

Е.В. Корчагина, А.В. Курилкина

РАЗВИТИЕ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ НА ОСНОВЕ ЭКОСИСТЕМЫ ЦИФРОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ
в рамках научного проекта № 20-014-00029*

Елена Викторовна Корчагина – профессор Высшей школы сервиса и торговли Института промышленного менеджмента, экономики и торговли Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, доктор экономических наук, доцент, г. Санкт-Петербург; **e-mail: elena.korchagina@mail.ru**.
Анна Валерьевна Курилкина – ООО «МПЗ Украина», менеджер, г. Мурманск; **e-mail: kurilkina.anyuta@mail.ru**.

В статье представлен анализ развития торгово-экономических и транспортно-логистических связей государств ЕАЭС. Выявлен ряд проблем, препятствующих евразийской интеграции. Описаны особенности и перспективы системной интеграции логистических сетей ЕАЭС на основе создания экосистемы цифровых транспортных коридоров.

Ключевые слова: торгово-экономические связи ЕАЭС; транспортно-логистическая инфраструктура; цифровые технологии в логистике; цифровая экосистема.

E.V. Korchagina, A.V. Kurilkina

DEVELOPMENT OF EUROPEAN INTEGRATION BASED ON DIGITAL TRANSPORT CORRIDORS ECOSYSTEM

*The research has been funded by Russian Foundation for Basic Research,
project 20-014-00029*

Elena Korchagina – professor, Higher School of Service and Trade, the Institute of Industrial Management, Economics and Trade, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, Doctor of Economics, associate professor, St. Petersburg; **e-mail: elena.korchagina@mail.ru**.
Anna Kurilkina – MPZ Ukraina, plc, manager, Murmansk; **e-mail: kurilkina.anyuta@mail.ru**.

We carry out the analysis of the development of commercial, economic, transport and logistics links between the countries within the Eurasian economic union. Certain problems preventing Eurasian integration are revealed. We describe features and prospects of the system integration of logistics networks of the Eurasian economic union via establishing the ecosystem of digital transport corridors.

Keywords: commercial and economic links of EAEU; transport-logistics infrastructure; digital technologies in logistics; digital ecosystem.

Задача развития торгово-экономических связей между странами ЕАЭС в современных геополитических условиях становится все более актуальной. Однако уровень интеграции до сих пор остается не очень высоким: доля взаимной торговли стран ЕАЭС в 2021 г. составила всего 14,6% от общего объема внешней торгов-

ли (см. рисунок). Таким образом, страны ЕАЭС в большей степени ориентированы на торговлю с третьими странами, чем на партнеров по Экономическому союзу. При этом наименьшую значимость торговля внутри ЕАЭС имела для России (8,9% в общем объеме внешней торговли). Для Казахстана и Армении торговля с

партнерами по ЕАЭС была более значимой и составила 26,1% и 35,3% соответственно. Наибольшее торговое значение ЕАЭС имеет для Беларуси (50,5%) и Киргизии (41,1%) [1].

Важно отметить, что, несмотря на значительные интеграционные усилия, предпринятые за последние десять лет, доля взаимной торговли ЕАЭС в общем объеме внешней торговли выросла чуть более, чем на 1%: в 2012 г. данный показатель составлял 13,5%. По мнению ряда экспертов, для обеспечения стабильности внутреннего рынка экономического блока необходим более высокий уровень интеграции. Так, в аналогичных интеграционных образованиях доля внутренней торговли составляет порядка 40% [3]. Решение задачи развития торгово-экономических связей внутри ЕАЭС требует интеграции транспортно-логистической инфраструктуры стран блока, а также упрощения движения грузовых и пассажирских потоков. Рассмотрим основные показатели транспортно-логистической сферы стран ЕАЭС для определения основных проблем транспортно-логистической интеграции и поиска их решения.

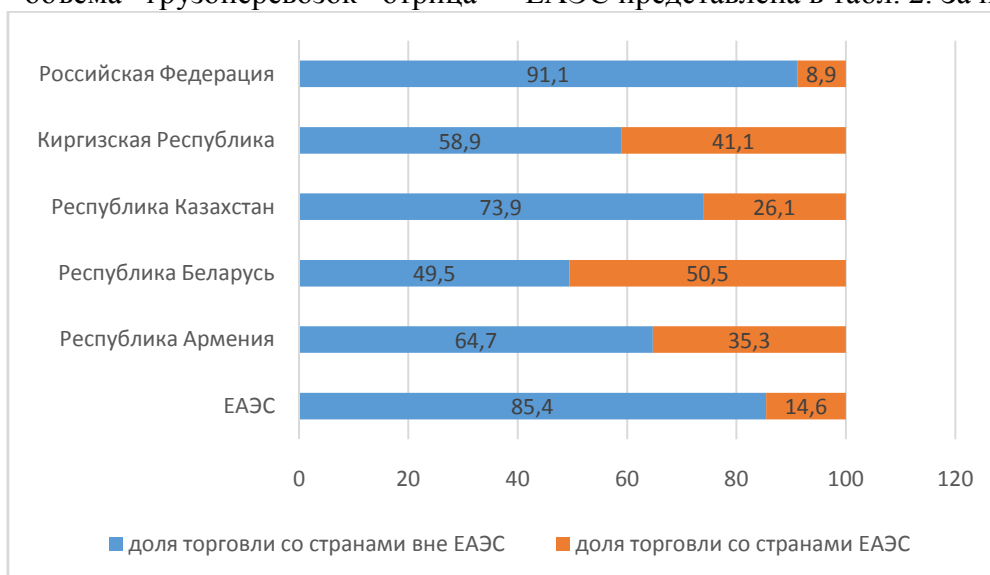
Начнем с анализа объема грузоперевозок всеми видами транспорта на территории стран ЕАЭС за последние 5 лет – с 2017 по 2021 гг. (табл. 1). За пять лет динамика объема грузоперевозок отрица-

