

ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ЕАЭС И АТЭС В КОНТЕКСТЕ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА И СОЗДАНИЯ ЭКОСИСТЕМЫ ЦИФРОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Захаров А.Н., Филаткина Е.М.

Всероссийская Академия Внешней Торговли, Россия, г. Москва, Воробьевское шоссе, д.6А
azakharov@vavt.ru, filatkina_em@mail.ru

Аннотация: Участвующие экономики Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества являются одним из ключевых партнеров в структуре товарооборота Евразийского экономического союза по группам стран. В докладе подчеркивается, что управление элементами торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС с АТЭС может стать одним из наиболее мощных драйверов восстановления национальных экономик не только в период противостояния последствиям коронакризиса, оказывающего мощный стимулирующий эффект на цифровизацию и инноватизацию различных бизнес-моделей, но и после него. Внедрение технологий искусственного интеллекта в рамках создания собственной экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС может оказать мультипликативное воздействие на повышение эффективности и транспарентности действий участников внешнеэкономической деятельности. Обмен логистической информацией создаст единое цифровое пространство со множеством структурных элементов и открытой средой, способной конкурировать с глобальными экосистемами торговли.

Ключевые слова: цифровизация, коронакризис, внешняя торговля, внутренняя торговля, искусственные интеллект, управление товарооборотом, ЕАЭС, АТЭС, цифровые транспортные коридоры, инноватизация..

Совсем недавно на смену модернизации экономики пришла эра цифровизации, программа развития которой, помимо внедрения технических новаций, предполагает также концептуально новые решения и инструменты, использование которых, в дальнейшем, повлечет за собой создание цифровой экономики и ее успешное функционирование. Развитие цифровой экономики влечет за собой создание колоссального количества абсолютно новых экономических возможностей. Проблемы, связанные с реализацией целей устойчивого развития могут быть решены при помощи грамотного подхода к использованию массивов цифровых данных, что также является одним из инструментов комплексного подхода в рамках решения социальных проблем. Использование цифровых данных и создание различных платформ по взаимодействию благотворно отразится на экономических показателях и социальной жизни общества, уровне технологического развития и степени развития инновационной деятельности внутри государства. Несмотря на высокие затраты, требуемые для формирования информационных массивов, создания информационных систем, технического оснащения и прочего, - использование цифровых платформ существенно повышает производительность труда за счет ускорения информационного обмена и выполнения действий согласно заданному алгоритму. Кроме того, при преобразовании большинства сфер деятельности и рынков, цифровизация способствует росту качества товаров и услуг при уменьшении затрат.

Цифровая экономика - это экономическая деятельность, которая является результатом миллиардов ежедневных онлайн-соединений между людьми, предприятиями, устройствами, данными и процессами. Основой цифровой экономики является гиперподключение, что означает растущую взаимосвязь людей, организаций и машин, которая является результатом Интернета, мобильных технологий и Интернета вещей (IoT). В зависимости от определения «цифровой экономики», текущие оценки размера цифровой экономики варьируются в пределах 5-15% мирового ВВП. Согласно оценке экспертов Всемирного банка, в период с 2020 по 2030 год около 70 % новой стоимости, созданной в экономике, будет основана на платформах с цифровыми технологиями.

В рамках цифровизации национальных экономик государствами-членами ЕАЭС была принята Стратегия цифрового пространства ЕАЭС [1], а также Повестка до 2025 года, в которой выделены ключевые направления, на основании которых разрабатываются инициативы и проекты цифровой трансформации. Создание цифровой экономики внутри государств-членов ЕАЭС направлено на решение широкого круга задач. Основным предназначением реализации вышеуказанных задач можно считать обеспечение информационной безопасности внутри ЕАЭС, его устойчивого развития и экономического роста экономик государств-членов (прочие структурные преимущества создания единого цифрового пространства представлены на рисунке 1). В виду интеграции государств в ЕАЭС, появились новые обстоятельства, где обозначены не только общие направления деятельности, но и еще более серьезная ответственность по обеспечению экономической и правовой безопасности.



