

5 **Вольхина, Н. В.** Концепция «Mobility-as-a-service» в период цифровой трансформации транспортных систем / Н. В. Вольхина // III Бетанкуровский международный инженерный форум. – СПб. : ПГУПС, 2021. – С. 89–92.

6 **Гулый, И. М.** Цифровые технологии искусственного интеллекта в деятельности Российского железнодорожного транспорта / И. М. Гулый // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 121–123.

7 Данные аналитического портала ERAI [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://index1520.com/analytics/novye-transportnye-koridory/>. – Дата доступа : 18.01.2023.

L. CHECHENOVA

Petersburg State University of Communications of Emperor Alexander I, Russian Federation

PERSPECTIVES FOR THE DEVELOPMENT OF THE FREIGHT RAIL TRANSPORTATION MARKET IN THE 1520 AREA

УДК 339.9

О. Н. ШЕСТАК, Д. Р. БУЛКА

Белорусский государственный университет транспорта, г Гомель

ЕДИНАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

Транспортно-логистическое взаимодействие представляет собой ключевую форму партнерства в рамках интеграционного объединения. Наличие развитой и современной логистической инфраструктуры представляется ключевым условием создания новых сфер производств, что, несомненно, приведет к росту инвестиций и мобильности трудовых ресурсов в Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС). Единая логистическая система сможет стать толчком в развитии интеграционного объединения, создав комфортные, безопасные и благоприятные условия организации перевозок. На сегодняшний момент логистическая сеть ЕАЭС не может обеспечить соответствующий уровень действенности транспортного сотрудничества.

Одной из причин этого является незначительное место ЕАЭС в глобальных цепочках стоимости (далее – ГЦС). Именно от уровня логистического развития зависит функционирование глобальных цепочек стоимости.

Несущественное участие ЕАЭС в действующих ГЦС сказывается тем, что в рейтинге международных компаний Global Fortune 500 за 2022 год представлено лишь четыре транснациональные корпорации (ТНК) союза (в сравнении с 2020 годом их было 5) [1].

Региональная специализация мировой системы производства приводит к крайней необходимости свободного прохождения элементов производства и

услуг через большое количество иностранных таможенных территорий вдоль ГЦС на пути к созданию конечного готового продукта, увеличивая необходимость в региональном транспортно-логистическом сотрудничестве. В результате посредством ЕАЭС страны-участницы приобретают возможность присоединиться в уже существующие ГЦС через создание конкурентоспособных отраслей и тем самым получить доступ к иностранным ресурсам и современным информационным технологиям [2].

Важным показателем международного ранжирования транспортно-логистического рынка является индекс эффективности логистики (далее – LPI), показывающий уровень его развития. В рейтинге International LPI Global Ranking 2018 страны – участницы ЕАЭС не занимают высоких позиций, что в целом показывает международную неконкурентоспособность и неэффективность транспортной отрасли ЕАЭС. В индексе LPI из стран ЕАЭС наивысший ранг получил Казахстан (71 место).

Важнейшим фактором современного этапа усовершенствования транспортно-логистической сферы является всестороннее активное развитие и внедрение инновационных информационных технологий на каждом из этапов цепочек поставок. Достижение такого уровня автоматизации и цифровизации процессов перевозок должно позволить сократить, в первую очередь, временные затраты для всех участников ВЭД.

Одним из самых перспективных направлений развития единой транспортно-логистической системы ЕАЭС в контексте использования информационных технологий и цифровизации процессов представляется проект разработки экосистемы цифровых транспортных коридоров (далее – ЭЦТК), призванных сократить сроки грузовых перевозок, а также упростить транзитные транспортировки по территории ЕАЭС за счет создания открытой экосистемы транспортно-логистических информационных сервисов на базе передовых цифровых технологий и платформенных решений [2].

В настоящее время уже реализовано множество разнообразных транспортных проектов. Один из которых – это внедрение навигационных цифровых пломб в рамках средств идентификации при проведении таможенного контроля. На данный момент распространение получили пломбы российского и китайского производства, но уже активно ведутся работы над созданием белорусской электронной пломбы. Реализация проекта показала эффективность данного механизма, что привело к созданию единой системы отслеживания транзитных перевозок с использованием навигационных пломб [2].

Подводя итог, следует отметить, что в условиях резкого обострения международной конкуренции государствам – членам ЕАЭС с их сырьевой структурой хозяйствования и требующей крупномасштабного обновления транспортно-логистической инфраструктуры в одиночку не под силу осуществить задачу по модернизации экономики на принципах новизны, эффективности и технологичности.

Поэтому только путем придания этим задачам унифицированного коллективного статуса в формате ЕАЭС Беларусь, Россия, Казахстан, Армения и Кыргызстан получают действенный инструмент повышения своей роли в глобальных экономических и транспортно-логистических процессах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Доклад Всемирного банка о логистическом развитии стран мира [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://lpi.worldbank.org>. – Дата доступа : 15.04.2023.

2 Портал общих информационных ресурсов и открытых данных ЕАЭС [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://opendata.eaeunion.org/ru-ru>. – Дата доступа : 10.04.2023.

O. SHESTAK. D. BULKA

Belarusian State University of Transport, Gomel

UNIFIED LOGISTICS SYSTEM OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION: CURRENT TRENDS

УДК 656.078.1

Л. В. ШКВАРЯ

Российский экономический университет им. Г. В. Плеханова, г. Москва

А. В. ЕВСТРАТЕНКО, М. А. КИЛОЧИЦКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПЕРСПЕКТИВЫ И ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ЕВРАЗИЙСКОМ КОНТИНЕНТЕ

Евразия – один из наиболее населенных континентов мира, и на ее территории расположено около 100 стран, включая крупнейшие по населению государства мира – Китай и Индию. Согласно данным ЮНКТАД на начало 2021 г. в Азии проживало более 4,7 млрд человек (всего в мире на тот же период насчитывалось 8,0 млрд человек). На территории Европы на ту же дату насчитывалось только 0,5 млрд человек [1]. По континенту проходят значительные грузопотоки, в том числе трансконтинентальные. Таким образом, Евразия, будучи крупнейшим по территории (53,6 млн км² или более 1/3 территории суши Земли) и по населению (включая плотность населения – около 100 человек на кв. км) континентом мира, естественно, нуждается и в разветвленной транспортной системе.

Основу транспортной системы Евразии сегодня составляют международные транспортные коридоры (МТК), которые приобретают все большее значение в мировой экономике и торговле, оказывая растущее влияние на