

2. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 года № 68 «Об Основных направлениях развития механизма «единого окна» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163746/ (дата обращения: 10.01.2021).
3. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 8 мая 2015 года № 19 «О плане мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37712/ (дата обращения: 11.01.2021).
4. Результаты проведенного Евразийской экономической комиссией тематического исследования «О реализации механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» // Сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]. URL: www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/SiteAssets/16_10_2014_results.pdf (дата обращения: 14.01.2021).
5. Решение Евразийского межправительственного совета от 30 апреля 2019 года № 6 «Об Описании эталонной модели национального механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/19ms0006/> (дата обращения: 15.01.2021).
6. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 марта 2020 года № 24 «О детализированном плане на 2020 год по выполнению плана мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_349845/92d3e3d03094ed76da5c15fa72b687f1cebd5931/ (дата обращения: 17.01.2021).

МИРОВОЙ ОПЫТ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

М. И. Матейко

*Белорусский государственный университет,
ул. Ленинградская, 20, 220030, г. Минск, Беларусь, margarita_pm@mail.ru*

Анализ основных тенденций в сфере транспорта и логистики приводит к выявлению и осознанию признаков уже наступившего нового этапа технологических изменений. Происходящие в настоящее время глобальные процессы ставят перед мировой общественностью новые задачи определения сущности цифровой трансформации, ее значения для повышения эффективности международных цепей поставок. Вместе с тем, необходимость выработки приоритетов и целевых ориентиров в развитии транспортно-логистической системы не только Республики Беларусь, но и Евразийского экономического пространства в целом, требует оперативного изучения и анализа существующего мирового опыта внедрения цифровых средств. В данной статье определен понятийный аппарат цифровой трансформации логистической отрасли, проведен сравнительный анализ уровня развития цифровой экономики в клю-

чевых регионах мира, более подробно рассмотрен опыт цифровых преобразований Европейского союза как эталонного примера регионального интеграционного объединения.

Ключевые слова: цифровая трансформация; Международный индекс цифровой экономики и общества; нормативно-правовая база; цифровые инициативы; межгосударственное сотрудничество.

В XXI в. цифровизация является глобальным трендом, затрагивающим все сферы деятельности человека. Новые технологии, которые активно появляются в мировом масштабе, способствуют развитию международной логистики и повышению конкурентоспособности каждого государства. Вместе с тем, в условиях интеграции интеллектуальных, информационно-коммуникационных и других технологических средств с реальными процессами движения товарных и иных потоков, теоретическое осмысление сущности цифровой трансформации транспортно-логистических процессов по-прежнему остается относительно новой и комплексной научной проблемой.

Основная задача логистики заключается в планировании, организации и последующей координации движения материальных потоков и вспомогательных действий, связанных с таким перемещением. Нужный товар надлежащего качества и количества доставляется потребителю в желаемое время и место с минимальными затратами. С течением времени из-за растущей конкуренции содержание логистических услуг перешло от довольно упрощенных и фрагментарных операций, связанных с транспортировкой, хранением товаров и оформлением документов, к необходимости полной интеграции цепи поставок в глобальной сети. Это стало стимулом к переходу на новый этап структурных изменений, характеризующийся интеграцией в единое информационное пространство всех ее элементов. Таким образом, цифровая трансформация логистики представляет собой оптимизацию управления материальными, финансовыми, информационными потоками на основе применения современных информационных технологий.

В условиях глобализации экономических процессов, заслуживают внимания подходы развитых стран к осуществлению цифровой трансформации. По результатам научного исследования Европейской комиссии, опубликованного в 2018 г., был разработан Международный индекс цифровой экономики и общества (The International Digital Economy and Society Index, I-DESI), который оценивает уровень развития цифровых технологий в 45 ведущих странах. На рисунке 1 представлены показатели Индекса в ключевых регионах мира [1]. В глобальном рейтинге лидируют страны Европейского союза (отмечены диагональным штрихом), отдельные восточноазиатские страны (Южная Корея, Япония), Норвегия

и США. Их высокие показатели являются результатом политического стимулирования внедрения новых технологий, международного сотрудничества, повышения степени цифрового доверия общества, а также сокращения разрыва в уровне доступа к широкополосной сети. В то же время, с целью поиска возможных стратегических решений для формирования концепции цифровой транспортно-логистической системы не только Республики Беларусь, но и Евразийского экономического пространства в целом, считаем целесообразным более подробно рассмотреть эталонный уровень развития цифровой экосистемы Европейского союза (далее – ЕС).

Европейские страны занимают лидирующие позиции в осуществлении цифровой трансформации транспорта и логистики за счет достижения высоких результатов по следующим направлениям: определение нормативно-правовой базы для осуществления цифровой трансформации; практические действия по разработке и применению технологий; создание дискуссионного пространства для обмена опытом и мнениями и реализация международных инициатив (см. рисунок 1).