*Рис. 1. Структурные преимущества единого цифрового пространства ЕАЭС
(составлено авторами)*

Всестороннее движение в сторону цифровизации и инноватизации экономики трансформирует и логистическую отрасль. В настоящее время логистика и управление цепями поставок в товародвижении международного и национального формата эволюционно рассматривает цифровизацию как важнейший сегмент повышения конкурентоспособности и эффективности ведения бизнеса, а в её рамках – создание цифровых платформ. Особое место в значении стратегического управления логистическими потоками играют информация и информационный обмен, основная роль которых заключается в ускорении процесса товародвижения и его оптимизация. Цифровые технологии успешно диверсифицируют каналы материального движения, технологические и финансовые процессы управления, способы и условия поставки. Проникновение цифровых технологий в экономические отношения приводит к появлению цифровых платформ (ЦП) – интегрированных информационных систем, обеспечивающих многосторонние взаимодействия пользователей по обмену информацией и ценностями, приводящие к снижению общих транзакционных издержек, оптимизации бизнес-процессов, повышению эффективности цепочки поставок товаров и услуг. Цифровые платформы предназначены для обмена и совместного использования товаров и услуг, обеспечивают их продвижение, взаимодействие между собственником и пользователями продукта в различных типах взаимодействия, увеличивая динамичность и эффективность бизнес-процессов. В конечном счете это отражается на формате взаимодействия участников товародвижения, существенно упрощая для них целый комплекс различных процессов.

Пандемия COVID-19, вспыхнувшая в 2020 году стала для каждой без исключения национальной экономики точкой бифуркации, ознаменовала тем самым начало эпохи новой экономической и социальной нормальности, в условиях которой мировому сообществу придется искать так называемые опоры, от которых будет зависеть динамика и эффективность его восстановления [2]. Негативные последствия пандемии коронавирусной инфекции лишь обострили социально-экономические проблемы, с которыми сталкиваются как самые развитые государства с устойчивой экономикой, так и наиболее уязвимые перед внешними угрозами страны, и ЕАЭС – не исключение.

Меры, принятые в целях противодействия распространения коронавирусной инфекции в начале весны прошлого года и в основном сохраняющиеся по сей день, привели к тому, что границы между государствами-членами Союза были почти полностью закрыты. Помимо того, что это значительно сократило передвижение граждан внутри ЕАЭС (в среднем, число прибывших в Россию из других стран Союза в 2020 году сократилось почти на 70%), транспортной отрасли был оказан колоссальный урон. В свою очередь, промышленное производство и торговля, будучи максимально тесно связанными и зависимыми от транспортной логистики отраслями, под воздействием возникших для товарооборота международных барьеров в передвижении, максимально локализовали и диверсифицировали цепочки поставок. Это позволило государствам-членам не только обеспечить

население критически важными товарами, но и смягчить удар коронакризиса по всем социально-экономическим сферам жизни общества.

При имеющихся сложностях в отношениях с Западом, в которых преобладает тенденция к росту охлаждения из-за членства в ЕАЭС России, для Союза расширение партнерства со странами АТЭС можно обозначить как наиболее перспективное направление, обладающее стратегической значимостью и потребительским потенциалом. Особый интерес данное географическое направление имеет в виду колоссальный потребительского потенциала и проведения масштабных структурных реформ, что особенно характерно для Азиатских государств, экономики которых участвуют в АТЭС и чьи рынки отличаются способностью к быстрому зарождению и трансформации. Участвующие экономики АТЭС являются крупнейшим торговым партнером для государств-членов ЕАЭС, сохраняющим положительную динамику товарооборота даже в условиях противостояния пандемии коронавирусной инфекции.

Согласно статистическим данным Союза, в 2020 году совокупный экспорт в участвующие экономики АТЭС составил 29,6% (+1,9% к показателям 2019 года) от общего объема экспортированных товаров. Основными экспортными партнерами в указанный период стали: Китай (16,3%), Южная Корея (3,8%), США (3,3%). Следует отметить, что согласно показателям динамики товарооборота ЕАЭС и АТЭС, приведенным в Таблице 1 и отображенным на Рисунке 1, в 2019 году доля АТЭС в совокупном экспорте ЕАЭС выросла на 3,8% по сравнению с 2018 годом и на 2,6% по сравнению с показателями 2017 года.

