



ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ

Том 14 ● Номер 1 ● Январь–март 2024

ISSN 2587-8921

Journal of international economic affairs



Первое
экономическое
издательство

Вызовы и перспективы трансформации международной логистической системы в Евразийском регионе

Подольская Т.В.¹, Сотников А.Г.¹

¹ Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Ростов-на-Дону, Россия

АННОТАЦИЯ:

В настоящее время на развитие мировой логистической системы оказывают значительное влияние геополитические сдвиги последних лет, проявившие себя в кризисе, вызванном пандемией COVID-19 и антироссийскими санкциями. Государства стремятся к диверсификации цепочек поставок, и в Евразийском регионе закладываются основы качественно новой системы мировой торговли. В связи с этим актуальность изучения вызовов и перспектив трансформации международной логистической системы в регионе не поддается сомнению. Авторы анализируют условия, в которых функционируют наиболее перспективные международные транспортные коридоры в регионе (Север – Юг, Европа – Западный Китай, Запад – Восток). В статье уделяется особое внимание мерам, применяемым в рамках развития каждого из данных международных транспортных коридоров, а также выделяются основные вызовы, препятствующие их развитию, и перспективы. Авторы подчеркивают важность сближения Евразийского экономического союза с КНР через Экономический пояс Шелкового пути и отмечают сложности и выгоды подобной интеграции. В завершение приводится анализ действий ЕАЭС в рамках реализации цифровой повестки, в том числе в логистической сфере; выделяются перспективные направления цифровизации мировой логистической системы в Евразийском регионе.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: международная логистическая система, ЕАЭС, международный транспортный коридор, цифровизация, Экономический пояс Шелкового пути, Север – Юг.

Challenges and prospects of the international logistics system in the Eurasian region

Podolskaya T.V.¹, Sotnikov A.G.¹

¹ South-Russian Institute of Management – RANEPA branch, Russia

Введение

Потребности глобальной мировой экономики и продолжающееся увеличение товарооборота между странами все острее стоит вопрос развития существующих международных транспортных коридоров (МТК) и создания новых. Иллюстрацией того, насколько остро стоит вопрос поиска альтернатив уже используемым МТР, была

ситуация с блокировкой судов в Суэцком канале севшим на мель контейнеровозом в марте 2021 года. Тогда судоходная компания Llyyd's List оценила ущерб каждого часа задержки судов с товарами в сумму 400 млн долларов [3], а в целом блокировка Суэцкого канала нанесла убытки мировой торговле в размере 230 млрд долларов [22]. И это притом, что через данный МТК проходит только 12% мировой торговли. Новые МТК разгружают уже существующую транспортно-логистическую инфраструктуру и уменьшают время, требуемое для реализации транспортировки, а также в рамках интеграционных объединений лежат в основе реализации принципа свободного перемещения товаров и трудовых ресурсов.

Геополитические сдвиги, вызванные глобальными вызовами последних лет (COVID-19 и антироссийскими санкциями), ведут к трансформации международной логистической системы за счет переориентации товарных и денежных потоков на фоне изменений в отношениях между странами. Аллаhverдиев Э.М. и Мустафаев Т.Г. выделяют в секторе транспорта и логистики несколько проявлений антироссийских

ABSTRACT:

These days, the geopolitical shifts of recent years, which manifested themselves in the crisis caused by the COVID-19 pandemic and anti-Russian sanctions, significantly influence the development of the global logistics system. Countries are striving to diversify supply chains; and they are currently laying a whole new world trade system in the Eurasian region. Thus, the relevance of studying the challenges and prospects of the international logistics system transformation in the region cannot be debated. The authors analyze the conditions under which the most promising international transport corridors of the Eurasian region operate. These corridors are as follows: International North–South Transport Corridor, Europe – Western China, and West – East. The article pays special attention to the measures applied in the framework of the development of each of these international transport corridors and highlights the main challenges impeding their development and prospects. The authors emphasize the importance of rapprochement between the Eurasian Economic Union and China through the Silk Road Economic Belt and identify the difficulties and benefits of such integration. In conclusion, the article analyzes the activities of the EAEU within the framework of the Digital Agenda, including in the sphere of logistics, and highlights the promising directions of digitalization of the world logistics system in the Eurasian region.

