

Цуциева Оксана Таймуразовна

Северо-Осетинский государственный университет им. К. Л.Хетагурова

Международная транспортная логистика в приграничных регионах: анализ транзитного потенциала

Аннотация. Статья рассматривает особенности международной транспортной логистики в приграничных регионах, анализируя как вызовы, связанные с геополитическими, инфраструктурными и регуляторными факторами, так и возможности, возникающие в результате стратегического расположения и потенциала для развития транзитных перевозок. Определено, что приграничный регион представляет собой сложную систему, характеризующуюся взаимовлиянием внутренних и внешних факторов. Его развитие зависит от способности эффективно использовать свои преимущества, преодолевать существующие проблемы и выстраивать продуктивное сотрудничество с соседними регионами и государствами. В статье представлены ключевые аспекты оптимизации логистических цепочек в приграничных зонах и перспективы развития данного направления. Среди важнейших направлений наращивания экономического потенциала приграничных регионов авторами выделены упрощение таможенных процедур, развитие транспортной и прочей инфраструктуры, управление рисками, улучшение координации и сотрудничества между всеми участниками транспортно-логистической системы, использование современных инновационных технологий, а также развитие человеческого капитала. Выделены факторы, определяющие транзитный потенциал приграничных регионов, среди которых географические особенности, геополитическая стабильность, развитость транспортной инфраструктуры, законодательная и регуляторная среда, кадровый потенциал. В заключении сделан вывод о том, что для повышения эффективности использования транзитного потенциала приграничных регионов необходима реализация совокупности мер и мероприятий, направленных на наращивание инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, упрощение таможенных и миграционных процедур, повышение квалификации кадров, повышение безопасности и укрепление международного сотрудничества.

Ключевые слова: международная транспортная логистика, приграничный регион, транзитный потенциал, инфраструктура, законодательство, геополитика, оптимизация, эффективность.

Tsutsieva Oksana Taymurazovna

North Ossetian State University named after K.L. Khetagurov

International transport logistics in the border regions: analysis of transit potential

Abstract. The article examines the features of international transport logistics in border regions, analyzing both the challenges associated with geopolitical, infrastructural and regulatory factors, as well as the opportunities arising from the strategic location and potential for the development of transit transport. It is determined that the border region is a complex system characterized by the mutual influence of internal and external factors. Its development depends on the ability to effectively use its advantages, overcome existing problems and build productive cooperation with neighboring regions and States. The article presents the key aspects of optimizing logistics chains in border areas and the prospects for the development of this area. Among the most important areas of increasing the economic potential of border regions, the authors highlighted the simplification of customs procedures, the development of transport and other infrastructure, risk

management, improved coordination and cooperation between all participants in the transport and logistics system, the use of modern innovative technologies, as well as the development of human capital. The factors determining the transit potential of the border regions are highlighted, including geographical features, geopolitical stability, development of transport infrastructure, legislative and regulatory environment, and human resources. In conclusion, it is concluded that in order to increase the efficiency of using the transit potential of border regions, it is necessary to implement a set of measures and measures aimed at increasing investments in the development of transport infrastructure, simplifying customs and migration procedures, improving staff skills, improving security and strengthening international cooperation.

Keywords: international transport logistics, border region, transit potential, infrastructure, legislation, geopolitics, optimization, efficiency.

Введение

Транспортная система Российской Федерации играет ведущую роль в международном процессе грузоперевозок. Углубление международного разделения труда на фоне интенсификации глобализационных процессов в конце XX века и связанное с ним расширение рынков сбыта продукции привели к существенному количественному и качественному росту мировых грузопотоков. Наряду с глобализацией экономики активизировались и процессы глобализации транспортной деятельности. В начале XXI века продолжается усиление взаимосвязи и взаимозависимости различных видов транспорта, а также усиливается интеграция национальных транспортных систем в единую международную систему.

В настоящее время наблюдается увеличение объемов транзитных перевозок для ускорения международных перевозок и повышения их надежности. Объем транзита является показателем развития транспортной инфраструктуры, правового регулирования и конкурентоспособности национальной экономики в целом. Транзитный потенциал страны обусловлен не только возможностями инфраструктуры, но и темпами внедрения современных технологий в транспортно-логистические процессы [1].