Что касается импорта ЕАЭС из участвующих экономик АТЭС, то в 2020 году его доля составила 46% (+1,3% к показателям предыдущего года) от совокупного импорта товаров и оказалась наибольшей в структуре распределения внешней торговли по группам стран. Следующая позиция принадлежит странам ЕС, на долю которых приходится 35,4% от совокупного объема импорта в страны Союза. Основными партнерами ЕАЭС по импорту среди участвующих экономик АТЭС стали: Китай с рекордной долей в 25,7%, США (5,9%), Южная Корея (4,9%) и Япония (3,0%). Следует отметить, что в 2019 году доля АТЭС в совокупном импорте ЕАЭС выросла на 2,4% по сравнению с 2018 годом и на 1,9% по сравнению с показателями 2017 года.

Динамика изменения доли АТЭС в % от совокупного товарооборота ЕАЭС в период с 2017 по 2020 год, отраженная на рисунке 2, является свидетельством того, что на рост объемов товарооборота между ЕАЭС и АТЭС пандемия COVID-19 не оказала негативного влияния, а значит – наблюдается положительная тенденция к развитию торговых отношений в многостороннем формате.

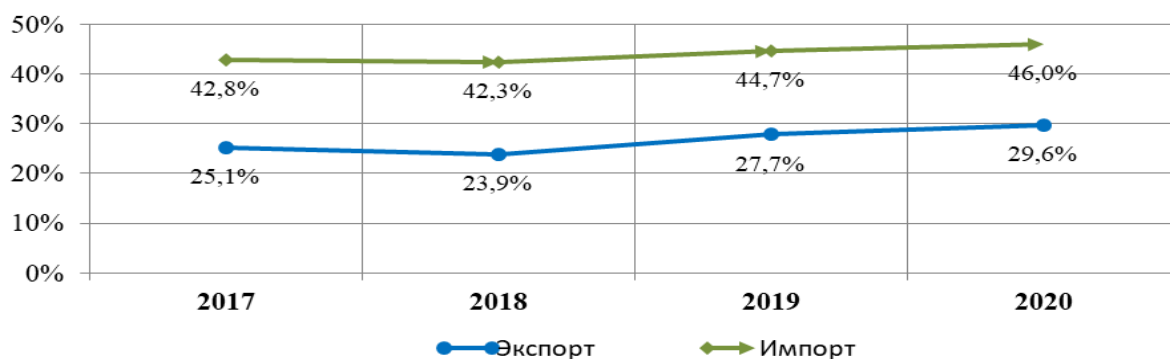


Рис. 2. Динамика изменения доли АТЭС в % от совокупного товарооборота ЕАЭС в период с 2017 по 2020 год (составлено авторами)

Торговля, будучи третьей «точкой опоры» в восстановлении от последствий коронакризиса и оказывающая директивное воздействие на динамику и эффективность возвращения на уровень доковидных показателей, невозможна без логистики товародвижения. Электронная же торговля, получившая в условиях пандемии импульс, стимулирующий ее развитие, и вовсе во многом обозначила и необходимость соответствия возросшим требованиям к осуществлению поставок, среди которых многоканальность, транспарентность, скорость и точность. Особенную актуальность соблюдение вышеуказанных требований приобретает при международном товародвижении, где важнейшую роль играют транспортные коридоры, которые, в свою очередь, также становятся все более «оцифрованными» [4].