KEYWORDS: international logistics system, EAEU, International Transport Corridor, digitalization, Silk Road Economic Belt, International North–South Transport Corridor

JEL Classification: F15, F19

Received: 15.11.2023 / **Published:** 31.03.2024

© Authors / Publication: PRIMEC Publishers

For correspondence: Podolskaya T.V. [Podolskaya-tv@ranepa.ru]

CITATION:

Podolskaya T.V., Sotnikov A.G. [2024] Vyzovy i perspektivy transformatsii mezhdunarodnoy logisticheskoy sistemy v Evraziyskom regione [Challenges and prospects of the international logistics system in the Eurasian region]. *Ekonomicheskie otnosheniya*. 14. [1]. – 57–72. doi: [10.18334/eo.14.1.119872](https://doi.org/10.18334/eo.14.1.119872)

санкций, волновой эффект которых ощущался по всему Евразийскому экономическому союзу (ЕАЭС): сбои в цепочках поставок, влияние на отечественные отрасли через увеличение транспортных расходов и снижение доступности транспортных услуг, воздействие на малые и средние предприятия, которые априори менее устойчивы к экономическим спадам, чем крупные корпорации, влияние на авиаперевозки и др. [1] (*Allakhverdiev, Mustafaev, 2023*). Политическим и экономическим факторам трансформаций сопутствуют и научно-технологические, заключающиеся, например, в необходимости цифровизации международной логистической системы.

В целом можно с уверенностью сказать, что в настоящее время в Евразийском регионе закладываются основы качественно новой системы мировой торговли, где стремительно растет товарооборот между двумя экономическими полюсами – Китаем и Европейским союзом, и все более активно проявляют себя страны – члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС, Союз), поэтому актуальность изучения тенденций развития международной логистической отрасли в регионе не вызывает сомнений.

Проблемы развития международной логистической системы в условиях ограничений и геополитических сдвигов так или иначе касаются такие авторы, как Аллахвердиев Э.М. и Мустафаев Т.Г. [1] (*Allakhverdiev, Mustafaev, 2023*), Дробот Е.В., Макаров И.Н., Колесников В.В. и Жидков Н.С. [9] (*Drobot, Makarov, Kolesnikov, Zhidkov, 2023*), Максимцев И.А. и Горбашко Е.А. [13] (*Maksimtsev, Gorbashko, 2022*), Данюкова М.Н., Круглова Н.Т. и Тихомирова В.А. [8] (*Danyukova, Kruglova, Tikhomirova, 2023*). Среди работ, посвященных функционированию и развитию международных транспортных коридоров в текущих условиях, можно отметить статьи Шаровой И.В. и Головой Д.В. [21] (*Sharova, Golova, 2023*), Ло С. [12] (*Lo, 2023*). Перспективы цифровизации логистической отрасли подробно описывают в своей статье Круглова И.А. и Кривонос А.Д. [11] (*Kruglova, Krivonos, 2023*), вызовы и перспективы формирования модели устойчивого цифрового развития транспортной сферы с учетом особенностей цифровой инфраструктуры анализирует Кошелева Т.Н. [10] (*Kosheleva, 2023*). Особый интерес исследователей представляет вопрос сближения России и ЕАЭС в целом с Китаем, примером подобной работы может стать статья Гавритухина А.В. и Ивановой Н.И [5] (*Gavritukhin, Ivanova, 2023*). В то же время немногие из авторов предлагают комплексный анализ актуальных вызовов развитию международной логистики в Евразийском регионе в разрезе каждого из его основных МТК и мер, предпринимаемых ЕАЭС, Китаем и другими акторами региона, по адаптации транспортно-логистической сферы под современные реалии. Именно этот научный пробел и предлагают закрыть авторы данной статьи.

ЦИТИРОВАТЬ СТАТЬЮ:

Подольская Т.В., Сотников А.Г. Вызовы и перспективы трансформации международной логистической системы в Евразийском регионе // Экономические отношения. – 2024. – Том 14. – № 1. – С. 57–72. doi: [10.18334/eo.14.1.119872](https://doi.org/10.18334/eo.14.1.119872)

Цель данного исследования состоит в выделении основных вызовов современного этапа развития мировой логистической системы и оценке их влияния на трансформацию логистической системы в Евразийском регионе.

Методологическую основу исследования составили методы комплексного анализа, включая разнообразные методы экономического исследования, в том числе анализ, синтез, метод изучения информационных материалов, метод статистического анализа, метод абстрагирования, сравнительно-описательных анализ.

Научная новизна данного исследования заключается в систематизации авторами актуальных вызовов развитию системы международной логистики в Евразийском регионе и анализе перспектив развития тех или иных международных транспортных коридоров в регионе и цифровизации транспортно-логистической сферы в современных условиях. Основной гипотезой данной работы является утверждение, что текущие вызовы развитию международной транспортно-логистической системы в Евразийском регионе осознаются основными акторами данного региона, которые уже проводят мероприятия по их устранению.

Для достижения поставленной выше цели сначала рассмотрим, какое влияние оказывает наличие МТК на заинтересованные экономики, затем проанализируем условия, в которых функционируют ключевые МТК Евразийского региона в настоящее время, и изучим вопрос цифровизации международной логистической системы в регионе как одного из ключевых направлений ее трансформации. Итак, положительные эффекты МТК можно условно разделить на прямые и косвенные (*табл. 1*).