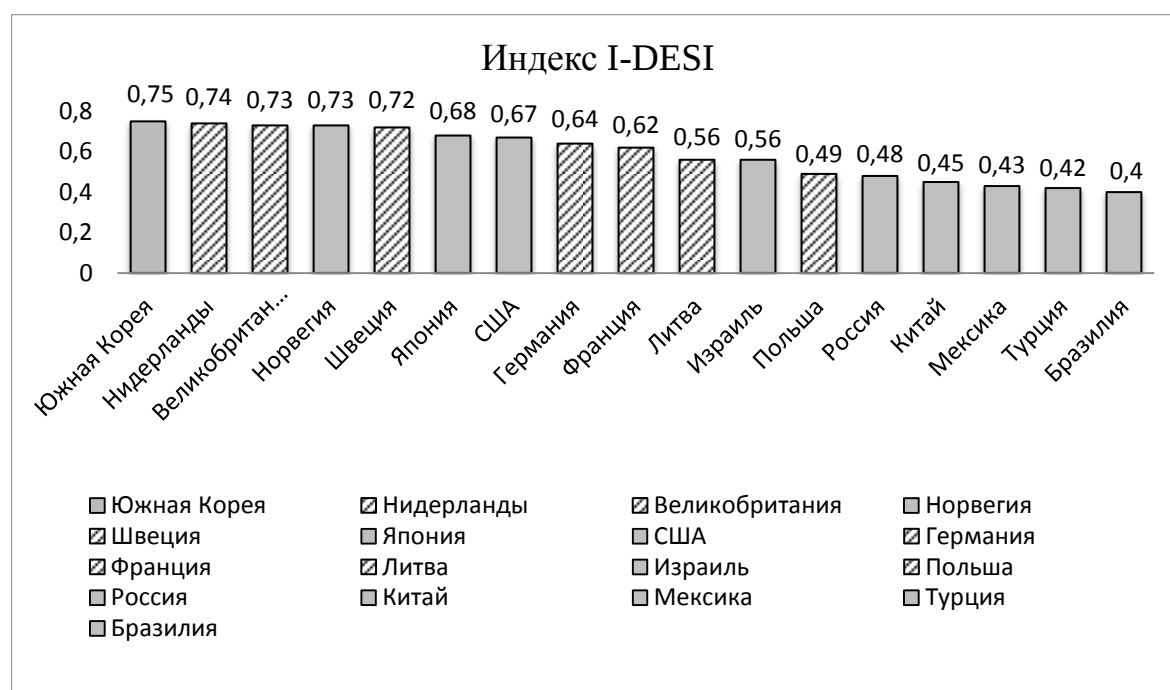


Рис. 1. – Показатели Международного индекса цифровой экономики и общества в ключевых странах регионов мира, (баллов)

Примечание – Источник: разработка Матейко М.И. на основании [1]

Для формирования институциональной среды, способствующей масштабному внедрению инноваций, Европейским союзом был принят ряд нормативных правовых документов, регламентирующих развитие цифровой экосистемы транспорта и логистики (см. таблицу 1) [2].

**Основные нормативные правовые акты, регламентирующие развитие
цифровой экосистемы транспорта и логистики ЕС**

Нормативно-правовая база

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Решение Парламента и Совета ЕС № 70/2008 (Порядок создания электронных таможенных систем) • Решение № 952/2013 (Общий принцип безбумажного осуществления таможенных операций) • Регламент № 910/2014 (Порядок взаимного признания всеми странами Союза инструментов идентификации) • Регламент № 1294/2013 (План мероприятий для таможенных органов на период 2014–2020 гг.) • Директива № 31/2000 (Принцип равной действительности электронного контракта и контракта в бумажном виде) • Директива № 55/2014 (Утверждение единого стандарта электронных счетов-фактур eInvoicing) |
|---|

Примечание – Источник: систематизация на основании источника [2]

Таким образом, можно утверждать о понимании европейским сообществом необходимости внедрения технологических средств в торговые и логистические процессы. Следует признать, что все акты законодательства, принятые на уровне Союза, были внедрены в национальные правовые системы каждого государства-члена, более того, с целью имплементации документов, были своевременно разработаны соответствующие цифровые инициативы, которые на сегодняшний день активно реализуются государственным и частным сектором (см. таблицу 2) [3].

Основные цифровых инициативы, реализуемые в странах Европейского союза**Цифровые информационные платформы**

- Европейская информационная система таможенных органов (CIS)
- Система обработки разрешительных документов (TRACES)
- Новая компьютеризированная транзитная система (NCTS)
- База данных уполномоченных экономических операторов (EORI)
- База данных иностранных импортеров (REX)
- Система выдачи и обработки электронных сертификатов происхождения (eCO)
- Системы лицензирования экспорта (SPIRE)
- Система лицензирования импорта (SIGL)

Цифровая транспортная инфраструктура

- Модуль дистанционного управления подвижным составом (ERTMS)
- Проект развития автомагистральных поездов (SARTRE)
- Европейская служба электронной оплаты дорог (EETS)
- Электронная система грузовых железнодорожных перевозок (TAF)
- Проект единого воздушного пространства (SESAR)

Примечание – Источник: систематизация на основании источника [3]

В рамках цифровой трансформации транспортно-логистической отрасли одним из ключевых направлений является создание единой независимой площадки для обмена опытом и обсуждения текущих вопросов. 9 апреля 2015 г. Комиссия ЕС приняла Решение № 2259 о создании Форума цифрового транспорта и логистики [4], который объединил государственные органы и заинтересованные организации, компетентные в вопросах развития данной отрасли. Можно предположить, что работа дискуссионной площадки такого формата внесет значительный вклад в совершенствование политики стран Европейского союза в области технологических изменений.

