

УДК 341.71

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/117/56>

ФОРМИРОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: ПОЛИТИКО-ПРАВОВЫЕ И АНТИКОРРУПЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ

©*Джумагулов А. М.*, ORCID: 0000-0003-3370-3653, SPIN-код: 8968-9843,
д-р юрид. наук, Кыргызско-Российский славянский университет,
г. Бишкек, Кыргызстан, aydana7767@rambler.ru

©*Голобородько И. Л.*, ORCID: 0009-0008-4663-5681, канд. юрид. наук, Кыргызско-Российский славянский университет, г. Бишкек, Кыргызстан, goloborodkoida@gmail.com

©*Бектемиров Б. А.*, Кыргызско-Российский славянский университет,
г. Бишкек, Кыргызстан, Bekbolot_60@mail.ru

FORMATION OF DIGITAL TRANSPORT CORRIDORS IN CENTRAL ASIA: POLITICAL, LEGAL AND ANTI-CORRUPTION ASPECTS

©*Dzhumagulov A.*, ORCID: 0000-0003-3370-3653, SPIN-code: 8968-9843, Dr. habil.,
Kyrgyz-Russian Slavic University, Bishkek, Kyrgyzstan, aydana7767@rambler.ru

©*Goloborodko I.*, ORCID: 0009-0008-4663-5681, Ph.D., Kyrgyz-Russian Slavic University,
Bishkek, Kyrgyzstan, goloborodkoida@gmail.com

©*Bektemirov B.*, Kyrgyz-Russian Slavic University, Bishkek, Kyrgyzstan, Bekbolot_60@mail.ru

Аннотация. Рассматриваются актуальные экономико-правовые и антикоррупционные аспекты развития и цифровизации региональных транспортных коридоров в Центральной Азии. В современном мире развитие инфраструктуры и цифровых технологий становится ключевым фактором для экономического роста и укрепления международных связей. В Центральной Азии создание цифровых транспортных коридоров открывает новые возможности для торговли, инвестиций и культурного обмена. Однако реализация таких проектов требует комплексного подхода, включающего не только технические, но и политико-правовые, а также антикоррупционные аспекты.

Abstract. The article examines current economic, legal and anti-corruption aspects of the development and digitalization of regional transport corridors in Central Asia. In the modern world, the development of infrastructure and digital technologies is becoming a key factor for economic growth and strengthening international ties. In Central Asia, the creation of digital transport corridors opens up new opportunities for trade, investment and cultural exchange. However, the implementation of such projects requires a comprehensive approach that includes not only technical, but also political, legal and anti-corruption aspects.

Ключевые слова: международные перевозки, международное транспортное право, международные транспортные коридоры, цифровой транспортный коридор, логистика, антикоррупционные меры

Keywords: international transportation, international transport law, international transport corridors, digital transport corridor, logistics, anti-corruption measures

Для дальнейшего развития Кыргызской Республики особую актуальность имеет решение транспортно-логистических проблем в сфере международных автомобильных и

железнодорожных перевозок. Расположение государства на цивилизационном стыке многие годы привлекает внимание государственных деятелей, политиков, экономистов к проблемам формирования региональных транспортных коридоров (<https://ljl.su/FXyo>).

Региональные транспортные коридоры в Центральной Азии играют ключевую роль в экономическом развитии стран. Они обеспечивают соединение между Востоком и Западом, а также способствуют интеграции в глобальные товарные цепочки. Одним из наиболее значимых проектов является Транспортный коридор «Север-Юг», который соединяет Россию через Казахстан с Ираном и другими странами Персидского залива. Этот маршрут ускоряет доставку грузов и способствует развитию торговли. Также стоит отметить «Транскаспийский международный транспортный маршрут», который связывает Китай с Европой через Казахстан, Каспийское море и Грузию. Этот коридор активно развивается, что открывает новые возможности для стран Центральной Азии. Кроме того, развитие инфраструктуры, такой как дороги, железные дороги и логистические центры, является необходимым условием для успешной реализации таких проектов. Инвестирование в транспортные коридоры способствует не только экономическому росту, но и укреплению межгосударственных связей. Таким образом, региональные транспортные коридоры в Центральной Азии представляют собой важный элемент стратегии экономического развития, способствуя как внутреннему, так и внешнему развитию стран региона. Комитетом по внешнему транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК) ООН дано следующее определение международного транспортного коридора: «Международный транспортный коридор (МТК) – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими регионами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех или отдельных видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [1].

