

Информационно-коммуникационные технологии в работе евразийских транспортных коридоров (на примере стран ЕАЭС)

Зарина А. Дадабаева¹, Елена М. Савичева²

¹ Институт экономики РАН, Москва, Россия,

zarina.17.06@list.ru

² Российский Университет Дружбы народов, Москва, Россия,

savicheva@mail.ru

Аннотация: цифровизация экономики провозглашена основной задачей практически всеми странами Евразийского Экономического Союза. Официальными властями в этом направлении проводится большая работа, но приходится констатировать, что, несмотря на предпринимаемые усилия, поставленные цели достигнуты не в полном объеме. Особенно это чувствительно для транспортных потоков, которые в современных геополитических реалиях приобретают особую роль в мировых торговых операциях. Переход на современные технологии странами ЕАЭС был начат задолго до событий 2022 г., и основная цель состояла не только в создании условий для экономического роста (сокращение сроков пассажирских и грузовых перевозок, упрощение транзита по территории ЕАЭС, снижение финансовых издержек, создание безбарьерной торговой среды), но и повышения привлекательности экономического союза для других государств.

В настоящее время процессы цифровизации оказывают влияние на интеграционные процессы, определяя будущее экспортно-импортных операций. Выстраивание эффективных и технологичных логистических цепочек повышает транспортный транзитный потенциал ЕАЭС и соседних с ним государств, создает условия для осуществления крупных проектов по модернизации транспортной инфраструктуры. Анализ состояния и роли информационно-коммуникационных технологий в перемещении грузов внутри и за пределами ЕАЭС, по существующим и новым логистическим коридорам, предпринятый в статье показал, что страны Союза продолжают создавать благоприятные условия для бизнеса, постепенно стирая границы между государствами на цифровом уровне, сокращая имеющиеся ограничения.

Ключевые слова: информационно-коммуникационные технологии, ЕАЭС, интеграционные инфраструктурные проекты, транспортные коридоры, цифровая экономика

Для цитирования: Дадабаева З.А., Савичева Е.М. Информационно-коммуникационные технологии в работе евразийских транспортных коридоров (на примере стран ЕАЭС). *Проблемы постсоветского пространства*. 2022;9(4):387–398. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2022-9-4-387-398>

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 21–514–07001.

Статья поступила 25.10.2022

Принята в печать 22.11.2022

Опубликована 25.12.2022

Information and communication technologies in the work of the Eurasian transport corridors (case of the EAEU countries)

Zarina A. Dadabaeva ¹, Elena M. Savicheva ²

¹ Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,

zarina.17.06@list.ru

² Peoples' Friendship University of Russia, Moscow, Russia,

savicheva@mail.ru

Abstract: digitalization of the economy is proclaimed as a main target by all countries of the Eurasian Economic Union. The official authorities are doing a lot but despite the efforts being made, the goals have not been fully achieved. It is especially sensitive for traffic flows, which in modern geopolitical realities acquire a special role in the world trade operations. The EAEU countries started transition to modern technologies long before the events in 2022. The main aim was not only to create conditions for economic growth (reducing the terms of passenger and freight transportation, simplifying transit through the EAEU, reducing financial costs, creating a barrier-free trading environment), but also increasing the attractiveness of the economic union for other states.

Currently, digitalization processes have an impact on integration processes, determining the future of export-import operations. Building effective and technological supply chains increases the transport transit potential of the EAEU and its neighboring states, creates conditions for the implementation of large projects to modernize the transport infrastructure. The analysis of the state and role of information and communication technologies in the movement of goods inside and outside the EAEU, along existing and new logistics corridors, undertaken in the article, showed that the countries of the Union continue to create favorable conditions for business, gradually erasing the borders between states at the digital level, reducing the existing restrictions.

Keywords: information and communication technologies, EAEU, integration infrastructure projects, transport corridors, digital economy

For citation: Dadabaeva Z.A., Savicheva E.M. Information and communication technologies in the work of the Eurasian transport corridors (case of the EAEU countries). *Post-Soviet Issues*. 2022;9(4):387–398. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2022-9-4-387-398>

Received 25.10.2022

Revised 22.11.2022

Published 25.12.2022

ВВЕДЕНИЕ

Информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) являются важным двигателем экономической деятельности, можно сказать, основой диверсифицированной экономики. Переход на цифровые технологии в любой стране мира способствует трансформации традиционной экономической базы, эффективному росту всех отраслей экономики. Поэтому, не только группы стран, состоящие в интеграционных объединениях, «но и отдельные государства проявляют интерес к внедрению новых коммуникативных связей, развитию и освоению современных информационных технологий, особенно в транспортной сфере» [1].