тельная: сокращение показателя по ЕАЭС в целом составило 43,5 млн т. В России, Казахстане и Киргизии до 2019 г. включительно наблюдался рост показателя, снижение произошло в 2020 г. в связи с пандемией Covid-19.

В 2021 г. показатель объема грузоперевозок в данных трех странах снова вырос. В Армении и Беларуси снижение показателя началось до пандемии – в 2019 г. В 2020 г. объем грузоперевозок Армении даже несколько увеличился по сравнению с 2019 г. – на 0,1 млн т, в 2021 г. рост продолжился и составил 2,4 млн т. В Беларуси грузоперевозки в 2020 и 2021 гг. продолжились снижаться – на 29,1 и 13,8 млн т соответственно.

Объем грузоперевозок по ЕАЭС в целом в 2021 г. начал восстановление после пандемийного снижения и вырос на 247,6 млн т. Важно отметить, что Российская Федерация вносит наибольший вклад в объем грузооборота ЕАЭС: ее доля составляет 64%. На втором месте – Казахстан (32%). Таким образом, в 2021 г. на эти две страны приходится 96% от всех грузоперевозок на территории стран ЕАЭС. Доля Беларуси составляет 3%, Армении и Киргизии – менее 1%.

Другим важным транспортно-логистическим показателем является грузооборот, динамика которого по странам ЕАЭС представлена в табл. 2. За пять лет



Доли взаимной торговли стран ЕАЭС и внешней торговли с третьими странами в общем объеме внешней торговли в 2021 г.

Источник: [1].

Таблица 1

Перевозки грузов в ЕАЭС (все виды транспорта) с 2017 по 2021 гг. (млн т)

Страна \ Период	2017	2018	2019	2020	2021
Армения	28,1	29,2	14,7	14,8	17,2
Беларусь	439,5	455,5	427,8	398,7	384,9
Казахстан	3946,1	4103,8	4222,7	3957,5	3999,4
Киргизия	31,9	33,0	34,2	26,8	28,6
Россия	8072,6	8145,7	8301,7	7829,3	8044,6
ЕАЭС	12518,2	12767,2	13001,1	12227,1	12474,7

Источник: [2].

Таблица 2

Грузооборот стран ЕАЭС с 2017 по 2021 гг.(млрд т·км)

Страна \ Период	2017	2018	2019	2020	2021
Армения	4,2	4,4	4,8	4,7	5,1
Беларусь	133,3	138,8	130,8	123,2	118,8
Казахстан	564,0	609,5	597,6	588,7	597,2
Киргизия	2,6	2,8	2,9	2,4	2,6
Россия	5488,0	5635,5	5674,0	5396,5	5695,3
ЕАЭС	6192,1	6391,0	6410,1	6115,5	6419,0

Источник: [2].

– с 2017 по 2022 гг. – грузооборот стран ЕАЭС вырос на 226, 9 млрд т·км. Небольшое падение грузооборота в пандемийном 2020 г. было успешно преодолено в 2021 г. Россия, Казахстан и Армения показывают рост грузооборота за 5 лет. При этом грузооборот в Киргизии существенно не изменился, а в Беларуси снизился на 14,5 млрд т·км в 2021 г. по сравнению с 2017 г. Лидером среди стран ЕАЭС по показателю грузооборота является Российская Федерация: ее доля составляет 88,7%. Но втором месте – Казахстан (9,3%), на третьем – Беларусь (1,9%). Доли Армении и Киргизии очень малы: 0,08% и 0,04% соответственно [2].

Важным фактором развития торгово-экономических связей является таможенная инфраструктура. Характеристики отдельных ее элементов в странах ЕАЭС представлены в табл. 3. По выделенным четырем показателям развитие стран ЕАЭС не равномерно: лидером по всем показателям, за исключением количества таможенных представителей, является Российская Федерация. Количество таможенных представителей максимально в Казахстане. По количеству складов (как таможенных, так и временного хранения)

Казахстан – на втором месте после Российской Федерации, уступая Беларуси по количеству таможенных перевозчиков. У Республики Армения таможенных перевозчиков нет, по количеству таможенных складов и складов временного хранения она занимает последние позиции рейтинга ЕАЭС, но по количеству таможенных представителей занимает третью позицию после Казахстана и России. Киргизия обладает несколько более развитой таможенной инфраструктурой, чем Армения.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры и интеграция логистических сетей стран ЕАЭС требуют устранения ряда препятствий, к которым можно отнести: различия подходов в государственном регулировании; различия в порядке оформления документации и специальных разрешений на движение транспортных средств; несоответствие габаритов, предельно допустимых масс, осевых нагрузок транспортных средств; отсутствие свободного доступа судов стран-партнеров по Союзу к внутренним водным путям т.д. [6]. Эффективное преодоление указанных препятствий требует не только унификации правовой базы, но и внедрения цифровых логистических инструментов.

