

Журнал "Мировые цивилизации" / Scientific journal "World civilizations" <https://wcj.world>

2021, №1, Том 6 / 2021, No 1, Vol 6 <https://wcj.world/issue-1-2021.html>

URL статьи: <https://wcj.world/PDF/05ECMZ121.pdf>

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Филаткина Е.М. Перспективы торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС в Арктическом регионе в контексте формирования единого цифрового пространства // Мировые цивилизации, 2021 №1, <https://wcj.world/PDF/05ECMZ121.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

**For citation:**

Filatkina E.M. (2021). Prospects for trade and economic cooperation of the EAEU in the Arctic region in the context of the formation of a single digital space. *World civilizations*, [online] 1(6). Available at: <https://wcj.world/PDF/05ECMZ121.pdf> (in Russian)

УДК 339.1

**Филаткина Е.М.**

ФГБОУ ВО «Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации», Москва, Россия  
Соискатель кафедры «Мировой и национальной экономики»

## **Перспективы торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС в Арктическом регионе в контексте формирования единого цифрового пространства**

**Аннотация.** В эпоху цифровой трансформации формируются и развиваются новые бизнес-модели, основанные на данных, преобразуются цепочки поставок и цепочки создания добавленной стоимости. Использование инновационных технологий в рамках формирования единого цифрового пространства между государствами-членами ЕАЭС, как и совместное освоение новых территорий, помимо унификации законодательства, подразумевает также внедрение концептуально новых решений и инструментов, использование которых создаст колоссальные экономические возможности для стран ЕАЭС на разном уровне архитектуры экономических систем. Совместное освоение Арктики государствами-членами ЕАЭС может стать началом нового, большого будущего Союза.

**Ключевые слова:** Арктические регионы России; цифровая повестка ЕАЭС; единое цифровое пространство; Евразийский экономический союз; внешнеэкономическая деятельность; управление арктической логистикой; торговля; COVID-19

Непрерывно развивающиеся цифровые технологии постоянно совершенствуются и предлагают различные решения не только для повседневной жизни, но и для облегчения взаимодействия участников отношений между государственным и частным сектором. В настоящее время как никогда прежде актуальны главные преимущества цифровизации – стирание физических границ и барьеров, ускорение информационного обмена, открывающие новые перспективы для устойчивого и инклюзивного роста национальных экономик государств-членов ЕАЭС. Применение технологий ИИ в различных сферах экономики носит сквозной характер и благоприятствует формированию условий для повышения эффективности и разработки качественно новых направлений деятельности благодаря повышению эффективности процессов планирования, прогнозирования и принятия управленческих решений; автоматизации рутинных (повторяющихся) производственных операций; использованию автономного интеллектуального оборудования и робототехнических комплексов, интеллектуальных систем управления логистикой. Однако освоение и

интегрирование новейших технологий в повседневные процессы – лишь начальные шаги в формировании нового, большого будущего Союза.

Совместное освоение крайнего севера и Арктического региона для «пятерки» – вот стратегически правильное направление не только для осуществления избранных целей и задач, необходимых для пролонгированного, опережающего развития ЕАЭС, но и для обеспечения комплексной евразийской безопасности.

В условиях наблюдаемой в последние годы геополитической инверсии нельзя недооценивать территориальное значение Арктики как зоны, ограничивающей территорию Евразийского союза на севере и имеющей колоссальный потенциал военно-морского территориального образования. Прогрессирующая политическая нестабильность и стремление некоторых западных «партнеров» к переделу экономической и геополитической карты мира свидетельствуют о том, что перед Россией стоит задача в как можно более оперативном и глубоком вовлечении государств-членов ЕАЭС в совместную реализацию проектов в рамках программы освоения Арктического региона.