Не остались в стороне от этих процессов и страны-члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В целях применения во внутренней и внешней политике Российской Федерации ИКТ, направленных на развитие информационного общества, формирование национальной цифровой экономики, обеспечение национальных интересов и реализацию стратегических национальных приоритетов, в 2017 г. в России был принят ряд законов и программ, регулирующих работу в этой сфере,

в частности, «Стратегия развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы»¹. Аналогичные документы были приняты в странах ЕАЭС. В Армении — это Стратегия «Повестка цифровой трансформации Армении до 2030 года» (2017 г.)². Госпрограмма «Цифровой Казахстан» на 2018–2022 годы (2017 г.) регулирует эти процессы в Казахстане³. Проект государственной информатизации Кыргызстана «Таза Коом» («Чистое общество», 2017 г.)⁴ включен в «Национальную стратегию развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы»⁵ и является основным документом развития этой сферы в Кыргызстане. Стратегия развития информатизации на 2016–2022 годы (2015 г.) и «Декрет о развитии цифровой экономики» (2017 г.) продвигает цифровизацию экономики в Республике Беларусь⁶.

Помимо создания условий для доступа граждан к информации в различных сферах, касающихся инфраструктуры, безопасности, образования, нормативного регулирования, формирования цифровых компетенций, в Стратегию РФ было добавлено направление: управление «технологическими процессами, функционирующими в области транспорта

¹ Указ Президента РФ от 9 мая 2017 г. №203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы». 2017. 9 мая <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102431687> (дата обращения: 17.10.2022)

² Цифровая повестка Республики Армения. 2018.7 июня. <https://d-russia.ru/tsifrovaya-povestka-respubliki-armeniya.html> (дата обращения: 17.10.2022)

³ Постановление Правительства Республики Казахстан от 12 декабря 2017 года №827 Об утверждении государственной программы «Цифровой Казахстан». 2017. 12 декабря. <https://adilet.zan.kz/rus/archive/docs/P1700000827/12.12.2017> (дата обращения: 17.10.2022)

⁴ Постановление Правительства Кыргызской Республики «О Совете по реализации Проекта «Таза Коом» при Правительстве Кыргызской Республики» от 19 мая 2017 года № 297.2017. 19 мая. <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/100003/20?cl=ru-ru> (дата обращения: 17.10.2022), Цифровая повестка Кыргызской Республики. 2018. 6 июня. <https://d-russia.ru/tsifrovaya-povestka-kyrgyzskoj-respubliki.html> (дата обращения: 17.10.2022)

⁵ Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы. 2018. Ноябрь. <https://mfa.gov.kg/uploads/content/1036/3ccf962c-a0fc-3e32-b2f0-5580bfc79401.pdf> (дата обращения: 17.10.2022)

⁶ Декрет №8 от 21 декабря 2017 г. «О развитии цифровой экономики». 2017. 22 декабря. <https://president.gov.by/ru/documents/dekret-8-ot-21-dekabrya-2017-g-17716> (дата обращения: 17.10.2022)

и связи — «Цифровой транспорт и логистика»⁷.

В ЕАЭС должна заработать единая нормативная база «цифровых транспортных коридоров», на основе которой будут работать общенациональные сервисы. Планируется к 2025 г. полностью запустить бизнес-экосистему, которая позволит упростить транспортно-логистические операции, сделать их более понятными и прозрачными для стран участников. В связи с этим, в новых геополитических реалиях важно проанализировать и осмыслить возможности, которые содержат ИТК, для повышения эффективности инновационного промышленного и сельскохозяйственного развития, обеспечивающего экономические потребности государств, нацеленного на поиск новых логистических путей и транспортных коридоров и возрождение «старой» железнодорожной и автомобильной инфраструктуры на постсоветском пространстве. Тем более, важным представляется выявление роли ИКТ в расширении многостороннего экономического сотрудничества стран ЕАЭС и их деятельности по функционированию транзитных коридоров в новых санкционных условиях. По мнению эксперта Всемирного Банка Х. Навас — Саботера, «Единый цифровой рынок — это рынок, в котором устраняются местные, региональные и глобальные барьеры для доступа к электронным услугам и информации, и который позволяет процветать экономике в цифровой форме и обществу, независимо от страны расположения» [2].