Приграничные регионы, характеризующиеся своим географическим положением на стыке двух или более государств, играют ключевую роль в международной торговле и транзитных перевозках. Их экономический, геополитический и транзитный потенциал определяется сочетанием многих факторов, среди которых определяющую роль играют географические особенности региона, развитость инфраструктуры, а также эффективность таможенного и миграционного контроля. Однако, реализация указанного потенциала зачастую сталкивается на практике с рядом специфических вызовов, связанных с существующими различиями в национальных законодательствах, инфраструктурными ограничениями и геополитическими рисками.

Приграничные регионы играют важную роль в международной торговле, выступая в качестве ключевых узлов транспортных коридоров [2]. Их транзитный потенциал – способность эффективно обрабатывать и перемещать транзитные грузы – предопределяет экономическое развитие как самих регионов, так и стран, через которые проходят транспортные потоки. Данная статья посвящена исследованию этих факторов и оценке потенциала оптимизации международной транспортной логистики в приграничных регионах.

Особенности международной транспортной логистики в приграничных регионах

Международная транспортная логистика в приграничных регионах обладает значительным потенциалом, обусловленным их геополитическим положением и возможностями для транзита разнообразных грузов. Однако, реализация данного потенциала зависит от множества факторов, которые следует учитывать при планировании транзитных грузопотоков.

В приграничном регионе международная транспортная логистика представляет собой специфическую область, включающую планирование, организацию и контроль перемещения товаров через государственные границы. Она охватывает различные виды транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской, воздушный, речной), складские операции, таможенное оформление, страхование грузов и другие сопутствующие услуги. В приграничных регионах эти процессы усложняются необходимостью координации действий с различными национальными регулирующими органами.

Приграничным регионом признается территория, расположенная на границе двух или более государств. Другими словами, приграничный регион – это регион, примыкающий к сухопутной границе, либо к пограничным или территориальным водам, по которым проходит линия разграничения территории государства. Стратегическое значение подобных территорий определяется близостью к границам, что открывает возможности для развития транзитных перевозок и упрощения логистических цепочек. В то же время, приграничные регионы могут столкнуться с проблемами, связанными с различными нормативными актами, таможенными процедурами и инфраструктурными ограничениями, поскольку находятся в непосредственной близости с другими государствами.

Проблема границы и приграничного региона широко обсуждается в политической географии, региональной географии, где проблема границ рассматривается в связи с геополитическими особенностями региона [3]. При проведении высококачественных региональных исследований необходимо учитывать несколько отличительных аспектов при изучении границ и приграничных регионов. Данные исследования (среди прочего) должны быть направлены на то, чтобы определить в целом концепцию границы и пограничного контроля и, в частности, описать и объяснить влияние границы на региональное развитие приграничного региона. В этих определениях четко прослеживались различные аспекты – географический, экономический, социальный, правовой, политический, финансовый, военный, культурный и т.д.

В российской литературе проблема экономической эффективности организации транскомуникационных сообщений стала объектом исследования сравнительно недавно [4]. Это стало предметом принципиальных разногласий среди авторов, поскольку некоторые из них придерживаются мнения, что для России эксплуатация транзитных маршрутов приносит мало коммерческой выгоды и слабо учитывает геополитические интересы страны. Одной из главных причин этого стал переход мировых авиакомпаний на использование новых моделей самолетов и, соответственно, беспосадочные перелеты.

В современных условиях привлечение на территорию Российской Федерации международного транзитного грузопотока представляет собой важнейшую стратегическую задачу не только экономического, но и политического и социального характера. Особенно актуальной данная задача стала после февральских событий 2022 года, поскольку максимальное использование конкурентных преимуществ выгодного геополитического положения страны остается важнейшим фактором экономического роста.

Ключевые особенности международных перевозок ограничены их географией, которая включает геополитические соображения. В прошлом многие конфликты происходили с целью получения контроля над торговыми путями, контроля над месторождениями полезных ископаемых или энергии, колониального контроля над нетронутыми регионами или установления торговых путей через существующие морские порты. Это было особенно важно для морских стран, стремящихся поддержать существующую торговлю, расширить ее и обеспечить ее циркуляцию. На протяжении всей истории морские пути были объектом конфликтов, целью которых было обеспечение стратегического контроля местоположения. Например, на долю Великобритании и Франции в колониальную эпоху приходилось 40% международных границ мира [5].

