

УДК 341.1/8

***АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ ЭКОСИСТЕМЫ ЦИФРОВЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ЕВРАЗИЙСКОГО  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА***

***Сергеева Н.И.***

*студент 3-го курса, факультета таможенного дела  
Российская таможенная академия,  
Люберцы, Россия*

***Шкиперов А.А.***

*студент 3-го курса, факультета таможенного дела, студент 2 курса,  
юридического факультета  
Российская таможенная академия,  
Люберцы, Россия  
помощник президента Ассоциации судовладельцев рыбопромыслового флота  
Москва, Россия*

***Курихин С.В.***

*к.э.н., доцент  
Российская таможенная академия,  
Люберцы, Россия*

**Аннотация.**

В статье представлена краткая характеристика экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза, приведена классификация сервисов, направленных на создание условий для функционирования цифровой транспортно-логистической отрасли. Освещаются причины низкой динамики процессов построения путей развития цифровой трансформации в ЕАЭС.

**Ключевые слова:** цифровизация, цифровые технологии, экосистема цифровых транспортных коридоров, ЕАЭС.

***ANALYSIS OF THE FORMATION OF THE ECOSYSTEM OF DIGITAL  
TRANSPORT CORRIDORS OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION***

***Sergeeva N.I.***

*3rd year student, Faculty of Customs Business,  
Russian Customs Academy,  
Lyubertsy, Russia*

***Shkiperov A.A.***

*3rd year student, Faculty of Customs Business,*

*2nd year student, Faculty of Law,*

*Russian Customs Academy,*

*Lyubertsy, Russia,*

*Assistant to the President of the Fishery Shipowners Association, Moscow, Russia*

***Kurikhin S.V.***

*PhD, Associate Professor*

*Russian Customs Academy,*

*Lyubertsy, Russia*

**Annotation.**

The article presents a brief description of the ecosystem of digital transport corridors of the Eurasian Economic Union, provides a classification of services aimed at creating conditions for the functioning of the digital transport and logistics industry. The reasons for the low dynamics of the processes of building ways to develop digital transformation in the EAEU are highlighted.

**Keywords:** digitalization, digital technologies, ecosystem of digital transport corridors, EAEU.

Цифровая трансформация транспортного комплекса, которая характеризуется значительным изменением традиционных бизнес-процессов и переходом от бумажного документооборота к электронному, является устойчивой мировой тенденцией. Целями цифровизации бизнес-процессов в сферах транспорта и логистики являются: снижение доли ручного труда; повышение качества и безопасности международных автомобильных перевозок при снижении их стоимости; повышение «прозрачности» и управляемости (стабильности) перевозочного процесса; ускорение процесса перевозки.

Внедрение новых сервисов и технологий для грузоперевозок позволяют: экономить деньги и ресурсы за счет оптимизации (изменения) бизнес-процессов и перехода к электронному обмену данными; устранять негативные проявления человеческого фактора при формировании транспортно-сопроводительной документации; повышать эффективность контрольно-надзорной деятельности на транспорте при снижении административной

нагрузки; оптимизировать функционирование используемых государственных информационных систем.

Эти цели могут быть достигнуты за счет применения принципиально нового подхода к организации бизнеса – посредством создания экосистемы в сфере транспорта и логистики.

Примером формирования региональной транспортно-логистической экосистемы является создание экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС). Работа над ее созданием осуществляется на основании распоряжения Евразийского межправительственного совета [1].

Реализация проекта по созданию экосистемы цифровых транспортных коридоров на пространстве ЕАЭС происходит на основе распоряжения Совета Евразийской экономической комиссии, закрепляющего ряд сервисов и цифровой инфраструктуры, направленных на создание условий для функционирования цифровой транспортно-логистической отрасли [2]. Указанные сервисы можно условно поделить на сервисы, используемые в ходе планирования процесса перевозки, ее осуществления и сервисы, используемые для контроля хода перевозки и ее результатов (рисунок 1).

При этом публикация национальных сегментов сервисов стран-участниц ЕАЭС и сбор статистической информации по их использованию будет происходить на единой технологической площадке – «витрине» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС [3]. К концу 2022 г. планируется формирование маркетплейса национальных услуг и предоставление доступа к территориальному распределенному набору приоритетных сервисов и консолидированной информации, которая нужна в целях ведения транспортно-логистической деятельности.

## ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»



Рисунок 1. Сценарий предоставления сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС<sup>1</sup>

Следует отметить, что элементы рассматриваемой экосистемы в государствах-членах находятся на разных стадиях развития, что является основной причиной отсутствия активного прогресса в вовлечении участников рынка в повестку формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров.

Совместные действия стран-участниц должны обеспечить интеграцию глобальных игроков. Только признав тот факт, что каждая из стран-участниц должна повысить зрелость игроков рынка и продемонстрировать готовность разрабатывать и принимать гармонизирующие меры и процессы, ЕАЭС может достичь ожидаемого эффекта цифровизации транспортных коридоров.