Таблица 3

Характеристика отдельных элементов таможенной инфраструктуры стран ЕАЭС

Страна	Количество таможенных перевозчиков	Количество владельцев таможенных складов	Количество владельцев складов временного хранения	Количество таможенных представителей
Армения	0	13	15	157
Беларусь	146	78	69	80
Казахстан	34	121	307	836
Киргизия	5	47	25	114
Россия	272	176	650	722
ЕАЭС	457	435	1066	1909

Источник: [4].

Цифровизация становится важнейшим технологическим изменением для логистических сетей. Цифровые транспортно-логистические системы могут позволить создать экосистему цифровых транспортных коридоров ЕАЭС. Данная экосистема ориентирована на создание информационного пространства единого рынка транспортных услуг, оптимизацию обмена данными, минимизацию информационных барьеров, обеспечение прозрачности всех этапов транспортировки грузов, повышение конкурентоспособности участников транспортно-логистических процессов. Экосистема снизит материальные и временные затраты на транспортировку, упростит процедуры таможенного и пограничного контроля, уменьшит административную нагрузку на бизнес. Ожидается, что внедрение экосистемы увеличит прибыль транспортно-логистического сектора ЕАЭС на 80 млрд руб. в год и сократит длительность контрольных и надзорных действий на автомобильном (до 75%) и на железнодорожном (до 90%) транспорте [5].

Важным этапом реализации данного проекта является создание информационно-коммуникационной витрины национальных сервисов ЕАЭС. Витрина станет интеграционным компонентом экосистемы и обеспечит публикацию национальных сегментов приоритетных цифровых сервисов стран-участниц ЕАЭС на единой технологической площадке. Витрина позволит сформировать маркетплейс национальных услуг и обеспечит трансферт технологий внутри Евразийского союза. Кроме того, она позволит собрать стати-

стическую информацию по использованию предлагаемых сервисов.

Экосистема цифровых транспортных коридоров ЕАЭС будет включать сервисы для всех этапов транспортно-логистического процесса: от стадии планирования до реализации и контроля за ней. На первом этапе проекта предполагается разработка прототипов десяти приоритетных сервисов и технологических решений, в том числе: сервисов бронирования очередей на автомобильных пунктах пропуска и объектов придорожной инфраструктуры; цифровых карт и баз данных инфраструктурных объектов и магистральных автодорог; сервиса дистанционного медосвидетельствования водителей; сервиса электронных международных транспортных накладных на железнодорожном и автомобильном транспорте; сервисов электронных путевых листов и протоколов весогабаритного контроля, отслеживания перевозок и информационного обмена с системами третьих стран [7].

Таким образом, уже на первом этапе реализации проекта с помощью цифровых технологий будут преодолены многие из существующих ограничений развития логистических сетей ЕАЭС. Это позволит не только повысить эффективность и прозрачность транспортно-логистических процессов, но будет способствовать росту взаимной торговли и экономического развития стран Евразийского союза. Кроме того, это позволит усилить экономический и политический вес стран-участниц на мировой арене, облегчит их взаимодействие с другими дружественными странами, пока не являющимися участниками

интеграционного блока, и, в целом, будет способствовать социально-экономическому развитию Евразийского пространства.

ЛИТЕРАТУРА

1. 10 лет евразийской интеграции / Евразийская экономическая комиссия. М., 2022.

2. Евразийский экономический союз в цифрах. Краткий статистический сборник. Евразийская экономическая комиссия. М., 2022. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Brief_Statistics_Yearbook_2022.pdf (дата обращения: 11.08.2022).

3. *Крючкова Е.* В ЕАЭС ищут единый ответ на внешнее давление // Коммерсант. 2022. 26 февраля. № 34. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5236481> (дата обращения: 11.08.2022).

4. Портал общих информационных

ресурсов и открытых данных ЕАЭС. URL: <https://opendata.eaeunion.org/ru-ru> (дата обращения: 11.08.2022).

5. Совет ЕЭК одобрил инициативу России по развитию транспортно-логистического потенциала ЕАЭС // Министерство экономического развития РФ. 14 сентября 2021. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/soviet_eek_odobril_iniciativu_rossii_po_razvitiyu_transportno_logisticheskogo_potenciala_eaes.html (дата обращения: 11.08.2022).

6. Функционирование внутренних рынков Евразийского экономического союза: барьеры, изъятия, ограничения. URL: <https://barriers.eaeunion.org> (дата обращения: 11.08.2022).

7. Экосистема цифровых транспортных коридоров. URL: <https://dtce.ru/> (дата обращения: 11.08.2022).