Другой важный вопрос касается концепции экстерриториальности, когда территория подчиняется различным правилам, особенно касающимся торговли. Свободные

зоны являются распространенными экстерриториальными конструкциями, призванными содействовать торговле и привлекать инвестиции.

Любая международная транспортировка, входящая, выходящая или проходящая через юрисдикцию, подчиняется национальным правилам. К примеру, в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года формально определено, что территория на протяжении 22 км от побережья считается суверенной как по воде, так и по воздуху [6]. Иностранцам судам разрешен проход по данной территории, но он подчиняется национальным правилам. Эта юрисдикция частично распространяется на исключительную экономическую зону (ИЭЗ), в которой государство имеет права на разведку и использование морских ресурсов (например, рыболовство, добыча нефти). По соглашению она простирается на 200 морских миль (370 км), но государство не может препятствовать свободному коммерческому проходу через ИЭЗ [7]. Страны также имеют юрисдикцию над своими воздушными пространствами и могут решать, какой перевозчик может пройти через нее. Во время холодной войны большая часть воздушного пространства над Восточной Европой, Советским Союзом и Китаем была недоступна для западных перевозчиков.

Хотя международные перевозки в основном предполагают конкуренцию, общие интересы благоприятствуют соглашениям по различным аспектам, связанным с доступом к инфраструктурам или установлением стандартов. Например, к 1792 году большинство стран, расположенных вдоль реки Рейн согласились на свободное судоходство, чтобы иметь доступ к более широкому спектру товаров и рыночных возможностей. Канада и Соединенные Штаты начали в 1871 году длительный процесс переговоров об общем управлении рекой Святого Лаврентия, который в конечном итоге привел к развитию морского пути Святого Лаврентия в 1954 году [8]. Это дополнило предыдущие торговые соглашения, позволяющие товарам, произведенным в Соединенных Штатах, перевозиться через Канаду и возвращаться в Соединенные Штаты без пошлин. Это было особенно актуально вдоль Великих озер, которые служат границей между Канадой и Соединенными Штатами. Международная торговля в Европе была улучшена за счет принятия стандарта по железнодорожной колее (1,435 метра), который в конечном итоге заменил различные национальные стандарты.

Оптимизация логистических цепочек в приграничных регионах представляет собой сложную комплексную задачу, требующую учета специфических факторов. Среди важнейших аспектов оптимизации можно отметить следующие:

1. Упрощение таможенных процедур:

- электронное таможенное оформление: переход на электронный документооборот позволит значительно ускорить прохождение грузов через границу, минимизировать бумажную работу, снизить уровень бюрократизации и сократить время ожидания на границе;

- преференциальные режимы транзита: внедрение упрощенных процедур транзита, например, использование международных транспортных документов (TIR Carnet), позволит сократить время и затраты на таможенное оформление;

- взаимное признание сертификатов: соглашения о взаимном признании сертификатов качества и безопасности продукции между соседними странами и регионами способны сократить необходимость повторной проверки грузов на смежных территориях;

- внедрение на транспортных линиях так называемых «зеленых коридоров» – системы автоматизированного пропуска грузов, которые соответствуют всем требованиям безопасности и транспортировки, и не предполагают дополнительных проверок.

2. Развитие инфраструктуры:

- модернизация пограничных пунктов пропуска посредством внедрения современных технологий контроля и обработки грузов, способна обеспечить увеличение пропускной способности таможенных пунктов;

- строительство и модернизация транспортной инфраструктуры, создание новых и модернизация существующих автомобильных дорог, железных дорог, морских, речных

портов и аэропортов является важнейшим условием обеспечения бесперебойного движения грузов;

- развитие современных логистических центров и складских комплексов, особенно вблизи приграничных пунктов пропуска, позволит оптимизировать приемку, хранение и обработку грузов;

- совершенствование информационной инфраструктуры, которое находит отражение в развитии информационных систем, обеспечивающих обмен данными между участниками логистической цепочки, таможенными органами и другими структурами, участвующими в системе транспортировки.