Таблица 1

Положительные эффекты МТК

Table 1

Positive effects of ITC

Прямые	Косвенные
Улучшение качества существующих и появление новых видов транспортно-логистических услуг в виду конкуренции	Снижение безработицы
Создание устойчивых маршрутов для развития внешней торговли и транзитного потенциала государства	Повышение уровня безопасности транспортных услуг
Развитие внутренней торговли через повышение транспортной доступности регионов внутри страны	Развитие отраслей, смежных транспортной отрасли
Объединение экономического пространства государства через формирование транспортной инфраструктуры	Рост доходной части бюджетов за счет предприятий транспортной и смежных отраслей
Снижение себестоимости перевозок грузов	

Источник: составлено авторами на основе [21] (*Sharova, Golova, 2023*).

В то же время МТК негативно влияют на состояние окружающей среды, увеличивая выбросы парниковых газов и объемы вырубки лесов, а также способствуют асим-

метрии в развитии территорий через привлечение трафика к тому или иному маршруту в ущерб другим маршрутам.

В соответствии со ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе страны-участницы проводят координированную (согласованную) транспортную политику на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. В настоящее время товарооборот только между странами – членами ЕАЭС достиг 83 млрд долл. США в 2022 году, увеличившись на 90% по сравнению с показателями 2015 года, так что логистическим вопросам уделяется особое внимание [23]. Согласно информации Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), в большинстве государств – членов ЕАЭС на транспортные услуги и поездки приходились наибольшие доли в структуре экспорта и импорта услуг в 1 полугодии 2023 г. (табл. 2).

Таблица 2

Транспортные услуги и поездки в ЕАЭС в 1 полугодии 2023 г.

Table 2

Transport services and trips of the EAEU in the 1st half of 2023

Страна	Экспорт услуг, млн долл. США		Импорт услуг, млн долл. США		Доля транспортных услуг и поездок в экспорте на 1 пг. 2023, %	Доля транспортных услуг и поездок в импорте на 1 пг. 2023, %
	1 пг. 2022	1 пг. 2023	1 пг. 2022	1 пг. 2023		
Армения	1388	2533	883	1567	69,7	81,6
Беларусь	4428	4201	2208	2801	Данные отсутствуют	
Казахстан	3358	4805	4154	5839	73	56,2
Кыргызстан	164	504	230	529	82,6*	73,2*
Россия	24953	20177	32110	35977	54,2	64,3

*данные по Кыргызстану – за 1 кв. 2023 г.

Источник: составлено авторами на основе [15].

В целом можно отметить, что в ЕАЭС происходит процесс переориентации цепочек поставок на рынки Азии, Африки и Латинской Америки. В связи со стремлением стран диверсифицировать пути доставки грузов корректируется существующая стратегия по развитию транспортно-логистической системы.

На данный момент можно выделить следующие условия, в рамках которых происходят изменения, непосредственно связанные с функционированием транспортно-логистических маршрутов в Евразийском регионе [9] (Drobot, Makarov, Kolesnikov, Zhidkov, 2023):

- 1) возврат сложных производств в развитые страны;
- 2) импортозамещение в России как ответ на санкции;
- 3) замена одних видов транспорта другими в связи с удорожанием топлива, ужесточением экологических требований и цифровизацией сектора;

- 4) формирование новой топологии сетей;
- 5) влияние тенденций зеленой экономики на сектор транспортно-логистических услуг.

Рассмотрим, как в данных условиях развивается несколько наиболее важных транспортно-логистических маршрутов Евразийского региона и какие действия принимаются в рамках их трансформации под запросы времени.

Наиболее перспективным маршрутом в Евразийском регионе является МТК «Север – Юг», привлекающий значительные объемы инвестиций заинтересованных стран. Коридор проходит по территории одиннадцати государств и привлекает транзитные грузопотоки из стран Персидского залива на российскую территорию и далее в Европу. Согласно ОАО «РЖД», перевозки по данному МТК в январе – мае 2023 года увеличились на 41,8%, составив 4 млн т, а основная доля пришлась на западный маршрут (Россия – Азербайджан – Иран; 3,6 млн т, рост на 37,9%) [7].

В рамках развития транскаспийского маршрута МТК «Север – Юг» уже в мае 2023 года подписано соглашение между Россией и Ираном о строительстве и закупке 20 судов, а в 2024 году планируется ввод контейнерного терминала в порту Оля [7]. Для стимулирования развития МТК транзитные страны вводят льготы в виде скидок на контейнерные перевозки, скидок на перевозки определенной номенклатуры товаров, единых пониженных ставок за использование инфраструктуры и так далее.

В настоящее время на МТК «Север – Юг» существует разрыв в виде нехватки сплошного железнодорожного сообщения на участке Решт-Астара в Иран, который компенсируется автотранспортом. Это основной инфраструктурный барьер на данном МТК, и его устранение, по прогнозам, увеличит объем поставок по западному маршруту коридора еще на 15 млн т. Строительство данного участка железнодорожного полотна планируется завершить до конца 2027 года.