В Национальной программе развития Кыргызской Республики до 2026 г отмечено: «Одним из важнейших приоритетов является транспортно-логистическая интеграция и решение проблемы транспортной изолированности страны» [2]. Данная программа предусматривает реализацию ряда мероприятий, в том числе: запуск строительства железнодорожной магистрали «Китай - Кыргызстан - Узбекистан» в рамках проекта «Один пояс, один путь»; создание мультимодального грузового хаба (транспортно-логистический центр); строительство или модернизацию альтернативных и кольцевых дорог в целях развития международных региональных транспортных коридоров; либерализацию в сфере международных авиационных перевозок; и др. [2].

В исследовании проблем реализации государствами региона Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли (СУПТ) в сфере международных автомобильных перевозок [3] были определены следующие проблемы: недостаточный уровень межгосударственной координации перевозок грузов в регионе, особенно на границе, несогласованность процедур пересечения границы между странами; несогласованность национальных регламентов автодорожного транспорта; задержки на пунктах пересечения границ из-за обременительных малообоснованных процедур, низкая пропускная способность и очереди на КПП между Кыргызстаном и Казахстаном (<https://ljl.su/zFOw>), между Казахстаном и Узбекистаном (<https://ljl.su/HwgH>), и др. государствами региона; недостаточная реализация рекомендаций Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) по документообороту и рекомендаций Азиатского банка развития (АБР) по среднему времени пересечения границ и импортной очистке товаров; не полное соблюдение

правил пропуска автотранспортных средств с книжками МДП (Carnet TIR); необоснованные проверки страховых полисов, несогласованный весовой и фитосанитарный контроль, наличие неформальных платежей (взяток при пересечении границ и поборов на дорогах; не улучшают ситуацию санкции в отношении России и Белоруссии [3].

Улучшить ситуацию в сфере международных перевозок грузов в регионе возможно в связи с формированием международных цифровых транспортных коридоров. Цифровой транспортный коридор (ЦТК) – представляет собой «инструмент транспортной логистики, который упрощает трудоемкие процессы, снижает затраты на логистическое обслуживание и ускоряет взаимодействие между различными субъектами. В рамках глобализации, развитии международной торговли и международного разделения труда цифровой транспортный коридор становится элементом, упрощающим взаимодействие звеньев всей логистической цепи» (<https://lyl.su/jQna>).

Эти коридоры призваны значительно улучшить логистику и оптимизировать процессы перевозки товаров, что в свою очередь даст возможность сократить время в пути, снизить административные издержки, коррупционные риски и минимизировать простой транспорта (<https://lyl.su/Ygc0>).

По экспертным оценкам, внедрение цифровых транспортных коридоров позволит сократить транспортные расходы в цене конечной продукции примерно на 10% (с 20% до 10-12%) [4].

Теоретики и практики сходятся во мнении, что основу ЦТК образуют логистические системы платформенного типа [5; 6]. В рамках таких систем формируются условия для интеграции участников рынка на всём пути перемещения товаропотока. Важным условием работы такого рода логистических систем является интеллектуализация управления цепочкой поставок.

Зарубежный опыт создания цифровых платформ подтверждает эффективность работы таких бизнес-моделей (транснациональная European Logistics Platform (ELP), Национальная открытая информационная платформа для транспорта и логистики Китая LOGINK», и др.) (<https://lyl.su/YzkN>). Представляет интерес Евразийский опыт создания цифрового логистического продукта «Агроэкспресс». Эта цифровая коммуникационная среда создана совместными усилиями АО «РЖД» и АО «Российский экспортный центр» (<https://evrazlog.com>).

ЦТК рационализируют процесс доставки и декларирования грузов, нивелируют барьеры, возникающие при освоении новых рынков, повышают конкурентоспособность участников системы поставок. Расширение возможностей ЦТК позволит выявить удобные маршруты и условия транспортировки, используя преимущества единого цифрового пространства. «Совокупность социальных механизмов, деловых отношений и общих рынков, использующих цифровые технологии и цифровую инфраструктуру, создают условия для совместной эксплуатации ЦТК» [7].

Одним из значимых достижений в этом направлении стало присоединение Кыргызской Республики к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающемуся электронной накладной, подписанному в городе Женеве 20 февраля 2008 г [8], который «предоставляет правовую возможность сторонам договора международной автомобильной перевозки грузов оформлять накладную в электронном виде (e-CMR). Преимуществами использования e-CMR для контролирующих органов является точность передаваемых сведений, их прозрачность и возможность отслеживания вносимых изменений, а также постоянный доступ к информации в электронном виде. Выгоды для бизнеса заключаются в упрощении документооборота при

организации перевозочного процесса, снижении временных и стоимостных затрат на администрирование» [9].