Имеющиеся у России технологические решения в области повышения эффективности взаимодействия партнеров посред-

ством снижения финансовых издержек и сокращения временных промежутков в транспортном сообщении на трансграничных переходах могут обеспечивать дружественным странам условия для эффективной работы, причем не только в рамках ЕАЭС, но и шире — для участников проекта «Один пояс — один путь».

Хозяйственная деятельность на основе цифровой экономики опирается на производства, в которых наряду с традиционными формами хозяйствования используются результаты больших объемов данных, что позволяет существенно повысить эффективность различных видов производства, технологий, оборудования, хранения, продажи, доставки товаров и услуг. В докладе, подготовленном международной компанией Ovum «Стимулирование развития экономик стран Евразии с помощью ИКТ»⁸, представлен рейтинг некоторых стран Евразии (вошли не все страны) по развитию информационно-коммуникационного сектора. К странам с наиболее развитой и самостоятельной экосистемой ИКТ были отнесены Турция, Казахстан, Беларусь и Грузия; в группу стран, обладающих элементами экосистемы ИКТ, вошли Азербайджан, Монголия и Украина; к странам с потенциалом, требующим определенных инвестиций в инфраструктуру ИКТ, были причислены Туркменистан, Таджикистан и Кыргызстан.

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ЦИФРОВИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Ожидается, что выстраивание эффективных логистических цепочек повысит

⁷ Указ Президента РФ от 9 мая 2017 г. №203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы». 2017. 9 мая. <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102431687> (дата обращения: 17.09.2022)

⁸ Доклад Ovum: ИКТ — мощный стимулятор экономической деятельности стран Евразии. 2018. 2 августа. <https://www.huawei.com/by/news/by/2018/ovum> (дата обращения: 17.09.2022)

транзитный потенциал ЕАЭС, и поможет в осуществлении крупных проектов по модернизации транспортной инфраструктуры [3]. Это, в свою очередь, может стать одним из драйверов дальнейшего развития стран Евразийского региона. Вхождение России в интенсивный инвестиционный процесс в инфраструктуру маршрутов проекта Шелкового пути служит дополнительным стимулом такой модернизации. При этом нельзя забывать и о климатической повестке. «... Внутри Союза важно инициировать обсуждение систем торговли квотами на выбросы CO₂ и вводимые «климатический» налоги на международном уровне. Соответственно растёт «роль цифровой экономической деятельности по созданию логистической цепочки перемещения грузов между государствами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и сопредельными странами региона. Особую роль здесь играют Китай, Индия, Иран, Пакистан как члены ещё одного интеграционного объединения — ШОС. Расширились возможности получения и обработки информации и предоставления электронных услуг населению. ЕАЭС становится своеобразным мостом между Востоком и Западом, который позволяет не только активизировать экономические связи региона, но и обеспечить транзитные поставки грузов из Азии в Европу, реализуя инициативу по сопряжению ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути (ЭППШП)» [3].

Свою роль при этом играет Армения. С одной стороны, ее членство в союзе, обеспечило общую границу с Ираном. С другой стороны, Армения, как подчеркивают Жильцов С. и Савичева Е., была исключена из обсуждения и реализации энергетиче-

ских проектов [4]. Именно сухопутная граница, а не морская, по мнению М. Чернова, позволяет увеличить товарооборот, изменить структуру, характер торговли, иначе говоря, сделать торговое сотрудничество стратегическим. «Новые транскавказские сухопутные транспортные коридоры станут органичным дополнением к каспийским морским путям»⁹, что выведет сотрудничество стран ЕАЭС, Ирана, Китая и государств Южного Кавказа на новый уровень [5].