Помимо этого, инфраструктурные барьеры на МТК «Север – Юг» могут включать дефицит парка контейнеров, современных вагонов, нехватку контейнерных терминалов, а также недостаточную развитость придорожной инфраструктуры (сервисы, отели, стоянки и т.д.). Евразийский банк развития выделяет также недостаточное развитие логистической инфраструктуры по переработке, консолидации и расконсолидации грузов вдоль маршрутов коридора и на местах его стыковки с другими маршрутами [14]. Кроме инфраструктурных барьеров в настоящее время действует целый ряд нефизических, некоторые из которых включают в себя: отсутствие сквозных тарифов на перевозки грузов по различным маршрутам МТК «Север – Юг», сложности в осуществлении взаиморасчетов и финансовом обслуживании поставщиков транспортных и экспедиторских услуг на маршрутах коридора, административные в виде разрешительной системы перевозок, различиях в национальных таможенных и налоговых политиках и отсутствии гармонизации таможенных процедур и системы управления коридором.

Здесь следует отдельно отметить, что страны – участницы ЕАЭС в настоящее время проводят активную работу по совершенствованию таможенной инфраструктуры

ЕАЭС в рамках Стратегии-2025 по следующим направлениям: совершенствование таможенного регулирования, обеспечение единого стандарта совершения таможенных операций, проведения таможенного контроля, обмена информацией, унификации и имплементации систем управления рисками, создание условий для обеспечения беспрепятственного перемещения товаров ЕАЭС с учетом контроля перевозки с использованием электронных навигационных пломб Союза [18].

В своем докладе Евразийский банк развития выделяет следующие возможные направления для расширения географии перевозок в рамках МТК «Север – Юг» в условиях антироссийских санкций [14]:

- в Индию, Пакистан, государства Персидского залива и Южной Азии;
- из стран Европы через Турцию и Азербайджан в Россию в рамках сопряжения МТК «Север – Юг» с МТК ТРАСЕКА;
- в/из стран Африки и Латинской Америки – через турецкие порты;
- в/из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) через иранские порты Персидского залива.

В контексте трансформации логистики в Евразийском регионе нельзя упускать из виду взаимосвязь Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и ЕАЭС, сопряжение которых стало важнейшим направлением внешней политики КНР и России. Одним из ключевых проектов ЭПШП является МТК «Европа – Западный Китай», создающий оптимальные условия для перевозки грузов по трем основным направлениям: КНР – Казахстан, Китай – Центральная Азия, КНР – Казахстан – Россия – Западная Европа. Частью данного МТК является широкополосная магистраль М-12 «Восток», проходящая по территории России от Москвы через Нижний Новгород до Казани; на ноябрь 2023 года было решено продлить магистраль до г. Тюмень (Постановление Правительства РФ от 1 ноября 2023 года № 1830 [17]). Как часть федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай», М-12 «Восток» станет частью перспективного маршрута «Россия» («Запад-Восток») и поспособствует расширению торговли со странами АТР.

Что до самого МТК «Запад-Восток», его основу составляет Транссибирская магистраль, пролегающая по территории России и также соединяющая страны АТР со странами Европы. В России действует крупный инфраструктурный проект «Восточный полигон», который предполагает развитие как Транссибирской магистрали (Транссиб), так и Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и увеличение из провозной способности с 123 млн т. в 2018 году до 180 млн т. грузов к концу 2024 года [16]. Проект включает прокладку дополнительных путей, модернизацию станций приема грузов и ремонт устаревших сооружений. Инвестиции ОАО «РЖД» в проект не снизились даже с началом военных действий на Украине, в связи с которыми существовал реальный риск сокращения инвестиционной программы по Восточному полигону до 80 млрд руб., что потребовало бы сокращения практически половины сотрудников на

полигоне. Избежать этого позволило решение Правительства РФ о выделении ОАО «РЖД» из ФНБ 250 млрд руб. [20]. Уже в сентябре 2023 г. ОАО «РЖД» начало подготовку к третьему этапу модернизации БАМа и Транссиба, который в случае одобрения, как ожидается, позволит к 2032 году увеличить провозную способность на Восточном полигоне до 255 млн тонн.

Главных проблемных момента для интеграции ЭПШП и ЕАЭС три: это институциональные различия (ЭПШП – открытая экономическая система, курируемая Китаем, в то время как ЕАЭС – организация с жесткой структурой и мощным интеграционным началом), угрозы системе национальной безопасности в Центральной Азии (территориальные споры стран, угрожающие их суверенитету и подрывающие стабильность в регионе, борьба за водные ресурсы), деструктивное влияние на ситуацию в Евразийском регионе внешних сил (прежде всего имеется в виду американское влияние, потому что развитие подобных проектов регионального сотрудничества противоречит интересам США). В то же время сонаправленность векторов развития ЭПШП и ЕАЭС позволит странам-участницам вести равноправный диалог, что обеспечит взаимовыгодное сотрудничество, а реализация потенциала Шанхайской организации сотрудничества для борьбы с трансграничной преступностью поможет создать безопасную среду для обеспечения экономического роста; успешное совместное противостояние давлению стран Запада поспособствует обеспечению благополучия вовлеченных стран. Интеграция этих двух инициатив – залог сбалансированного развития всего Евразийского региона [12] (*Lo, 2023*).

