

## Заключение

«Синяя» экономика представляет собой огромный потенциал для устойчивого развития и улучшения благосостояния людей. Развитие этой экономики в Беларуси имеет потенциал для создания новых рабочих мест, повышения продовольственной безопасности и содействия устойчивому использованию водных ресурсов страны. Давая «зеленый свет» синей экономике, мы можем создать более процветающее и устойчивое будущее [3].

## Список цитированных источников

1. Все оттенки синего [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://atomicexpertnew.ru/>. – Дата доступа: 21.04.2024.
2. Как сохранить планету [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/>. – Дата доступа: 21.04.2024.
3. Синяя экономика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://habr.com/ru/>. – Дата доступа: 21.04.2024.

УДК 656.064

*Железная Д. Н.*

*Научный руководитель: к. э. н., доцент Медведева Г. Б.*

## **ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РАМКАХ ЕАЭС**

Транспортно-логистическое сотрудничество является важным фактором углубления специализации и кооперации стран в условиях фрагментации глобального производственного процесса и развития процессов региональной интеграции. Стирание тарифных барьеров во взаимной торговле между участниками интеграционных объединений, принятие единого таможенного тарифа в отношении третьих стран и переход к единым принципам регулирования отраслевых рынков при прочих равных способствуют снижению системных издержек при перемещении товаров между различными центрами, что в целом ведёт к повышению общей эффективности мировой торговли и мировой экономики. Как следствие, современный процесс доставки уже не ограничивается линейной транспортировкой, а требует системных и трансграничных транспортно-логистических решений в масштабах нескольких стран, что сопровождается различными проблемами в организации перевозок.

Целью данной работы является определение проблем, характерных при организации международных автомобильных перевозок внутри Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Поставленная цель предопределила решение следующих задач:

- определение понятия международных автомобильных перевозок грузов;
- установление рисков при международных автомобильных перевозках;
- выявление проблем, характерных при организации международных автомобильных перевозок в рамках ЕАЭС.

Актуальность выбранной темы обусловлена повышением роли транспортно-логистического сотрудничества в мировой экономике в условиях ужесточения глобальной конкуренции, фрагментации глобального производственного процесса и нарастания глобальных рисков, влияющих на страны ЕАЭС.

Международные автомобильные перевозки грузов представляют собой перевозки грузов и пассажиров автотранспортным средством на основе международного договора, при которой пункт отправления находится на территории одного государства, пункт назначения – на территории другого, а также перевозки транзитом [1, с. 183].

Главными предпосылками транспортно-логистического сотрудничества как направления евразийской экономической интеграции в формате ЕАЭС являются сохраняющийся сырьевой характер экономики интегрирующихся стран и необходимость повышения её роли в мировом разделении труда, а также до конца не утраченная комплементарность производственных, технологических и транспортно-логистических систем. Значимыми факторами транспортно-логистического сотрудничества служат неразвитость взаимного инвестиционного сотрудничества, острая потребность обрабатывающих отраслей и транспортно-логистической инфраструктуры региона в модернизации, а также высокий уровень поддержки интеграции среди населения стран ЕАЭС. Современный транспортно-логистический комплекс ЕАЭС характеризуется низкой плотностью действующих путей сообщения; несущественным уровнем развития рынка транспортно-логистических услуг и, как следствие, высокими транспортно-логистическими издержками в стоимости товаров для конечного потребителя; преобладанием в структуре транспортно-логистического рынка услуг с низкой добавленной стоимостью.

Среди наиболее значимых различий в области автотранспортного комплекса стран ЕАЭС можно указать следующие:

1. Различный уровень развития законодательной и нормативно-правовой базы, регулирующей сферу автотранспорта.
2. Различные уровни налогообложения и валютного регулирования поставщиков автотранспортных и экспедиторских услуг.
3. Существование различий при проведении таможенных процедур по оформлению перевозимых автомобильным транспортом грузов (процедуры проверки и досмотров грузов).
4. Различия регулирования транзитных перевозок грузов через национальную территорию (в т. ч. закрепленные в двусторонних соглашениях о международном автомобильном сообщении).
5. Несовместимые системы дорожных налогов и сборов.
6. Различия в регулировании доступа на рынок автотранспортных и экспедиторских услуг (включая критерии лицензирования, допуск к профессии и другие методы государственного регулирования) [2].

Международные перевозки в организационно-экономическом смысле является сложным процессом. Он подвержен рискам, из которых, с точки зрения стратегии, наиболее важными являются следующие:

1. Техничко-технологические, к которым относится состояние дорожной сети и подвижного состава.
2. Организационно-технические, а именно состояние дорожной инфраструктуры, обеспечение безопасности международных перевозок.
3. Политические, в число которых входит ограничение на ввоз отдельных видов продукции и ограничение присутствия на рынке отдельных компаний.

4. Правовые: квотирование ввоза и вывоза продукции, санитарно-гигиенические требования к ввозимой продукции, таможенные правила.

5. Экономические, а именно стоимость международных перевозок и налогообложение деятельности в области международных перевозок.