<sup>1</sup> Сценарий предоставления сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС на основании анализа Распоряжения Совета Евразийской экономической комиссии от 23.11.2020 № 29 «О перечне сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза»

При этом, несмотря на приближающиеся сроки вывода разрабатываемой экосистемы на рынок участники евразийской торговли сталкиваются с рядом проблем и вызовов как на внутреннем рынке, так и при выходе на рынки третьих стран. Так, на территории ЕАЭС уровень развития логистических систем варьируется в зависимости от региона – нет системы хабов, способствующих развитию цифровых услуг, инфраструктура логистических центров плохо развита, ощущается нехватка распределительных складов в труднодоступных районах и географически отдаленных местах. Многие логистические процессы несмотря на реформирование законодательства по-прежнему используют бумажную работу, и это относится как к авиаперевозкам, так и к перевозке грузов. Перечень проблем пополняется недостаточной зрелостью цифровой критической инфраструктуры – региональные цифровые площадки недостаточно используют технологии из-за непонимания рыночных тенденций и высокой стоимости технологических инвестиций. Наибольшая доля сайтов ограничена витриной с примитивным функционалом, так как она не может позволить себе высококачественные инструменты для обработки и анализа данных, не говоря уже об облачной инфраструктуре.

Примером, демонстрирующим несовершенство реализации цифровой повестки, является выполнение плана по введению в действие сервиса по бронированию очереди в автомобильном пункте пропуска государства-члена. Так, если в Республике Беларусь с 2014 г. для получения услуги по бронированию в системе электронной очереди для грузовых транспортных средств действует интернет-портал [BelarusBorder.by](https://belarusborder.by/) (<https://belarusborder.by/>) [11], в Республике Казахстан в 2021 г. запущена электронная очередь в пункте пропуска «Б. Конысбаева» на границе с Узбекистаном (<https://www.e-border.kz/>) [12]. В России же лишь с 23 августа 2022 г. начала работать система электронной очереди в пункте пропуска «Верхний Ларс» (<https://codd15.ru/>) [13]. При этом отметим, что реализация сервиса по бронированию очереди в автомобильном пункте пропуска государства-члена планировалась на IV квартал 2021 г.

Приведенный пример реализации утвержденного плана реализации цифровой инфраструктуры свидетельствует о замедлении темпов цифрового перехода в рамках ЕАЭС и нарастающее рассогласование политической и фактической реальностей в построении единого евразийского цифрового пространства ведут к росту политических и экономических издержек для России. Последствия блокировки экономического взаимодействия в результате пандемии коронавируса, конфликты между государствами-членами на региональных рынках, а также политические кризисы оказывают негативное влияние на перспективы ускоренного развития цифрового измерения евразийской интеграции. Такое положение дел ставит под сомнение возможность довести к назначенному сроку выполнение намеченных планов цифровизации.

#### **Библиографический список:**

1. Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 31.01.2020 № 4 «О формировании экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» (Вместе с «Планом мероприятий...») // Официальный сайт Евразийского экономического союза. URL: <http://eaeunion.org/> (дата обращения: 06.11.2022).

2. Распоряжение Совета Евразийской экономической комиссии от 23.11.2020 № 29 «О перечне сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» // Официальный сайт Евразийского экономического союза. URL: <http://eaeunion.org/> (дата обращения: 06.11.2022).

3. Решение № 87 Совета Евразийской экономической комиссии «О реализации проекта «Создание информационно-коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС» (Принято в г. Нур-Султане 14.09.2021) (Вместе с «Паспортом...», «Верхнеуровневым планом мероприятий («Дорожной картой»)) // Официальный сайт Евразийского экономического союза. URL: <http://eaeunion.org/> (дата обращения: 06.11.2022).

4. Асаул М.А., Мохов А.Е. Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 2 (75). С. 6-9.
5. Ганеева М.В. Проблема эффективности региональных интеграционных проектов в современной экономике // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия Экономика. № 2. 2016. С. 50-61.
6. Деняк О.А., Королева Е.А. Факторы развития региональных транспортных систем // Логистика: современные тенденции развития Материалы XIV Международной научно-практической конференции. 2015. - С. 146-148.
7. Комплексное освоение территории Российской Федерации на основе транспортных пространственно-логистических коридоров. Актуальные проблемы реализации мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР - ИЕТС» // Коллективная монография / Отв. ред. академик РАН В. В. Козлов, член-корреспондент РАН А. А. Макоско; Российская академия наук. М. : Наука, 2019. 463 с.
8. Малыгин И.Г., Асаул А.Н., Комашинский В.И. Интеллектуальная мультимодальная транспортная система Российской Федерации // Транспорт России: проблемы и перспективы Материалы Международной научно-практической конференции. 2016. С. 8-15.
9. Малыгин И.Г., Комашинский В.И., Михалев О.А. Транспортные технологии и глобализация в период 4-й индустриальной революции (проблемы и перспективы) // Научно-технический журнал «Информация и космос». 2018. № 1. С. 6-13.
10. Нехорошков В.П. Интернационализация транспортного комплекса как фактор интеграции России в мировую экономику : автореф. дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.14 / Нехорошков В.П. - М. : МГУ им. М.В. Ломоносова, 2015. - 48 с.
11. Сервис оплаты регистрации в системе электронной очереди // Belarusborder.by. URL: <https://belarusborder.by/> (дата обращения: 06.11.2022).

12. Сервис бронирования очереди на границе Республики Казахстан // E-BORDER.KZ. URL: <https://www.e-border.kz/> (дата обращения: 06.11.2022).

13. Центр организации дорожного движения // URL: <https://codd15.ru/> (дата обращения: 06.11.2022).

*Оригинальность 75%*