Сущность цифровых транспортных коридоров ЕАЭС заключается в открытой экосистеме транспортно-логистических информационных сервисов, основанных на комплексе цифровых и платформенных решений, целью которых является эффективное взаимодействие перевозчиков и

грузовладельцев как из участвующих государств Союза, так и представителей ВЭД из третьих стран. Экосистема ЦТК объединяет информацию о транспортных организациях, экипажах, грузе, разрешительных и сопроводительных документах на всех этапах перевозки, а также технологических операций. Поэтапная реализация проекта создания единой экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС предполагает разработку и принятие участниками Союза единой нормативно-правовой базы, техническое проектирование национальных и наднациональных сегментов, выработку стандартов и инноватизацию существующих информационных систем и линий. В рамках экосистемы ЦТК планируется организовать максимальное использование уже существующих или разрабатываемых коммерческих и государственных платформ, среди которых: системы таможенных органов Союза; государственные платформы транспортных комплексов стран-участниц и т.д.

В настоящее время действующими элементами цифровых транспортных коридоров являются автоматизированные информационные системы, основная задача которых заключается в предоставлении необходимой информации органам государственного управления и представителям бизнеса о текущем состоянии внешнеэкономической деятельности в условиях воздействия на нее макро- и микро-среды, а также о происходящих в ней процессах [5]. Благодаря внедрению целого комплекса средств информационных технологий, представляющих собой систему методов, программных и технических средств, которые интегрированы в целостную технологическую систему, становится возможным осуществление директивного сбора, обработки, накопления, хранения, поиска, распространения и предоставления пользователю оформленной в документ информации.

Используемая внутри Евразийского экономического союза центральная база данных единой автоматизированной информационной системы (ЦБД ЕАИС) представляет собой сложную динамическую систему организационно-технического характера, использование которой предполагает формирование и принятие решений посредством автоматизации процессов информационного обмена. Будучи одним из элементов информационно-технической инфраструктуры таможенных органов, она является также совокупностью информационных ресурсов, в число которых входят центральные и региональные базы данных; программные средства информационно-вычислительных и телекоммуникационных систем и сетей.

Автоматизация и оптимизация логистических процессов - стратегически важное направление, в котором наиболее эффективно сосредоточить усилия, чтобы ускорить процесс цифровой трансформации в том числе, за счет использования инструментов, основанных на технологиях искусственного интеллекта. Применение вышеуказанных инструментов в рамках формирования конкурентоспособной экосистемы цифровой торговли нацелено на стимулирование роста доли услуг во взаимной торговле, а также сервисную составляющую в товарах, производимых на территории ЕАЭС; совершенствование трансграничных цифровых сервисов; обеспечение баланса в регулировании рынка цифровых услуг и товаров.

Таможенная служба, являясь ключевым регулятором внешнеэкономической деятельности, одной из первых начала внедрение интегрированных информационных технологий, направленных одновременно как на осуществление соблюдения таможенного законодательства, так и на стимулирование внешнеэкономической деятельности. Используемые в настоящее время таможенными органами информационные технологии представляют собой системы, автоматизирующие процесс информационного взаимодействия. Они являют собой колоссальный по объему массив информации, объединяемой в базу данных, внедрение которой нацелено на ускорение и автоматизацию сбора информации, формирование статистических баз, регистрацию документов и ускорение документооборота.

По мнению авторов, в пределах рассматриваемого вопроса значительную роль может сыграть создание для участников ВЭД в рамках ЕАЭС единого программного компонента для сфер логистики и транспортировок, с интегрированными алгоритмами управления маршрутами. Таким образом, сервисно-ориентированная экосистема ВЭД позволит осуществлять коллективную работу всех участников товародвижения в единой цифровой среде и с возможностью делегирования отдельных функций информационным и киберфизическим системам. Важным условием также будет обязательное использование собственных технологических решений и разработок, что позволит достичь государствам-членам ЕАЭС полного цифрового суверенитета.

Описываемый механизм может стать эффективным дополнением действующей в ЕАЭС системы «Единого окна» внешнеэкономической деятельности, а также программным элементом системы межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ). Помимо того, что данный проект окажет мощный эффект на укрепление и стимулирование торгово-экономического сотрудничества внутри

ЕАЭС за счет совершенствования условий для участников ВЭД, его внедрение окажет мощный эффект на развитие и укрепление отношений между государством и бизнесом.