Востребованность международного транспортного коридора Север — Юг (INSTC), соединяющего Европу через Россию и Иран с Индией и странами АСЕАН, обеспечит выход к Ближнему Востоку, Восточной Африке, району Южной и Юго-Восточной Азии. Коридор Север — Юг делится на три ветви — западную, среднюю и восточную [6]. РЖД успешно пользуется Восточным коридором через Казахстан, Туркменистан и Иран. Что касается Западного коридора, то здесь имеются некоторые проблемы, начиная с того, что его часть этого маршрута ещё надо достроить [7]. Этот коридор пересекает Россию, Азербайджан и Иран и доходит до иранских портов. Дискуссии о его строительстве и использовании идут уже много лет, и только в 2022 г. они вышли на уровень конкретных проектов. Однако позиции Ирана с одной стороны, Азербайджана и России, с другой, в полной мере не совпадают. В виду сложного горного рельефа строительство потребует больших финансовых вложений, которые в виде льготных грантов готовы были предложить Россия в лице компании РЖД и Азербайджан. Но окончательных договоренностей с Тегераном пока не достигнуто.

⁹ Чернов М. Транспортные коридоры Кавказа. 2015. 17 ноября. https://dag.aif.ru/society/transportnye_koridory_kavkaza (дата обращения: 17.09.2022)

Для Российской Федерации в новой геополитической ситуации, когда европейские страны закрыли доступ к своим рынкам, данный маршрут может сыграть существенную роль при доставке грузов в страну. При этом, если до февраля 2022 г. РФ была транзитной территорией для товаров «в» и «из» Европы, то в настоящее время Россия превращается в основной, конечный пункт доставки продукции. Для перевозок могут быть использованы все виды транспорта. Объем перевозок по существующим коридорам маршрута «Север — Юг» в 2022 г. вырос на 26% по сравнению с 2021 г.: «МТК обладает значительным потенциалом как в части грузовой базы: продукция агро-промышленного комплекса, древесина, промышленные материалы, сырье, минеральные и химические удобрения, так и в части развития транспортных маршрутов для товарооборота с новыми и перспективными рынками сбыта не только в Индии, странах Персидского залива, но, и в Африке»¹⁰.

РОЛЬ ИКТ В ПЕРЕМЕЩЕНИИ ГРУЗОВ ВНУТРИ ЕАЭС

В Евразийском союзе имеется положительный опыт совместных проектов по цифровизации промышленного и транспортного секторов. Это — оснащение транспортных средств системой ЭРА-ГЛОНАСС, введение электронного паспорта транспортного средства, создание баз данных по лекарственному обороту. Также отработан механизм мониторинга прослеживаемости, маркировки и идентификации некоторых видов товаров. Создана Евразийская сеть промышленной кооперации и Евразийская сеть трансфера технологий. Планируется уже к 2025 году

максимально снизить бумажный документооборот, который пока уменьшился незначительно, создать единую систему контроля товарных потоков, сформировать общие стандарты информационного взаимодействия и унифицированную систему виртуального контроля товарных потоков.

Необходимо преодолеть неравномерность участия стран ЕАЭС в существующих транспортных маршрутах. В этой связи, как отмечают эксперты, возникает необходимость создания единой системы транспортно-инфраструктурных проектов на новом технологическом уровне с участием России, которая обладает серьезными научными заделами в этой области. В сотрудничестве с Беларуссией, Казахстаном, Арменией, а также с не членами Союза — Азербайджаном и Грузией такие проекты принесли бы реальную пользу при соблюдении паритета интересов всех заинтересованных стран» [8].

Это потребует дополнительного финансового напряжения. Представляется, что страны ЕАЭС совместно со другими евразийскими партнерами смогли бы создать Единый центр по реализации идеи эффективного перехода стран к электронной инфраструктуре и другим цифровым проектам. Этому, в частности способствует тот факт, что географическое положение евразийских стран, в том числе стран ЕАЭС, предопределило особенности развития транспортных путей, каналов связи, обеспечения информационно-коммуникационной сетью, наконец, телефонией между государствами.