3. Управление рисками [9]:

- обеспечение безопасности грузов – внедрение систем GPS-трекинга, использование специальных средств защиты грузов от хищений и повреждений;

- управление рисками, связанными с политической нестабильностью – разработка альтернативных маршрутов и схем доставки грузов для минимизации рисков в случае возникновения политических конфликтов или других непредвиденных ситуаций;

- управление рисками, связанными с изменением законодательства – мониторинг изменений в законодательстве и своевременная адаптация к ним выстроенных логистических процессов.

4. Улучшение координации и сотрудничества:

- развитие международного сотрудничества – согласование процедур и стандартов между приграничными регионами и соседствующими странами с целью упрощения транзитных перевозок;

- укрепление сотрудничества между участниками логистической цепочки – эффективное взаимодействие между экспедиторами, транспортными компаниями, таможенными брокерами, складскими операторами и другими участниками процесса транспортировки для оптимизации всех внутренних процессов;

- использование информационных технологий для обмена данными – внедрение систем электронного документооборота и других современных информационных технологий для повышения прозрачности и эффективности взаимодействия между участниками логистической цепочки.

5. Использование инновационных технологий:

- блокчейн-технологии – для повышения прозрачности и безопасности транзитных перевозок;

- искусственный интеллект – для оптимизации маршрутов, прогнозирования спроса и управления рисками;

- интернет вещей (IoT) – для мониторинга состояния грузов и транспортных средств в режиме реального времени.

6. Развитие человеческого капитала:

- обучение и повышение квалификации – подготовка специалистов в области международной транспортной логистики, владеющих иностранными языками и знающих особенности работы в приграничных регионах;

- внедрение новых образовательных программ, дающих выпускникам специальные знания в области международной транспортной логистики.

Таким образом, можно сделать вывод, что оптимизация логистических цепочек в приграничных регионах представляет собой комплексную задачу, требующую системного подхода и активного сотрудничества в ее решении всех заинтересованных сторон. Реализация перечисленных выше аспектов оптимизации позволит значительно повысить эффективность транзитных перевозок и способствовать экономическому развитию приграничных регионов.

Факторы, определяющие транзитный потенциал региона

В широком смысле термин «потенциал» означает возможность какого-либо субъекта достигать поставленных целей развития и решать связанные с этим задачи в конкретных заданных условиях. В свою очередь, Транзитный потенциал представляет собой комплексную характеристику определенной территории, отражающей её способность эффективно обрабатывать и пропускать транзитные потоки товаров, людей и информации. Следует отметить, что категория «транзитный потенциал» значительно шире, чем простое наличие транспортной инфраструктуры, и включает в себя множество взаимосвязанных факторов, которые определяют скорость, стоимость и безопасность транзитных перевозок.

Под транзитным потенциалом транспортной системы принято понимать способность системы обеспечивать максимальный уровень пропускной способности транзитных потоков грузов в межрегиональном и международном сообщении.

Транзитный потенциал приграничных регионов определяется целым рядом взаимосвязанных факторов (рисунок 1).