Однако здесь стоит обращать внимание на то, что растущий спрос со стороны Китая и других стран Юго-Восточной Азии ориентирован, прежде всего, на сырьевой сектор. Поэтому существует риск того, что структура торговли с КНР станет хуже, чем структура сокращающейся торговли с Европейским союзом [2]. Во избежание данного риска активно проводятся Восточные экономические форумы, способствующие влиянию капитала в инвестиционные проекты на территории Востока России в целях наращивания торговли готовой продукцией. Кроме того, рассматривается вопрос о создании новых территорий опережающего экономического развития [19].

В целом, описывая текущую ситуацию в Евразийском регионе, Максимцев и Горбашко указывают на явный недостаток транспортно-логистических мощностей на Азово-Черноморском направлении, а также на то, что погранпереходы между Россией и КНР все еще существуют в виде «бутылочных горлышек», что представляется необходимым исправить [13] (*Maksimtsev, Gorbashko, 2022*).

Рассматривая перспективы трансформации международной логистической системы в Евразийском регионе, нельзя не коснуться и общеэкономических тенденций, в частности, цифровизации, которую будет уместно рассмотреть с точки зрения развития в этом направлении ЕАЭС.

Одним из главных направлений цифровизации МТК на Евразийском пространстве станет обеспечение цифровой прослеживаемости движения товаров и услуг. Пилот-

ный проект по прослеживаемости товаров в ЕАЭС будет действовать до конца 2023 года по ограниченной номенклатуре товаров, включающей 11 кодов ТН ВЭД ЕАЭС категории «Бытовые холодильники и морозильники», указанных в решении Совета ЕЭК от 21.01.2022 № 2. Развитие системы цифровой прослеживаемости грузов в Евразийском регионе позволит улучшить работу механизмов защиты от некачественной и опасной продукции, и оно должно происходить в комплексе с совместными действиями государств в сферах лицензирования, надзора, технического регулирования и защиты прав интеллектуальной собственности [6].

Решением Евразийского межправительственного совета от 21 октября 2022 года № 2 была утверждена Целевая программа развития интегрированной информационной системы ЕАЭС до 2027 г. Первый этап целевой программы предусматривает проектирование механизмов интеграции цифровых платформ до 2025 года, а второй этап – формирование и развитие цифровых инфраструктур и экосистем до 2027 года. Система предназначена для межгосударственного обмена данными и электронными документами для создания совместных информационных ресурсов, обеспечения деятельности органов Союза, реализации совместных проектов. Работа Интегрированной информационной системы ЕАЭС может также поспособствовать эффективной координации и даже интеграции систем маркировки и прослеживаемости товаров в ЕАЭС.

В рамках цифровой повестки Евразийского союза также рассматривается вопрос организации пилотного проекта по применению цифровых инструментов в управлении мультимодальными перевозками. Приоритетными сервисами для апробации могут стать сервисы по применению электронных международных транспортных накладных для автомобильного и железнодорожного видов транспорта, сервис по применению электронного путевого листа [4]. Планируется, что проект «Создание экосистемы цифровых транспортных коридоров» обеспечит электронное взаимодействие железнодорожных перевозчиков с контролирующими органами. Также ожидается, что цифровизация коснется морских пунктов пропуска ЕАЭС. В рамках подписанного в апреле 2022 года и вступившего в силу в апреле 2023 года Соглашения, с 2024 года в Евразийском экономическом союзе начнут применять навигационные пломбы для отслеживания перевозок.

Помимо уже упомянутых выше проектов и возможностей Максимцев и Горбашко выделяют такие направления цифровизации, как: цифровую прослеживаемость цифровых активов, цифровую промышленную кооперацию Союза и развитие системы регулятивных «песочниц» ЕАЭС [13] (*Maksimtsev, Gorbashko, 2022*). В свою очередь, Круглова И.А., Кривонос А.Д. [11] (*Kruglova, Krivonos, 2023*) отмечают способность технологий искусственного интеллекта (ИИ) обеспечить повышение экономической безопасности на транспорте и рассматривают две концепции ИИ, являющиеся дальнейшим вектором в развитии транспортно-логистического рынка. Во-первых, это автоматизация транзитного оформления и процесса доставки при использовании интернета вещей (англ. «Internet of things»; IoT) и ИИ, в частности, например, через

мониторинг грузов и оптимизацию складских операций, внедрение систем контроля и безопасности в виде особой цифровой инфраструктуры (упомянутые выше направления работы ЕАЭС как раз ложатся в рамки последнего аспекта концепции). Во-вторых, это формирование новых алгоритмов работы и создание культуры безопасности при использовании IoT и ИИ через повышение безопасности труда за счет внедрения логистических роботов, точное автоматическое прогнозирование и расчет оптимальной цепочки поставок через IoT, стабилизацию и снижение цен на определенные услуги. Применение ИИ вполне способно изменить операционную модель логистики с реактивной на прогнозируемую, однако успешная реализация описанных выше концепций возможна только при:

- 1) взаимодействию государства с бизнес-сообществом;
- 2) учете специфики отраслей;
- 3) качественном обучении персонала;
- 4) создании культуры безопасности.