Центральное место в обновлении и реструктуризации всех видов экономической деятельности, включая формирование механизма перевозки, доставки грузов,

¹⁰ «РЖД Логистика» запустила новый контейнерный сервис в Индию по восточной ветке транспортного коридора «Север — Юг». 2022. 5 июля. <https://trans.ru/news/rzhd-logistika-zapustila-novii-konteynernii-servis-v-indiyu-po-vostochnoi-vetke-transportnogo-koridora-sever-yug> (дата обращения: 17.09.2022)

занимают информационные технологии. Причем, современный сектор ИКТ, базирующийся на фиксированной, мобильной, спутниковой связи, передачи данных через Всемирную сеть, оказывает значительное влияние на рынок услуг. Достижения в этой области с 2000-х гг. привели к росту конкурентоспособности России, Казахстана, Кыргызстана, что положительно сказалось на деятельности Союза.

В рамках формирования цифрового пространства на уровне правительств стран ЕАЭС активно обсуждается проблема внедрения электронных (цифровых) транзитных транспортных коридоров в Союзе.¹¹ А интеллектуальные транспортные системы являются продолжением логической цепочки взаимодействия производителя и потребителя, включая не только транспортировку, но и сервисные услуги. Их цифровизация позволит координировать проекты транспортных артерий и может стать локомотивом для экономик стран-членов ЕАЭС и приграничных с ними государств. Готовая экосистема призвана способствовать качественному росту цифровых услуг, улучшению процесса взаимодействия между контрагентами из разных стран¹². Появление новых транспортных коопераций между странами, в свою очередь, приведет к улучшению качества дорог, появлению единой «базы страховщиков, системы взимания платы за дорогу, различные частные логистические плат-

формы»¹³. Для этого необходимо будет создать единые карты автомагистралей.

Цифровизация экономики выводит ее на новый технологический уровень, увеличивает прибыль, сокращает издержки, делает все процессы прозрачными и доступными, а также защищает от подконтрольности третьей стороне. Выход Российской Федерации и других членов ЕАЭС на мировой цифровой экономический рынок может обеспечить субъектный статус в цифровом мире. Эксперты подчеркивают — «кто владеет цифровой платформой, тот владеет миром»¹⁴. Интеграция в проект «Один пояс — один путь» предоставляет доступ к современным технологиям и финансированию. При этом транспортно-логический «Шелковый путь» и интеграционный формат ЕАЭС могут стать взаимодополняющими проектами, в которых цифровизации экономики отводится значительная роль. Официальные лица и эксперты неоднократно заявляли о максимальном эффекте при создании цифровых транспортно-логистических коридоров и, в первую очередь, коридора Запад — Восток¹⁵. МТК Трансиб (Запад — Восток) по территории России включает систему автомагистралей с ответвлениями от Москвы до Владивостока, и он будет продлен на Монголию и Китай, что увеличит возможности перевозчиков грузов.

Несмотря на «динамично развивающийся информационно-коммуникационный

¹¹ О цифровой трансформации транспортного комплекса. 2018. 23 ноября. <http://government.ru/news/34821/> (дата обращения: 17.09.2022)

¹² К 2025 году в ЕАЭС создадут систему цифровых транспортных коридоров. 2020. 17 ноября. <https://rg.ru/2020/11/17/k-2025-godu-v-eaes-sozhdadut-sistemu-cifrovyyh-transportnyh-koridorov.html> (дата обращения: 17.09.2022)

¹³ Там же.

¹⁴ Цифра и шелк. Перспективы Евразийского союза — Платформа. 2018. 8 февраля. <http://pltf.ru/2018/02/08/cifra-i-shelk-perspektivy-evrazijskogo-sojuza/> (дата обращения: 17.09.2022)

¹⁵ Подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР. 2018. 17 мая. <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/17-05-2018-5.aspx> (дата обращения: 17.09.2022)

сектор, перед евразийскими странами и соседями по региону остается серьёзная проблема по формированию инфраструктурного сегмента ИКТ. В частности, Киргизия, Армения (члены ЕАЭС), Узбекистан (наблюдатель в ЕАЭС), Таджикистан отстают от мировых информационных трендов, что обусловлено экономическими, политическими и социальными особенностями этих стран» [1].