Помимо решения вопросов безопасности, заинтересованность стран «пятерки» в совместной деятельности по освоению арктических регионов также определяется перспективой укрепления торгово-экономического сотрудничества между участниками ЕАЭС благодаря возможности создания общего углеводородного рынка, способного в долгосрочной перспективе удовлетворять потребности Союза энергетическими ресурсами. В связи с этим необходимо отметить особую роль, которой наделяются инвестиции прочих государств-членов ЕАЭС (без России) в модернизацию транспортной логистики, телекоммуникационных линий и, в наибольшей степени, разработку месторождений в контексте совместного освоения Арктики. Совместными инвестиционными усилиями богатства разработанных арктических месторождений не будут рассматриваться партнерами по ЕАЭС как «козырь Москвы во внутрисоюзных отношениях», как то было в возникшей в начале этого года ситуации с российскими энергоресурсами и Беларусью, остановившей диалог об углублении интеграции. Тогда в Минске было принято политическое решение, не имеющее рационального экономического обоснования, а именно – снизить зависимость от российских энергоресурсов, оплатив при этом партию еще более дорогой норвежской и американской нефти<sup>1</sup>. Очевидно, что подобные решения нельзя назвать стимулирующими или хотя бы нейтральными для Союза в виду их деструктивного характера и воздействия как на доверительные партнерские отношения, так и на будущее интеграционного образования.

Наблюдаемый внутри Союза дисбаланс распределения функций между участниками тесно переплетается с различиями степеней экономического развития и «платежеспособности» членов ЕАЭС; структурными различиями их внешнего и внутреннего товарооборота; экономической ориентацией; технологической оснащенности и т. д. Таким образом, есть основания полагать, что взгляд участников Союза на необходимость инвестиционного вклада в разработку месторождений и освоение арктических недр может разительно отличаться, как и объем располагаемых финансовых возможностей стран «пятерки». Однако есть и другой вариант совместного сотрудничества в русской Арктике, не затрагивающий деликатный энергетический вопрос.

Иное направление, в котором наблюдается целесообразность сосредоточить совместные усилия участников Союза в столь непростое время, когда национальные экономики стагнируют в результате негативного воздействия пандемии COVID-19, является торговля. Несомненно, текущие прогнозы по противодействию распространению пандемии коронавирусной инфекции

---

<sup>1</sup> <https://www.interfax.ru/business/692552>.

нельзя назвать обнадеживающими, однако, как верно отметил профессор РАН, Афонцев С.А., в своем выступлении на тему «Вызовы коронакризиса для мировой торговли» на III международной научной конференции Ефимовские чтения: «Мировую торговлю подрывает не коронавирус, а меры борьбы с ним».

Помимо фискальной и социальной политики, торговля – третий столп, определяющий, насколько быстро мировое сообщество и каждая национальная экономика в отдельности сможет преодолеть состояние отрицательного роста или стагнации, возникшего в результате пандемии COVID-19. Бесспорно, сложившаяся ситуация – огромный вызов, преодолеть который можно только совместными усилиями как можно большего числа участников, однако это и время колоссальных возможностей для Союза. Сейчас как никогда остро стоит необходимость не только в стимулировании потребительского спроса и его управлении, но и в наращивании возможностей его удовлетворения посредством максимально грамотного и рационального использования имеющихся ресурсов.

С задачами стимулирования потребительского спроса эффективно справляется сфера электронной коммерции, предлагая бесчисленное количество различных цифровых платформ и торговых интернет-площадок. Одной из проблем удовлетворения внутреннего спроса внутри Союза является несовершенная логистика и, в особенности, так называемая «логистика последней мили», которая часто составляет более 1/3 конечной стоимости товара. Решение проблемы недостаточного развития логистической инфраструктуры, несомненно, требуют комплексного подхода, в рамках которого, очевидно, строительство логистических узлов и развязок, совершенствование транспортных магистралей, совершенствование качества покрытия и т. д. Однако это требует колоссального для государства объема финансовых инвестиций, результат которых будет виден далеко не сразу и займет годы. В связи с невозможностью реализации данных мер, встает вопрос о необходимости поиска иных решений, которые могут быть эффективными, быстрыми и адаптивными. И здесь Арктический регион выступает в качестве территории инновационных идей.