Кошелева Т.Н. [10] (*Kosheleva, 2023*) доказывает необходимость формирования модели устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий данной сферы на основе принципов последовательности, достаточности ресурсного обеспечения, взаимозаменяемости и выделяет существующие внутренние и внешние барьеры, наличие которых замедляет цифровые преобразования сферы (*табл. 3*). Несмотря на то, что Кошелева изучает цифровизацию российской транспортной системы, сам факт того, что указанные выше МТК включают протяженные маршруты по территории России, указывает на то, что будущее логистики в Евразийском регионе зависит от преодоления данных барьеров в РФ.

Таблица 3

Барьеры, препятствующие цифровым преобразованиям транспортной сферы

Table 3

Barriers to transport sector digital transformation

Внутренние	Внешние
Некомпетентность сотрудников транспортной сферы Недостаток финансирования Недостаточно компетентный менеджмент цифрового технологического развития на транспорте	Санкции и недостаток собственных разработок Несовершенство нормативно-правовой и нормативно-технической базы Наличие цифрового неравенства и дефицит технологических возможностей

Источник: составлено авторами на основе [10] (*Kosheleva, 2023*).

Цифровизация значительным образом упростит товарооборот путем снижения бюрократических барьеров и сокращения времени на доставку товаров, а полный переход на электронный документооборот поспособствует развитию экспорта РФ (и, соответственно, ЕАЭС) и КНР [5] (*Gavritukhin, Ivanova, 2023*).

Данюкова М.Н., Круглова Н.Т. и Тихомирова В.А. [8] (*Danyukova, Kruglova, Tikhomirova, 2023*), анализируя продовольственный экспорт ЕАЭС, помимо цифровизации логистических центров предлагают следующие направления модернизации агропродовольственной таможенно-логистической инфраструктуры ЕАЭС: увеличение объемов перевозок грузов в контейнерах, организация возможности температурного хранения продукции, возможности переработки, оснащенности транспортно-логистических центров техническим оборудованием для погрузки, разгрузки, удовлетворяющие международным стандартам.

Заключение

В заключение можно отметить, что в текущих геополитических условиях развитие логистической системы Евразийского региона находится под влиянием целого ряда трансформационных факторов от стремления стран диверсифицировать свои цепочки поставок до осознания ими необходимости цифровизации существующей транспортно-логистической системы. Акторы региона осознают основные вызовы, препятствующие развитию международной транспортно-логистической системы, вроде недостаточного развития логистической инфраструктуры, ее недостатка на некоторых участках, сложностей во взаиморасчетах, различий в национальных таможенных и налоговых политиках, наличия определенных политических угроз национальной безопасности в виде территориальных споров, деструктивного влияния в Евразийском регионе внешних сил и так далее.

В настоящее время проводятся активные мероприятия по модернизации перспективных МТК Евразийского региона, в частности, разработан проект по ликвидации разрыва железнодорожного полотна в коридоре «Север – Юг» и развитие коридора стимулируется льготами со стороны заинтересованных государств; строятся магистрали для обеспечения расширения торговли со странами АТР через коридор «Европа – Западный Китай»; проводится модернизация Восточного полигона, включающего такие транспортные артерии, как Транссиб и БАМ. Активно прорабатывается вопрос сближения ЕАЭС с Китаем через инициативу Экономического пояса Шелкового пути.

В целом можно отметить серьезную работу ЕАЭС по совершенствованию таможенной инфраструктуры на территории Союза и подготовке к реализации цифровой повестки, в том числе в транспортно-логистической сфере. Все преобразования, осуществляемые сейчас в логистической сфере в Евразийском регионе на фоне геополитических сдвигов, при условии их эффективной реализации позволят вывести международную логистическую систему на качественно новый этап ее эволюции. Однако для этого представляется необходимым объединение усилий заинтересованных стран, в том числе через совместное участие в крупных инфраструктурных проектах по развитию ключевых международных транспортных коридоров региона.