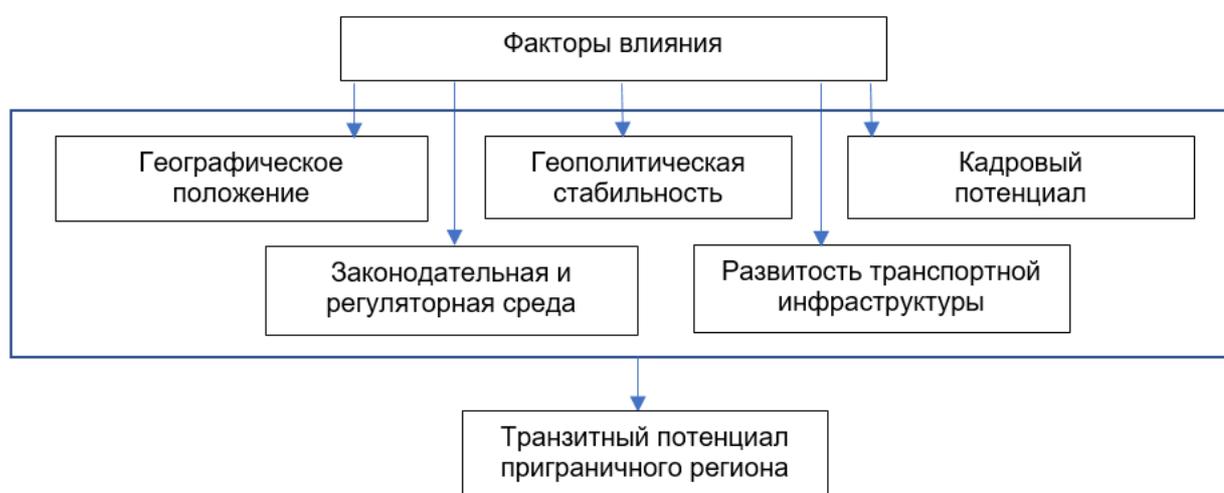


Рисунок 1 – Факторы, определяющие транзитный потенциал приграничных регионов

Одним из наиболее существенных факторов, влияющим на транзитный потенциал приграничного региона является географическое положение. Близость к важным морским портам, аэропортам, автомагистралям и железнодорожным линиям, а также к крупным рынкам сбыта товаров и услуг, оказывает существенное влияние на объемы транзитных перевозок [10]. Стратегически выгодное расположение на пересечении различных транспортных коридоров увеличивает привлекательность приграничного региона и положительно характеризует геополитические возможности его дальнейшего развития.

Не менее значимым фактором является развитость транспортной инфраструктуры самого приграничного региона. Наличие передовой и эффективно функционирующей инфраструктуры, включая высокоскоростные автомагистрали, железнодорожные развязки, портовые и аэропортовые мощности, складские комплексы, таможенные терминалы и системы связи, является критически важным фактором роста транзитных грузоперевозок. Узкие места и проблемы в региональной инфраструктуре могут создавать так называемые «бутылочные горлышки», ограничивая транзитный поток товаров и услуг.

Среди значимых факторов влияния также следует отметить законодательную и регуляторную среду. Прозрачная и эффективная законодательная база, в том числе на региональном уровне, упрощающая таможенное оформление, миграционный контроль и другие процедуры, способствует быстрому и беспрепятственному перемещению потоков грузов. Наличие сложных и бюрократизированных процедур, связанных с оформлением и транспортировкой, напротив, снижают привлекательность региона для транзитных

перевозок. В этой связи ключевую роль играют международные соглашения и упрощенные режимы транзита.

Еще одним фактором эффективного функционирования транзитных перевозок в приграничных регионах выступает политическая стабильность и экономическая безопасность. Геополитические риски, конфликты и различного рода нестабильность способны существенно снизить транзитный потенциал региона.

Наконец, следует отметить такой фактор, как кадровый потенциал приграничного региона. Наличие квалифицированных специалистов в области логистики, таможенного оформления, управления транспортом и в других смежных отраслях крайне важно для обеспечения эффективной работы транспортных коридоров [11].

Анализ транзитного потенциала предполагает оценку совокупности внешних и внутренних факторов, определяющих возможности страны по обслуживанию международных транзитных грузовых и пассажирских транспортных потоков, следующих по её территории [12, 13]. В качестве основного информационного источника для анализа выступают данные региональной, национальной и международной статистики [14].

Несмотря на значительный потенциал, приграничные регионы часто сталкиваются со следующими проблемами:

1) Недостаток инвестиций в инфраструктуру. Отсутствие современных транспортных коммуникаций и логистических центров сдерживает развитие транзитных перевозок.

2) Бюрократические барьеры и коррупция. Сложные и непрозрачные процедуры таможенного оформления и другие административные препятствия увеличивают затраты и время доставки грузов.

3) Нехватка квалифицированных кадров: дефицит специалистов в области логистики и смежных областях ограничивает возможности эффективного управления транзитными потоками.

4) Геополитическая нестабильность: Конфликты и политическая нестабильность в регионе могут нарушить функционирование транспортных коридоров и создать риски для безопасности грузов.

5) Проблемы несоответствия технических стандартов в приграничных регионах. В качестве примера можно привести традиционные различия в национальных стандартах по ширине железнодорожной колеи, что затрудняет беспрепятственное перемещение грузопотоков.