Одним из таких решений является разработка для использования внутри Союза единого программного компонента для сфер логистики и транспортировок, в которое будут интегрированы алгоритмы управления маршрутами, базирующиеся на основе технологий искусственного интеллекта. В настоящее время есть лишь один аналог подобной цифровой системы – инновационный во всех смыслах проект «Капитан»<sup>2</sup>, над разработкой которого работали лучшие специалисты «Газпром нефти» в рамках создания цифровой системы управления арктической логистикой. «Капитан» был создан и успешно используется для обеспечения круглогодичного непрерывного вывоза арктической нефти с активных месторождений Приразломный и Новопротовское. Эффективность внедрения цифрового продукта позволила на 15 % уменьшить удельные издержки на вывоз каждой тонны добытой нефти. Интегрированные в «Капитана» технологии искусственного интеллекта учитывают более 15 000 параметров в сутки, в которые входят как внешние данные (график ледокольного флота, график экспорта и т. д.), так и независимые данные (погода, отлив/прилив). Система пересчитывает график движения танкеров и отгрузок нефти с терминалов четыре раза в час, автоматически выделяя из более 65 миллионов различных вариантов лишь один – самый оптимальный.

Опираясь на позитивный опыт создания столь инновационного проекта и его успешного использования в сфере нефтеперевозок, есть смысл задуматься о создании совместного проекта для физических товаров, прибывающих или убывающих на таможенную территорию

---

<sup>2</sup> [https://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/unikalnaya\\_sistema\\_upravleniya\\_arkticheskoy\\_logistikoy\\_gazprom\\_nefti\\_konsolidirovala\\_dannye\\_tankera/](https://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/unikalnaya_sistema_upravleniya_arkticheskoy_logistikoy_gazprom_nefti_konsolidirovala_dannye_tankera/).

Евразийского экономического союза. Однако важным условием здесь выступает обязательное использование Северного морского пути в качестве главной магистрали ЕАЭС как для ввоза товаров на территорию Союза, так и для их убытия с таможенной территории ЕАЭС. Помимо основного преимущества Северного морского пути перед маршрутом Суэцкого канала – экономия времени. Так, в среднем прохождения груза через Суэцкий канал занимает около тридцати четырех дней, а по Северному морскому пути всего двадцать три дня и, к тому же, на данном маршруте грузовые суда не стоят в очереди.

В дальнейшем систему можно будет наделить новыми функциями и наделить возможностями учитывать не только ледовые маршруты холодной Арктики, но и традиционные (дорожные) маршруты по территории государств-членов ЕАЭС. Основная задача используемых в предлагаемой системе алгоритмов будет заключаться в оптимизации и автоматизации процессов управления логистическими потоками за счет сбора и анализа колоссального массива получаемых переменных данных, объемы которых превышают тера- и петабайты. Будет учитываться множество постоянно изменяющихся вводных данных, постоянные показатели, а также кратчайшие маршруты, качество дорожного покрытия, дорожные ситуации (пробки, изменение качества покрытия вследствие изменения погодных условий, время наибольшей загруженности дорог и т. д.), тип используемого транспорта, его грузоподъемность и вес самого груза и т. д. В случае осуществления ввоза на территорию ЕАЭС, разработанный механизм будет автоматически создавать наиболее оптимальный маршрут от места отправки груза в стране отправления до наиболее близкого таможенного поста на территории ЕАЭС (с учетом его компетенции и стандартной загруженности) к складу, хабу или фулфиллмент-центру Покупателя. Естественно, для вывоза с таможенной территории ЕАЭС система будет работать «зеркально».

Таким образом, сервисно-ориентированная экосистема ВЭД позволит организовать совместную работу всех участников цепочки поставок в едином цифровом пространстве и с возможностью делегирования некоторых функций информационным системам, в том числе киберфизическим. Данный 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.

