процессов может значительно улучшить эффективность логистики, однако необходимо преодолеть существующие вызовы, такие как модернизация инфраструктуры, интеграция систем и обеспечение кибербезопасности. Поддержка со стороны государственных структур и частного сектора будет ключевой для успешной реализации этих инициатив.

ЛИТЕРАТУРА

1. Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс] // <https://mintrans.gov.ru/activities/69/86>. – URL: (дата обращения: 20.01.2025).
2. Единая транспортная система и география транспорта [Электронный ресурс] / Транспорт, его значение в жизни общества и экономики страны. – Режим доступа: <https://rep.bntu.by/bitstream/handle/data/>. — Дата доступа: 16.10.2024.
3. Автомобильные перевозки в Республике Беларусь [Электронный ресурс] / — Режим доступа: https://thisislogistics.blogspot.com/2018/01/blogpost_37.html. – Дата доступа: 16.10.2024.
4. Уманская, М. В. Развитие международного бизнеса с использованием международного мультимодального транспортного коридора "Север–Юг" / М. В. Уманская // Государственное регулирование экономики и повышение эффективности деятельности субъектов хозяйствования : Сборник научных статей XVIII Международной научно-практической конференции, посвященной памяти профессора С.А. Пелиха, Минск, 19 апреля 2024 года. – Минск: Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2024. – С. 385-392. – EDN JVLMVC.
5. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 16.10.2019.