Одним из основных направлений деятельности Форума цифрового транспорта и логистики является разработка концепции Международного цифрового транспортного коридора [5]. Ее главными преимуществами являются предоставление всем заинтересованным лицам данных о статусе и местонахождении грузов без территориальных или правовых ограничений, а также возможность формирования электронных транспортных документов при мультимодальных перевозках, что, вероятно, в перспективе будет способствовать развитию международного транс-

портного сотрудничества, ускорению движения грузов и упрощению обработки документов.

Таким образом, на основании проведенного исследования следует отметить, что сущность цифровых преобразований заключается в оптимизации управления материальными, финансовыми и информационными потоками путем внедрения современных технологий. Мировая практика использования новых технологий – это, с одной стороны, глобальный вызов для развивающихся экономик, с другой стороны, экономический стимул для внедрения инноваций.

Анализ опыта стран Европейского союза в части внедрения технологических средств позволил сделать следующий вывод. Высокий уровень цифровой трансформации транспортно-логистической сферы доказывает эффективность существующих в рамках объединения институтов сотрудничества. Нормативные правовые акты, принятые на наднациональном уровне, имеют обязательный характер и регулируют весь базовый инструментарий для использования технологий. Большое количество реализованных проектов свидетельствует о том, что идеи цифровой трансформации широко поддерживаются не только парламентариями и политическими партиями, но и общественными организациями, субъектами внешнеэкономической деятельности.

Опыт стран ЕС также доказывает, что региональная интеграция может способствовать достижению и поддержанию высокого уровня технологического развития транспортно-логистической системы. Неизбежные противоречия между отдельными странами или сообществами преодолеваются благодаря активному диалогу и нацеленности на достижение компромисса. В то же время отставание от Соединенных Штатов Америки и Японии по уровню развития информационно-коммуникационных технологий может быть оправдано с точки зрения различного исторического прошлого и менталитета наций, относительно недостаточного финансирования, ограниченного участия бизнеса в исследованиях и разработках, небольшого количества компетентных специалистов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Foley P., Sutton D., Wiseman I. International Digital Economy and Society Index // European Union. 2018. 78 p.
2. Official Journal of the European Union [Electronic resource] / EUR-Lex. Mode of access: <https://eur-lex.europa.eu>. Date of access: 16.03.2020.
3. European Commission Website [Electronic resource] / European Commission. Mode of access: <https://ec.europa.eu>. Date of access: 17.03.2020.
4. Digital Transport and Logistics Forum Website [Electronic resource] / Digital Transport and Logistics Forum. Mode of access: <https://www.dtlf.eu>. Date of access: 18.03.2020.

5. Digitalisation of Transport and Logistics and the Digital Transport and Logistics Forum [Electronic resource] / European Commission. Mode of access: https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/digitalisation-transport-and-logistics-and-digital-transport-and_en. Date of access: 18.03.2020.

АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ОБЩЕГО ФИНАНСОВОГО РЫНКА ЕАЭС

Д. А. Нестерчук, Л. И. Тарарышкина

*Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, dasha.nesterchuk.99@gmail.com*

Развитие общего финансового рынка - одно из важнейших направлений интеграционного взаимодействия государств-членов ЕАЭС. Оно позволяет повысить эффективность распределения капитала, минимизировать риски, устранить барьеры для взаимного допуска и повысить конкуренцию на финансовом рынке. Основными целями и задачами является гармонизация национального законодательства на пути к единому рынку финансовых услуг. Создание общей финансовой системы может стать мощным толчком для экономического развития стран-участниц. Финансовые и экономические интересы государств-членов ЕАЭС не всегда совпадают по ряду причин. Например, отсутствие финансовых институтов, необходимых для обеспечения интеграции национальных экономик и финансовых систем. Этот вопрос требует нестандартных решений, новейших подходов к развитию финансовой системы Единого экономического пространства ЕАЭС.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз; капитал; финансовый рынок.

ASPECTS OF THE FORMATION OF THE COMMON FINANCIAL MARKET OF THE EAEU

D.A Nesterchuk ¹⁾, L.I. Tararyshkina ²⁾

¹⁾ *Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus,*

²⁾ *Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus,
tararyshkina@rambler.ru*

The development of a common financial market is one of the most important types of integration interaction between the EAEU member states. It makes it possible to increase the efficiency of capital allocation, minimize risks, remove barriers to mutual admission, and increase competition in the financial market. The main goals and objectives are the harmonization of national legislation on the way to the single market of financial services. The creation of a common financial system can become a powerful impetus for the economic development of the participating countries. The financial and economic interests of the EAEU member states do not always coincide for a number of reasons. For example, the