Преимущество и заинтересованность государств-членов ЕАЭС в разработке и внедрении предлагаемого механизма обусловлены его полным соответствием принципам цифровой трансформации Союза, а также частью реализации Цифровой повестки ЕАЭС до 2025 года, где наблюдается стремительно прогрессирующее цифровое развитие, характеризующееся как основной драйвер устойчивого экономического роста. В конечном итоге, внедрение данного решения приведет к повышению конкурентоспособности экономик ЕАЭС на международной арене, как по отдельности, так и в целом для Союза. Использование подобной системы государственными органами в рамках стимулирования внешнеэкономической деятельности будет абсолютно инновационным и не имеющим аналогов в мировой практике.

Также принимая во внимание тот факт, что классические подходы к углублению экономической интеграции в регионе постепенно теряют свою эффективность, формирование единого цифрового пространства внутри ЕАЭС и создание цифровых коридоров с отдельными партнерами способно стать мощным драйвером восстановления пострадавших национальных экономик государств-членов ЕАЭС, испытывающих на себе удар коронакризиса. Так, на

последней встрече глав правительств России и Китая, прошедшей в видеоформате в цифровой среде, премьер-министр М.В. Мишустин подчеркнул уникальный характер стратегических партнерских отношений двух стран, терпящих снижение взаимного товарооборота ввиду пандемии коронавирусной инфекции. Однако, как подчеркнул премьер-министр России, необходимо приступить к созданию системы цифровых коридоров между странами-участниками ЕАЭС и Китаем, а также сформировать условия для внедрения электронной сертификации в рамках взаимной торговли по ряду товаров, увеличить их прослеживаемость в течение выполнения полного логистического цикла<sup>3</sup>.

В заключение хотелось бы отметить, что совместное освоение Арктического региона, ограничивающего территорию ЕАЭС на севере, имеет все шансы стать не только новым направлением, закрепленным в стратегии экономического развития Союза, но и центром углубления экономической интеграции ЕАЭС, отправной точкой общего развития национальных экономик. Арктика – территория, обладающая колоссальным потенциалом для государств-членов ЕАЭС не только в рамках совместной реализации национальных проектов, но и в отношении формирования принципиально нового имиджа ЕАЭС на международной арене.

---

<sup>3</sup> <https://eadaily.com/ru/news/2020/12/02/mishustin-prizval-stroit-cifrovye-koridory-v-kitay>.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Стратегия развития Арктической зоны России и обеспечения национальной безопасности до 2035 года. Указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020г. № 645 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/J8FhckYOPAQQfxN6Xlt6ti6XzpTVAvQu.pdf> (Дата обращения: 10.12.2020).
2. Об Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года: решение Высшего Евразийского экономического совета, 11 октября 2017 г., № 12 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71708158>. – (Дата обращения: 13.12.2020).
3. Указ Президента РФ от 10.10.2019 N 490 "О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации" (вместе с "Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года") – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/44731> – (Дата обращения: 14.12.2020).
4. Цифровая повестка Евразийского экономического союза до 2025 года: перспективы и рекомендации. Обзор [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/dmi/SiteAssets/%D0%9E%D0%B1%D0%B7%D0%BE%D1%80%20%D0%92%D0%91.pdf>. – (Дата обращения: 13.12.2020).
5. О формировании цифровой повестки Евразийского экономического союза: решение Высшего Евразийского экономического совета, 26 декабря 2016 г., № 21 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01413546/scd\\_11042017\\_21](https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01413546/scd_11042017_21) – (Дата обращения: 11.12.2020).
6. Baydukova N.V. et al. Innovative transport and logistics schemes in the Arctic zone of Russia as development drivers of the world economy // International Conference on Digital Technologies in Logistics and Infrastructure (ICDTLI 2019). – Atlantis Press, 2019.
7. Кузнецов В.А. Развитие логистики в Арктике // Проблемы Арктического региона. – 2019. – С. 203–207.
8. Филаткина Е.М., Арский А.А. Стратегический маркетинг таможенных услуг // Экономические стратегии ЕАЭС: проблемы и инновации. – 2018. – С. 340–347.
9. Филаткина Е.М., Воротынцева Т.М. Внешнеэкономическая стратегия в Евразийском экономическом союзе в условиях развития пандемии коронавирусной инфекции // Экономические стратегии ЕАЭС: проблемы и инновации. – 2020. – С. 75–86.