Цифровизация выполняет такие важные функции, как вывод экономики на новый уровень эффективности и защита от подконтрольности третьей стороне. Но в одиночку странам, особенно, не имеющим развитой экономики, сложно внедрять современные технологические инновации. В связи с чем интеграция в различные международные проекты предоставляет таким странам доступ к современным технологиям и финансированию. На территории Евразии взаимодействуют два таких важных экономических проекта, как ЕАЭС и ЭПШП. Вместе с тем, транспортно-логический «Шелковый путь» и интеграция в рамках ЕАЭС являются не только взаимодополняющими проектами, но и конкурирующими, в частности в Центральной Азии (ЦА). От степени цифровизации экономик ЦА будет зависеть, какой из проектов окажется им более интересен и полезен. ЦА становится ядром отношений ЕАЭС и КНР в рамках проекта ЭПШП. Для дальнейшего экономического развития в новых геополитических условиях Россия особенно нуждается в преодолении не только внутренних пространственных дисбалансов, но выхода на новые рынки за счет создания транзитных коридоров.

Проблемой для стран ЕАЭС при перемещении товаров из стран Евросоюза стали

санкции, принятые ЕС в отношении РФ, и российские контрсанкции. Так, партнеры РФ по союзу оказались в сложной ситуации при осуществлении своей внешнеторговой деятельности. Показателем пример транзита в Казахстан некоторых товаров, запрещенных к ввозу в РФ, что побудило казахскую сторону решать проблему в обход России, используя один из вариантов Шелкового пути (кавказский транзитный коридор). Практически, такой маршрут является одной из артерий Нового Шелкового пути и обслуживает грузопотоки между Китаем и Европой. Казахстану как стране ЕАЭС важна возможность не столько осуществлять торговлю с Европой в обход России, сколько участвовать в транзите и формировании своего торгового пути как составной части ЭПШП. В то же время для евразийских государств, несмотря на диверсификацию транспортно-логистических путей, неизменным остается обеспечение их бесперебойной и эффективной работы. В этом направлении работают как раз информационные технологии. Цифровизация экономики, в первую очередь, касается тех сервисов, которые уже сегодня предоставляют транспортно-логистические компании.

Постепенно в странах ЕАЭС внедряются новые технологии для перевозки грузов. Создаются цифровые платформы. В России вырос спрос «на цифровые платформы на основе технологий распределенных реестров, в том числе блокчейна, для осуществления сделок и оформления грузовых перевозок, интернет вещей для отслеживания движения грузов, аналитики для управления запасами и предиктивной аналитики для планирования ремонта и технического обслуживания»¹⁶.

¹⁶ Рынок цифровизации транспорта и логистики к 2030 г. вырастет в 7 раз. 2021.10 сентября. https://www.cnews.ru/reviews/it_v_transportnoj_otrasli_2021/articles/rynok_tsifrovizatsii_transporta_i (дата обращения: 17.09.2022)

С 2014 г. странами предшественниками ЕАЭС было принято решение, предусматривающее создание региональной интегрированной информационной системы на базе объединения национальных информационных сегментов стран — участников союза. Согласно сетевому плану мероприятий, запуск регионального механизма «единого окна» должен был быть осуществлен к 2020 году. На таможенной границе ЕАЭС реализуются сервисы платформы по принципу «одного окна», где отслеживается перемещение груза, а все необходимые юридически значимые документы получаются в электронном виде. Статусы позволяют накапливать информацию и анализировать «узкие» места и оперативно информировать клиентов о любых изменениях. Как пример — статус «доставлено», который транспортная компания должна выставить после фактической сдачи товара клиенту; наличие такого статуса позволяет грузоотправителю иметь 100 % контроль и необходимую информацию в тех случаях, когда клиенты требуют высокого качества логистического сервиса. Статус «задержка» позволяет проинформировать клиента о возможной задержке груза еще до срыва срока поставки и предпринять меры по решению данной проблемы. Формат взаимодействия «заказчик — перевозчик» на основе IT-технологий позволит экономить время, деньги, снизить риски возникновения ошибок в коммуникациях.

Базой цифрового транспорта является цифровая железная дорога, а инновационные технологии позволяют увеличивать пропускную способность существующих железных дорог и снизить стоимость перевозок [9].