Следовательно, при международных перевозках возникают проблемы, связанные с указанными выше рисками. Остановимся на некоторых из них.

Во первых, проблемой, негативно влияющей на перевозки автомобильным транспортом, который является более мобильным по сравнению с железнодорожным, поскольку не требует капиталоемких железнодорожных путей сообщения, обладает большей скоростью доставки грузов, может двигаться в любое время суток, в то время как грузовой железнодорожный состав вынужден пропускать пассажирские поезда в дневное время. Даже не смотря на малую грузоподъемность автотранспорта и небольшие расстояния перевозки, доступность грузополучателей значительно выше. Однако ограничителем перевозок автотранспортом является состояние дорожной сети. Разбитые, несоответствующие требуемой категории дорог участки дорожной сети, а иногда и всей дороги замедляют скорость доставки, приводят к повышенному износу подвижного состава и шин, увеличивают расход топлива и эксплуатационных материалов.

Второй проблемой является техническое состояние подвижного состава автотранспорта, физический и моральный износ которого повышает количество выбросов и их токсичность, что ограничивает возможность экспорта товаров автомобильным транспортом в страны с высокими стандартами экологической безопасности, а в ряде случаев делает такой экспорт невозможным.

Третьей проблемой можно отметить низкую пропускную способность переходов через границу и логистических центров, а также неразвитость логистической и коммуникационной сети, пунктов придорожного сервиса [3].

Также к одним из современных проблем в организации перевозок между странами ЕАЭС является различие в правилах и стандартах безопасности на дорогах между странами-членами. Это может привести к сложностям при пересечении границ и увеличению времени доставки грузов. Другой проблемой является отсутствие единой системы учета и контроля за перевозками внутри союза. Это может привести к недостаточной прозрачности и возможным нарушениям при проведении международных перевозок. Также стоит отметить проблемы, связанные с различиями в таможенных процедурах и требованиях к документации между странами-членами ЕАЭС. Это может затруднить процесс таможенного оформления и повлечь за собой дополнительные расходы для перевозчиков.

В целом, для улучшения организации международных перевозок в рамках ЕАЭС необходимо работать над согласованием стандартов и процедур между странами-членами, а также совершенствовать системы контроля и учета за перевозками.

Таким образом, без решения перечисленных проблем невозможно добиться эффективности международных перевозок, которые обеспечивают не только интеграцию национальных экономик, но и пополняют бюджеты стран валютными ресурсами. Транспортно-логистическая отрасль может стать одним из основных несырьевых драйверов развития ЕАЭС, создав благоприятные организационно-экономические условия для транзитных перевозок.

### Список цитированных источников

1. Гетьман-Павлова, И. В. Международное частное право : учеб. для бакалавриата и магистратуры : в 3 т. / И. В. Гетьман-Павлова. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2016. – Т. 2: Особенная часть. – 395 с.
2. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transtec.transtec-neva.ru/files/File/eurozec.pdf>. – Дата доступа: 27.05.2024.
3. Международные перевозки: проблемы и пути их решения (организационно-экономический аспект) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://science.kuzstu.ru/wp-content/Events/Conference/RM/2019/RM19/pages/Articles/80301.pdf>. – Дата доступа: 27.05.2024.

УДК: 625.89

*Касперук Н. А.*

*Научный руководитель: ст. преподаватель Носко Н. В.*

## **ВЛИЯНИЕ ТЕМПЕРАТУРЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА КАЧЕСТВО ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ (НА ПРИМЕРЕ КУП «БРЕСТСКОЕ ДЭП»)**

Механизм улучшения технического состояния дорог является актуальным вопросом, который поможет достичь экономической эффективности за счет увеличения сроков технического обслуживания. Чтобы избежать масштабных проектов реконструкции автомобильных дорог, необходимо изучить основные проблемы, возникающие при их эксплуатации. Известно, что асфальт является термопластичным материалом, поэтому одним из климатических факторов, существенно влияющих на образование колеи, а также на прочностные и деформационные свойства материала асфальтобетонных слоев при строительстве дорожных покрытий, является температура. Напряженно-деформированное состояние и срок службы асфальтобетонных покрытий зависят от температуры. С каждым годом все более актуальной становится проблема разрушения дорожного покрытия [1].

Низкие эксплуатационные характеристики материалов, используемых в дорожном строительстве, приводят к тому, что уже в течение 2–3 лет постоянной эксплуатации подавляющее число дорог требует капитального ремонта, в то время как за рубежом средний срок службы без технического обслуживания составляет 10–13 лет [2].

Срок службы дорожного покрытия может быть значительно расширен с использованием различных технологий, выбор и обоснование которых должны основываться на результатах детальных обследований состояния дорог и прогнозирования развития различных видов повреждений [3]. Выяснение зависимости влияния погодных условий во время работ на конечное качество дорог поможет в подборе необходимых технологий дорожных работ, а как следствие в улучшении качества.

Данные собирались, чтобы показать влияние погодных условий во время работ на конечное качество дорожного покрытия. Как предполагалось, чем ниже температура воздуха, тем менее ровным получается дорожное покрытие. В данном случае причиной является несоблюдение технологий при различных