ИСТОЧНИКИ:

1. Аллахвердиев Э.М., Мустафаев Т.Г. Транспортно-логистический комплекс ЕАЭС после введения ограничительных мер со стороны Европейского союза // *Инновации и инвестиции*. – 2023. – № 7. – с. 432–435.
2. Аналитический доклад «О макроэкономической ситуации в государствах-членах Евразийского экономического союза и предложениях по обеспечению устойчивого экономического развития». Евразийская экономическая комиссия. [Электронный ресурс]. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/b59/Analytical_report_2022.pdf (дата обращения: 06.11.2023).
3. Блокировка Суэцкого канала обходится в \$400 млн в час для мировой торговли. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/424583-blokirovka-sueckogo-kanala-obhoditsya-v-400-mln-v-chas-dlya-mirovoy-torgovli> (дата обращения: 12.11.2023).
4. В ЕАЭС продолжается создание экосистемы цифровых транспортных коридоров. Евразийская экономическая комиссия. [Электронный ресурс]. URL: <https://eec.eaeunion.org/news/v-eaes-prodolzhaetsya-sozdanie-ekosistemy-tsifrovyykh-transportnykh-koridorov/> (дата обращения: 05.11.2023).
5. Гавритухин А.В., Иванова Н.И. Особенности развития российско-китайских внешнеторговых отношений в 2019–2023 гг // *Экономические отношения*. – 2023. – № 4. – с. 819–830. – doi: 10.18334/eo.13.4.119250.
6. Глава Минпромторга объяснил необходимость расширения взаимного признания маркировки в ЕАЭС. Информационное агентство ТАСС. [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18918835> (дата обращения: 05.11.2023).
7. Грузы поехали в Иран. Коммерсантъ. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6027431> (дата обращения: 03.11.2023).
8. Данюкова М.Н., Круглова Н.Т., Тихомирова В.А. Приоритеты развития и современные вызовы для логистической системы агропродовольственного экспорта ЕАЭС // *Вестник Алтайской академии экономики и права*. – 2023. – № 5–1. – с. 68–76. – doi: 10.17513/vaael.2808.
9. Дробот Е.В., Макаров И.Н., Колесников В.В., Жидков Н.С. Формирование новой системы транспортно-логистической инфраструктуры как необходимой составляющей роста экономики России и стран Азии // *Экономика Центральной Азии*. – 2023. – № 1. – с. 37–48. – doi: 10.18334/asia.7.1.117423.
10. Кошелева Т.Н. Управление формированием модели устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания с учетом особенностей цифровой инфраструктуры // *Экономика, предпринимательство и право*. – 2023. – № 1. – с. 141–154. – doi: 10.18334/epp.13.1.117054.
11. Круглова И.А., Кривонос А.Д. Использование технологий интернета вещей и искусственного интеллекта как инструментов повышения экономической безопасности на транспорте // *Экономика, предпринимательство и право*. – 2023. – № 8. – с. 2909–2926. – doi: 10.18334/epp.13.8.118481.

12. Ло С. Проект «Экономический пояс Шелкового пути» и Евразийский Экономический союз: перспективы и проблемы сопряжения // Материалы Афанасьевских чтений. – 2023. – № 1(43). – с. 60–69.
13. Максимцев И.А., Горбашко Е.А. Евразийская экономическая перспектива в новой экономической реальности // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2022. – № 4(42). – с. 163–165. – doi: XKEVVU.
14. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Евразийский банк развития. [Электронный ресурс]. URL: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (дата обращения: 01.11.2023).
15. Об экспорте и импорте услуг в Евразийском экономическом союзе в I полугодии 2023 года. Евразийская экономическая комиссия. [Электронный ресурс]. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_stat/fin_stat/express_information/services/Express_services_2Q2023.pdf (дата обращения: 03.11.2023).
16. Паспорт федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог». Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/495351> (дата обращения: 12.11.2023).
17. Правительство утвердило решение о продлении автомагистрали М-12 до Тюмени. Официальный сайт Правительства Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/news/49970/> (дата обращения: 12.11.2023).
18. Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года. Евразийская экономическая комиссия. [Электронный ресурс]. URL: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_razv_integr/strategicheskie-napravleniya-razvitiya.php (дата обращения: 12.11.2023).
19. Транспортные коридоры: как построить кратчайший маршрут на Восток. РИА Новости. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20221109/marshrut-1829980131.html> (дата обращения: 10.11.2023).
20. Третий пошел: ОАО РЖД готовится к третьему этапу модернизации БАМа и Транссиба. Коммерсантъ. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6197185> (дата обращения: 12.11.2023).
21. Шарова И.В., Голова Д.В. Международные транспортные коридоры и их влияние на экономическое развитие государств // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – № 4. – с. 1153–1164. – doi: 10.18334/epp.13.4.117486.
22. Эксперты оценили в \$230 млрд убытки от блокировки Суэцкого канала. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/605e787e9a7947e0d809fe4d> (дата обращения: 12.11.2023).
23. Time Saving Machine: ЕАЭС в эпоху глобализации: новые вызовы для логистической инфраструктуры. РБК Компании. [Электронный ресурс]. URL: <https://companies.rbc.ru/news/cnLDZh6n1Y/eaes-v-epohu-globalizatsii-novyie-vyizovyi-dlya-logisticheskoy-infrastrukturyi/> (дата обращения: 28.10.2023).