Страны ЕАЭС разработали концепцию создания системы цифровых транспортных коридоров и определили для себя первоочередные направления создания экосистем цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза (ЭЦТК ЕАЭС). «Согласно предварительной экспертной оценке, совокупные затраты на формирование ЭЦТК до 2025 года оцениваются в 10 млрд руб. А эффект — уже в 154 млрд руб.»¹⁷.

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) постоянно работает над решением задач в сфере эффективности использования накопленного транспортно-логистического потенциала и транзитных возможностей союза. «Это первый этап встраивания в глобальные цифровые транспортные коридоры»¹⁸. Важным системным решением стала, принятая ЕЭК программа опытной эксплуатации удостоверяющего центра службы с применением ЭЦПТ. Цифровизация транспортных коридоров существенно усилит логистический потенциал всех участников ЕАЭС и устранил несколько десятков препятствий во взаимной торговле, по оценкам ЕЭК¹⁹. По оценкам комиссии, «устранение только отдельных барьеров снизит транзакционные

¹⁷ Квитко Ю. К 2025 году в ЕАЭС создадут систему цифровых транспортных коридоров. 2020.17 ноября. <https://rg.ru/2020/11/17/k-2025-godu-v-eaes-sozhdadut-sistemu-cifrovyyh-transportnyh-koridorov.html> (дата обращения: 17.09.2022)

¹⁸ В ЕАЭС разработали концепцию создания цифровых транспортных коридоров. 2019.19 июня. <https://www.belta.by/economics/view/v-eaes-razrabotali-kontseptsiju-sozdaniya-sistemy-tsifrovyyh-transportnyh-koridorov-339-2019/> (дата обращения: 17.09.2022)

¹⁹ Квитко Ю. К 2025 году в ЕАЭС создадут систему цифровых транспортных коридоров. 2020.17 ноября. <https://rg.ru/2020/11/17/k-2025-godu-v-eaes-sozhdadut-sistemu-cifrovyyh-transportnyh-koridorov.html> (дата обращения: 17.09.2022)

издержки бизнеса на 100–120 млн долл. В целом совокупный положительный эффект от устранения препятствий варьируется от 1,5 % до 2 % стоимостного объема взаимной торговли²⁰.

Важным элементом цифровизации МТК является инфраструктура, ориентированная на интересы, в частности, беспилотного транспорта. В России уже проектируют пилотные проекты оборудования дорог широкополосными беспроводными сетями связи.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Неоднородность транспортно-логистического рынка в странах ЕАЭС, включая, страны СНГ, требует приложения значительных усилий для активного использования новых технологий. Практически новые геополитические реалии не только изменили географический ландшафт перевозок, но и снизили предложение со стороны традиционных импортёров. В таком случае возрастает роль инноваций, требуются серьезные финансовые вложения в Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР).

В России создана АНО «Дирекция международных транспортных коридоров»,

которая призвана обобщить перспективы МТК и возможности транспортного бизнеса, скоординировать управленческие решения органов власти, институтов развития и бизнеса. «Подготовлен проект маршрутной сети из 10 международных транспортных коридоров. Наиболее перспективными из них являются «Европа — Западный Китай», «Север — Юг», «Севморпуть», «Транссиб и БАМ». Их работа в рамках евразийской цифровой транспортной экосистемы и дальнейшее встраивание в глобальные цифровые транспортные коридоры поможет существенно усилить транспортно-логистический потенциал не только России, но и ЕАЭС»²¹.

Интересы стран ЕАЭС по внедрению цифровизации в транспортно-логистическую инфраструктуру государств тесно переплетаются с интересами соседних и дружественных стран Центральной Азии, Индии, Китая, Пакистана и др. по развитию регионального пространства. В связи с чем возникает потребность в увеличении расходов на продвижение масштабных программ пространственного развития, включая развитие городов, портов, строительство новых железнодорожных путей и автомобильных дорог.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Дадабаева З.А. Состояние отрасли волоконно-оптической связи в странах Центральной Азии на примере Республики Таджикистан: потенциал и проблемы развития. *Фотоника*. 2015;4(52):12.
2. Навас-Саботер Х. Перспективы получения цифровых дивидендов в Евразийском Экономическом Союзе. Москва: Всемирный Банк; 2017. С. 11.
3. Обращение Владимира Путина к главам государств-членов Евразийского экономического союза. *Стратегические приоритеты*. 2018;1(17):140.