6) Проблема ограничений на каботажные перевозки. Каботаж относится к иностранной фирме, предоставляющей транспортные услуги между двумя пунктами в пределах одной страны.

7) Торговые дисбалансы также влияют на приграничные перевозки, поскольку они подразумевают различные объемы грузов в зависимости от направления пересечения границы, а также потоки пустых грузов.

Еще одной актуальной проблемой, особенно в США, является несоответствие стандартов размера и веса грузовиков (TSW). Большая часть торговли в пределах Соглашение о свободной торговле между Соединёнными Штатами, Мексикой и Канадой (USMCA) заключается в перевозке грузов грузовиками. Тем не менее, в трех странах действуют сильно различающиеся стандарты TSW, причем Мексика и Канада допускают более высокие общие веса и имеют более либеральные правила для длинных комбинированных транспортных средств (LCV), чем Соединенные Штаты. Еще больше усложняет ситуацию тот факт, что канадские провинции и штаты США имеют свои собственные правила TSW, что приводит к 66 различным нормативным режимам в зоне НАФТА.

Пандемия COVID-19 привела к дополнительным проблемам в приграничных регионах, создав временную тенденцию закрытия границ и усиления пограничного контроля по санитарным причинам [15]. Влияние границ было особенно заметно для

авиаперевозок, при этом внутренние поездки восстановились гораздо быстрее, чем международные, из-за санитарных ограничений для международных грузоперевозчиков и путешественников.

Для повышения эффективности использования транзитного потенциала приграничных регионов необходима реализация совокупности мер и мероприятий, направленных на [16, 17]:

- наращивание инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры – модернизация существующих и создание новых транспортных коридоров, логистических центров и таможенных терминалов.

- упрощение таможенных и миграционных процедур – внедрение электронного документооборота, упрощенных режимов транзита и других мер, направленных на ускорение прохождения грузов через границу.

- повышение квалификации кадров – обучение и переподготовка специалистов в области логистики, таможенного дела и управления транспортом.

- укрепление международного сотрудничества – согласование законодательных норм и процедур между соседними странами и регионами для создания единого и эффективного транспортного пространства.

- повышение безопасности – обеспечение безопасности транспортных потоков и грузов путем внедрения современных систем мониторинга и контроля.

Реализация перечисленных выше мер требует комплексного подхода, координации действий различных ведомств и активного сотрудничества между приграничными регионами и соседними странами. Только в этом случае можно добиться значительного повышения эффективности использования транзитного потенциала приграничных регионов и стимулировать их экономическое развитие.

Выводы

Таким образом, приграничный регион представляет собой территорию, расположенную вблизи государственной границы, характеризующуюся особым геополитическим положением и влиянием соседних государств. Его особенности определяются сочетанием географических, экономических, социальных и политических факторов. Приграничные регионы часто имеют развитую транспортную инфраструктуру (дороги, железные дороги, порты, аэропорты), связанную с трансграничными и межрегиональными перевозками.

Отличительной особенностью приграничных регионов выступает специфическая экономическая структура, связанная с трансграничной торговлей, туризмом и транспортными услугами. Они могут играть роль транспортных узлов, центров обработки грузов или торговых площадок. При этом возможны как преимущества (увеличение торгового оборота, доступ к иностранным рынкам), так и проблемы (конкуренция с иностранными производителями, зависимость от внешних факторов), связанные с приграничным расположением региона.

Транзитный потенциал приграничных регионов является важным фактором их экономического развития. Однако, его реализация требует комплексного подхода, включающего инвестиции в инфраструктуру, оптимизацию законодательства, повышение квалификации кадров и укрепление международного сотрудничества. Успешное решение этих задач позволит значительно повысить эффективность международной транспортной логистики и стимулировать экономический рост как в приграничных регионах, так и в стране целом.

Список источников

1. Семченков А.С. Транспорт и транзитный потенциал в национальной стратегии России / А.С. Семченков // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. – 2021. – №2(85). – С. 79-89.