REFERENCES:

- Allakhverdiev E. M., Mustafaev T.G. (2023). *Transportno-logisticheskiy kompleks EAES posle vvedeniya ogranichitelnyh mer so storony Evropeyskogo soyuza* [Transport and logistics complex of the EAEU after the introduction of restrictive measures by the European Union]. *Innovation and Investment*. (7). 432–435. (in Russian).
- Danyukova M. N., Kruglova N.T., Tikhomirova V.A. (2023). *Prioritety razvitiya i sovremennye vyzovy dlya logisticheskoy sistemy agroproduktovogo eksporta EAES* [Development priorities and current challenges for the logistics system of agrofood exports of the EAEU]. *Vestnik Altayskoy akademii ekonomiki i prava*. (5–1). 68–76. (in Russian). doi: 10.17513/vaael.2808.
- Drobot E.V., Makarov I.N., Kolesnikov V.V., Zhidkov N.S. (2023). *Formirovaniye novoy sistemy transportno-logisticheskoy infrastruktury kak neobkhodimoy sostavlyayushchey rosta ekonomiki Rossii i stran Azii* [New system of transport and logistics infrastructure as a necessary component of economic growth in Russia and Asian countries]. *Journal of Central Asia Economy*. 7 (1). 37–48. (in Russian). doi: 10.18334/asia.7.1.117423.
- Gavritukhin A.V., Ivanova N.I. (2023). *Osobennosti razvitiya rossiysko-kitayskikh vneshnetorgovykh otnosheniy v 2019–2023 gg* [Characteristics of developing Russian-Chinese foreign economic relations in 2019–2023]. *Journal of international economic affairs*. 13 (4). 819–830. (in Russian). doi: 10.18334/eo.13.4.119250.
- Kosheleva T.N. (2023). *Upravlenie formirovaniem modeli ustoychivogo tsifrovogo razvitiya transportnykh struktur i predpriyatiy sfery transportnogo obsluzhivaniya s uchetom osobennostey tsifrovoy infrastruktury* [Managing the formation of sustainable digital development model of transport structures and transport service companies, taking into account the characteristics of digital infrastructure]. *Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*. 13 (1). 141–154. (in Russian). doi: 10.18334/epp.13.1.117054.
- Kruglova I.A., Krivonos A.D. (2023). *Ispolzovanie tekhnologii interneta veshchey i iskusstvennogo intellekta kak instrumentov povysheniya ekonomicheskoy bezopasnosti na transporte* [Internet of Things and Artificial Intelligence as tools to improve economic security in transport]. *Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*. 13 (8). 2909–2926. (in Russian). doi: 10.18334/epp.13.8.118481.
- Lo S. (2023). *Proekt «Ekonomicheskiiy poyas Shelkovogo puti» i Evraziyskiy Ekonomicheskiiy soyuz: perspektivy i problemy sopryazheniya* [The silk road economic belt project and the Eurasian Economic Union: prospects and problems of integration]. *Materialy Afanasevskikh chteniy*. (1(43)). 60–69. (in Russian).
- Maksimtsev I. A., Gorbashko E.A. (2022). *Evraziyskaya ekonomicheskaya perspektiva v novoy ekonomicheskoy realnosti* [The Eurasian Economic Perspective in the New Economic Reality]. *Eurasian Integration: Economics, Law, Politics*. (4(42)). 163–165. (in Russian). doi: XKEVVU.

Sharova I.V., Golova D.V. (2023). *Mezhdunarodnye transportnye koridory i ikh vliyanie na ekonomicheskoe razvitie gosudarstv* [International transport corridors and their impact on national economic development]. *Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*. 13 (4). 1153–1164. (in Russian). doi: 10.18334/epp.13.4.117486.

ОБ АВТОРАХ:

Подольская Татьяна Валентиновна – кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой международных экономических отношений, ФГОУ ВПО «Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Ростов-на-Дону, Россия; [Российская Федерация, г. Ростов-на-Дону, ул. Пушкинская, 70, 344007; e-mail: podolskaya-tv@ranepa.ru]

Сотников Анатолий Георгиевич – аспирант, ФГОУ ВПО «Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Ростов-на-Дону, Россия [Российская Федерация, г. Ростов-на-Дону, ул. Пушкинская, 70, 344007; e-mail: asotnikov-22-03@edu.ranepa.ru]

ABOUT THE AUTHORS

Podolskaya Tatiana Valentinovna – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Head of Department of International Economic Relations, South-Russian Institute of Management – branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA), Rostov-on-Don, Russia; [70/54, Pushkinskaya St., Rostov-on-Don, Russian Federation, 344002; e-mail: podolskaya-vt@ranepa.ru]

Sotnikov Anatolii Georgievich – graduate student, South-Russian Institute of Management – branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA), Rostov-on-Don, Russia; [70/54, Pushkinskaya St., Rostov-on-Don, Russian Federation, 344002; e-mail: asotnikov-22-03@edu.ranepa.ru]