²⁰ Там же.

²¹ Квитко Ю. К 2025 году в ЕАЭС создадут систему цифровых транспортных коридоров. 2020.17 ноября. <https://rg.ru/2020/11/17/k-2025-godu-v-eaes-sozadadut-sistemu-cifrovyyh-transportnyh-koridorov.html> . (дата обращения: 17.09.2022)

4. Жильцов С.С., Савичева Е. М. Региональная безопасность на Южном Кавказе: энергетическая составляющая. *Проблемы постсоветского пространства*. 2021;8(3):331–340. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2021-8-3-331-340>
5. Малышева Д. Международный транспортный коридор «Север — Юг» в стратегии России. *Россия и новые государства Евразии*. 2021;2(51):59-72.
6. Харламова Ю.А. Международный транспортный коридор «Север — Юг» в раскладе транспортных геостратегий. *Вестник транспорта*; 2019;6:2-7.
7. Маркелов К.А. История и современность в развитии международного транспортно-го коридора «Север — Юг». *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 2022;1(70):98-109.
8. Дадабаева З. А. Роль ИКТ в обеспечении транзитных коридоров в ЕАЭС и странах-соседях. Ежегодная научная конференция Ломоносовские чтения-2018. 16-23 апреля. Секция экономических наук. «Цифровая экономика: человек, технологии, институты». Москва: МГУ; 2018. С. 796 -798.
9. Дадабаева З.А. Трансформация логистических рынков на евразийском пространстве в условиях внедрения цифровых технологий. *Экономика и управление*. 2018;8(154):29-36.

REFERENCES:

1. Dadabaeva Z. Some problems of fiber-optic communications in Central Asia countries by the example of the republic of Tajikistan. Problems and the potential for development. *Photonics*. 2015;4(52):12. (In Russ.)
2. Navas-Saboter H. Prospects for Digital Dividends in the Eurasian Economic Union. Moscow: The World Bank; 2017. P. 11. (In Russ.)
3. Vladimir Putin's address to the heads of the member states of the Eurasian Economic Union. *Strategic priorities*. 2018;1(17):140. (In Russ.)
4. Zhiltsov S. S., Savicheva E. M. Regional Security in the South Caucasus: The Energy Factor. *Post-Soviet Issues*. 2021;8(3):331–340. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2021-8-3-331-340>. (In Russ.)
5. Malysheva D. International transport corridor «North — South» in the strategy of Russia. *Russia and the new states of Eurasia*. 2021;2(51):59-72. (In Russ.)
6. Kharlamova Yu.A. International transport corridor «North — South» in the layout of transport geostrategies. *Herald of transport*; 2019;6:2-7. (In Russ.)
7. Markelov K.A. History and modernity in the development of the international transport corridor «North-South». *Caspian region: politics, economics, culture*. 2022;1(70):98-109. (In Russ.)
8. Dadabaeva Z.A. The role of ICT in providing transit corridors in the EAEU and neighboring countries. Annual scientific conference Lomonosov Readings-2018. Section of Economic Sciences. 2018. April 16-23. «Digital economy: people, technologies, institutions». Moscow: Moscow State University; 2018. P. 796-798. (In Russ.)
9. Dadabaeva Z.A. Logistics markets transformation in the Eurasian space in the context of the digital technology implementation. *Economics and Management*. 2018;8(154):29-36. (In Russ.)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Зарина А. Дадабаева, доктор политических наук, Институт экономики РАН, Москва, Россия; 117218, Россия, Москва, Нахимовский проспект, д. 32;

zarina.17.06@list.ru

Елена М. Савичева, кандидат исторических наук, Российский Университет Дружбы народов, Москва, Россия; 117198, Россия, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6;

savicheva@mail.ru

Zarina A. Dadabaeva, doctor of Political Sciences, Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; bld. 32, Nakhimovskij Av., Moscow, 117218, Russia;

zarina.17.06@list.ru

Elena M. Savicheva, Ph.D. (History), People's Friendship University of Russia, Moscow, Russia; bld. 6, Miklukho-Maklaya st., Moscow, 117198, Russia;

savicheva@mail.ru