2. Транзитный потенциал Калининградской области и транспортная связность региона // Калининградская область в новых координатах балтийской геополитики. – Калининград: Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта, 2020. – С. 148-169.
3. Кылгыдай А.Ч. К вопросу развития транспортной инфраструктуры приграничного региона // Актуальные вопросы современной экономики. – 2021. – №3. – С.158-163.
4. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Актуальные направления транспортно-транзитного обеспечения устойчивого развития азиатской России // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. – 2023. – №1-2. – С. 66-76.
5. Высоцкая В. Перспективы развития транзитного потенциала евразийского экономического союза / В. Высоцкая // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2020. – № 5-1(63). – С. 141-143. – DOI 10.24411/2411-0450-2020-10394.
6. Спектор А.А. Транзитный потенциал региона как его экономический ресурс и фактор развития // EESJ. – 2019. – №4-7 (44). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tranzitnyy-potentsial-regiona-kak-ego-ekonomicheskiiy-resurs-i-faktor-razvitiya> (дата обращения: 01.12.2024).
7. Метелкин П.В., Лобачев В.В., Кузина Г.П., Ковалева И.А. Актуальные проблемы развития грузовых перевозок водными видами транспорта // Транспортное дело России. – 2019. – №2. – С. 39-41.
8. Антонов Ф.М. Конкурентная среда морских грузоперевозок на рынке черноморско-средиземноморского бассейна. Анализ политических, экономических тенденций развития рынка морских грузоперевозок // Актуальные вопросы современной экономики. – 2019. – №3. – С. 253-257.
9. Шibaков Д. П. Метод проверки российских и зарубежных контрагентов для минимизации экономических рисков в бизнесе международных грузоперевозок // Актуальные вопросы современной экономики. – 2023. – №1. – С. 159-173.
10. Зайцева О.М., Калашников М.Ю. Реализация основных трендов цифровой трансформации железнодорожного транспорта в профессиональных стандартах // Актуальные вопросы современной экономики. – 2020. – №8. – С. 119-129.
11. Sazhneva L.P. Integration of higher education and digital economy development / L.P. Sazhneva, I.A. Borisova, M.V. Kivarina // The European Proceedings of Social & Behavioural Sciences EpSBS: CIEDR 2018, Великий Новгород, 12-13 декабря 2018 года / Future Academy. Vol. 59. – Великий Новгород: Published by the Future Academy, 2019. – P. 8-16. – DOI 10.15405/epsbs.2019.04.2.
12. Межевич Н.М. Прибалтийская экономическая модель: некоторые итоги трансформаций 1990-2015 годов / Н.М. Межевич // Балтийский регион. – 2015. – № 4(26). – С. 27-50. – DOI 10.5922/2074-9848-2015-4-2.
13. Лазарев В.А. Транзитный потенциал Северного морского пути / В.А. Лазарев, А.И. Фисенко // Морские интеллектуальные технологии. – 2020. – №1-2(47). – С. 257-261. – DOI 10.37220/МИТ.2020.47.1.085.
14. Петрянин В.В. Анализ грузопотока и транзитного потенциала Южного федерального округа / В. В. Петрянин // Инновации и инвестиции. – 2023. – № 9. – С. 443-446.
15. Поликарпова Е.В., Сергеев С.В., Книга В.С. Проблема развития и становления мировой экономики в условиях глобальной транспортной блокады и пандемии // Актуальные вопросы современной экономики. – 2020. – №5-20 – С. 247-255.
16. Крылов А.Н., Мозговой А.И., Кузина Г.П. Повышение конкурентоспособности транспортной компании за счет инвестиций в инфраструктуру // Вестник МГПУ. Серия «экономика». – 2022. – №1(31). – С. 49-59.
17. Кобулов Ж.Р., Баротов Ж.С., Ташматова М.С., Файзуллаев Г.У. Разработка мероприятий по развитию транзитного потенциала Акционерного Общества Узбекистон

Темир Йуллари в международных грузоперевозках // Актуальные вопросы современной экономики. – 2022. – №10. – С. 754-761.

Информация об авторе

Цуциева Оксана Таймуразовна, кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой международных экономических отношений, Северо-Осетинский государственный университет им. К. Л. Хетагурова, г. Владикавказ, Россия.

Information about the author

Tsutsieva Oksana Taymurazovna, Cand. Sc. (Econ.), Associate professor, North Ossetian State University named after Kostya Levanovich Khetagurov, Vladikavkaz, Russia.