Заинтересованность государств-членов ЕАЭС в разработке и внедрении предлагаемого механизма обусловлена его полным соответствием принципам цифровой трансформации Союза, а также частью реализации Цифровой повестки до 2025 года, в котором наблюдается стремительно прогрессирующее цифровое развитие, характеризующееся как основной драйвер устойчивого экономического роста.

Резюмируя, можно констатировать, что, по мнению авторов, внедрение данного технологического решения приведет к повышению конкурентоспособности экономик ЕАЭС на международной арене, как по отдельности, так и в целом для Союза. В свою очередь, развитие инфраструктуры цифровой торговли в ЕАЭС и стимулирование использования технологий отечественной разработки позволит государствам-членам более эффективно конкурировать с глобальными экосистемами цифровой торговли за счет повышения уровня зрелости своей экосистемы цифровой торговли, расширения взаимной торговли товарами и услугами между собой и третьими странами, а также благодаря сохранению как производителей, так и потребителей в своих экосистемах.

Что касается АТЭС, то и внутри этого интеграционного объединения наиболее остро обсуждаются вопросы цифровой повестки. Большинство развитых экономик АТЭС выступают за развитие цифровой экономики за счет либерализации торговли, развития цифрового бизнеса. Россия, Китай и ряд стран Юго-Восточной Азии склоняются к тому, что цифровизация подразумевает существенные изменения всего спектра социально-экономических отношений и значительную роль государства в этих процессах. Следует отметить, что в АТЭС имеется остро стоящая проблема цифрового неравенства внутри стран и на международном уровне. Первоочередная связь заключается в различных уровнях развития информационной инфраструктуры, как с точки зрения степени ее проникновения, так и с точки зрения ее качества и доступности для населения. Когда логистические компании перемещают товары и услуги через границы, они взаимодействуют с различными логистическими системами в разных странах-партнерах. Это создает технические барьеры, препятствующие мгновенному обмену логистической информацией между странами. Кроме того, правовая база для логистических процессов и разрабатываемых информационных систем в этих странах отличается, что делает логистические процессы еще более длительными и сложными. Это приводит к увеличению затрат на логистику и задержкам в доставке товаров и услуг.

Будучи ключевым торговым партнером для ЕАЭС, эффективной «точкой соприкосновения» и драйвером углубления многосторонних экономических отношений может стать обмен информацией и опытом между ЕАЭС и АТЭС по процедурам формирования электронных торговых площадок, участвующих в трансграничных сделках; регистрации бизнеса; функционирования систем единого окна и т.д.

Внедрение технологий искусственного интеллекта в рамках создания собственной экосистемы ЦТК ЕАЭС может оказать мультипликативное воздействие на повышение эффективности и транспарентности действий участников внешнеэкономической деятельности. Обмен логистической информацией создаст единое цифровое пространство со множеством структурных элементов и открытой средой, способной конкурировать с глобальными экосистемами торговли.

Литература

1. Заявление о цифровой повестке Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/dmi/workgroup/Documents>. – Дата доступа: 21.01.2021
2. Долгов С.И. Савинов Ю.А. Влияние вспышки нового коронавируса на международную торговлю // Российский внешнеэкономический вестник. 2020. №2. С. 7-18
3. Transport and Logistics Trends 2019 (Five forces transforming the industry in Central and Eastern Europe) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.pwc.pl/en/publikacje/2018/transport-and-logistics-trends-2019.html>. – Дата доступа: 24.04.2021.
4. Капустина И. и соавт. Цифровизация логистических хабов как конкурентное преимущество логистических сетей // E3S Web of Conferences. - EDP Sciences, 2020. - Т. 157. - С. 05009.
5. Краснов С.В. и др. Алгоритмы цифровых транспортных коридоров логистики 3PL // Международная конференция по цифровым технологиям в логистике и инфраструктуре (ICDTLI 2019). - Атлантик Пресс, 2019. - С. 25-30.
6. Ляпин С.В. и соавт. Этапы создания и развития модуля региональной интеллектуальной транспортно-логистической системы // Транспортные исследования. - 2020. - Т. 45. - С. 939-946.