**Filatkina E.M.**

Russian foreign trade academy Ministry of economic development of the Russian Federation, Moscow, Russia  
E-mail: [filatkina\\_em@mail.ru](mailto:filatkina_em@mail.ru)

## **Prospects for trade and economic cooperation of the EAEU in the Arctic region in the context of the formation of a single digital space**

**Abstract.** In the era of digital transformation, new data-driven business models are emerging and evolving, supply chains and value chains are being transformed. The use of innovative technologies within the framework of the formation of a single digital space between the EAEU member states, as well as the joint development of new territories, in addition to the unification of legislation, also implies the introduction of conceptually new solutions and tools, the use of which will create colossal economic opportunities for the EAEU countries at different levels of architecture of economic systems. The joint development of the Arctic by the EAEU member states can become the beginning of a new, large future for the Union.

**Keywords:** Arctic regions of Russia; digital agenda of the EAEU; single digital space; Eurasian Economic Union; foreign economic activity; Arctic logistics management; trade; COVID-19

## REFERENCES

1. Strategiya razvitiya Arkticheskoy zony Rossii i obespecheniya natsional'noy bezopasnosti do 2035 goda. Ukaz Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 26 oktyabrya 2020g. № 645 [Ehlektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/J8FhckYOPAQQfxN6Xlt6ti6XzpTVAvQy.pdf> (Data obrashcheniya: 10.12.2020).
2. Ob Osnovnykh napravleniyakh realizatsii tsifrovoy povestki Evraziyskogo ehkonomicheskogo soyuza do 2025 goda: reshenie Vysshego Evraziyskogo ehkonomicheskogo soveta, 11 oktyabrya 2017 g., № 12 [Ehlektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71708158>. – (Data obrashcheniya: 13.12.2020).
3. Ukaz Prezidenta RF ot 10.10.2019 N 490 "O razvitii iskusstvennogo intellekta v Rossiyskoy Federatsii" (vmeste s "Natsional'noy strategiyey razvitiya iskusstvennogo intellekta na period do 2030 goda") – [Ehlektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/44731> – (Data obrashcheniya: 14.12.2020).
4. Tsifrovaya povestka Evraziyskogo ehkonomicheskogo soyuza do 2025 goda: perspektivy i rekomendatsii. Obzor [Ehlektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/dmi/SiteAssets/%D0%9E%D0%B1%D0%B7%D0%BE%D1%80%20%D0%92%D0%91.pdf>. – (Data obrashcheniya: 13.12.2020).
5. O formirovanii tsifrovoy povestki Evraziyskogo ehkonomicheskogo soyuza: reshenie Vysshego Evraziyskogo ehkonomicheskogo soveta, 26 dekabrya 2016 g., № 21 [Ehlektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: [https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01413546/scd\\_11042017\\_21](https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01413546/scd_11042017_21) – (Data obrashcheniya: 11.12.2020).
6. Baydukova N.V. et al. Innovative transport and logistics schemes in the Arctic zone of Russia as development drivers of the world economy // International Conference on Digital Technologies in Logistics and Infrastructure (ICDTLI 2019). – Atlantis Press, 2019.
7. Kuznetsov V.A. Razvitie logistiki v Arktike // Problemy Arkticheskogo regiona. – 2019. – S. 203–207.
8. Filatkina E.M., Arskiy A.A. Strategicheskiy marketing tamozhennykh uslug // Ehkonomicheskie strategii EAEHS: problemy i innovatsii. – 2018. – S. 340–347.
9. Filatkina E.M., Vorotyntseva T.M. Vneshneehkonomicheskaya strategiya v Evraziyskom ehkonomicheskom soyuze v usloviyakh razvitiya pandemii koronavirusnoy infektsii // Ehkonomicheskie strategii EAEHS: problemy i innovatsii. – 2020. – S. 75–86.