Как отмечалось на 20 заседании Координационного комитета по транспортному сектору Программы Центральнoазиатского регионального экономического сотрудничества ЦАРЭС (CAREC): «В силу своего уникального географического положения Кыргызская Республика, способна соединить не только условные Восток–Центральная Азия (по территории КР) – Кавказ - далее Запад, но и превратиться в один из важнейших узлов мировой торговли. Для дальнейшего развития транспортно-транзитного потенциала Кыргызской Республики есть все необходимые предпосылки. Транспортные коридоры, которые проходят по территории Кыргызстана сопряжены с региональными коридорами сопредельных стран. Одним из главных условий соединения международных коридоров Восток-ЦА, является формирование недискриминационных условий для перевозки товаров через территорию стран партнеров, доступ к морским портам, прозрачность перевозочного процесса для всех участников. Необходимо, чтобы транспортный процесс, инфраструктурная система и создание логистических услуг были увязаны таким образом, чтобы скорость сухопутных перевозок товаров и снижение расходов позволили конкурировать с морскими перевозками. Также необходима достаточность объектов инфраструктуры, обеспечивающей сухопутные перевозки (портовой, складской, железнодорожной, а также паромов, контейнеров, локомотивов, вагонов, поездов и т.д.)» [10].

Выводы

Цифровизация играет ключевую роль в создании эффективных транспортных коридоров. С её помощью могут быть определены наиболее оптимальные маршруты и условия перевозки, что позволит значительно повысить эффективность логистических операций. Использование юридически значимых электронных документов не только упростит процесс оформления грузов, но и сделает его более прозрачным и безопасным. Это важно как для грузоотправителей, так и для транспортных компаний, так как уменьшает риск ошибок и упрощает взаимодействие с государственными органами.

Формирование единой информационной среды является основой для оптимизации функций государственных контролирующих органов. Важным аспектом здесь является сотрудничество на наднациональном уровне, что позволит гармонизировать подходы к контролю и регулированию транспортных потоков. Это также создает условия для более эффективного обмена информацией и опытом между странами-участницами, что крайне важно в условиях глобализации и увеличения объемов международной торговли. Это включает в себя не только положительные примеры успешного внедрения цифровых технологий, но и обсуждение проблемных аспектов, с которыми уже столкнулись страны-партнеры.

Обсуждение «узких мест» и возможных рисков поможет выработать более эффективные стратегии для преодоления существующих барьеров. В современном мире развитие инфраструктуры и цифровых технологий становится ключевым фактором для экономического роста и укрепления международных связей. В Центральной Азии создание цифровых транспортных коридоров открывает новые возможности для торговли, инвестиций и культурного обмена. Однако реализация таких проектов требует комплексного подхода, включающего не только технические, но и политико-правовые, а также антикоррупционные аспекты. Политико-правовые аспекты формирования цифровых транспортных коридоров связаны с необходимостью разработки и внедрения соответствующих законодательных и нормативных актов, регулирующих деятельность в этой сфере. Это включает в себя определение прав и обязанностей участников, установление стандартов безопасности и

качества, а также обеспечение прозрачности и подотчётности. Антикоррупционные аспекты становятся особенно важными в условиях, когда реализация крупных инфраструктурных проектов может быть сопряжена с рисками коррупции. Для предотвращения этого необходимо усиление контроля со стороны государственных органов, повышение прозрачности процедур, а также внедрение механизмов противодействия коррупции. Создание цифровых транспортных коридоров должно осуществляться на основе принципов устойчивого развития, с учётом интересов всех участников и соблюдением международных стандартов. Это позволит обеспечить эффективное и безопасное функционирование транспортных систем, а также способствовать интеграции экономик Кыргызстана и в общем Центральной Азии в глобальные экономические процессы.

Список литературы:

1. Ефремов А. А., Крекова М. М., Борейко А. Е. Ключевые подходы к построению системы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. 2019. Т. 4. С. 24-30.
2. Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года. Утверждена Указом Президента КР от 12 октября 2021 года УП №43. Централизованный банк данных правовой информации Кыргызской Республики. <https://lyl.su/fgpe>
3. Джумагулов А. М., Досматов Д. Э., Касымкулова А. О. Проблемы реализации Кыргызской Республикой и другими государствами региона Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли (СУПТ) в сфере международных автомобильных перевозок // Бюллетень науки и практики. 2022. Т. 8. №5. С. 529-534. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/78/64>
4. Дмитриев А. В. Цифровая интеграция в транспортно-логистических системах // Логистика-евразийский мост. 2022. С. 75-80.
5. Шульженко Т. Г. Перспективы интеллектуализации управления логистическими процессами // Логистика и управление цепями поставок. 2022. С. 185-191.
6. Тасуева Т. С., Борисова В. В. Логистическая система платформенного типа в цифровой экономике региона // Вестник ГГНТУ. Гуманитарные и социально-экономические науки. 2022. Т. 18. №3. С. 29.
7. Тасуева Т. С., Борисова В. В. Институциональный каркас цифровой инфраструктуры региона. М.: Изд. Аборкина Е.О., 2022. 213 с.
8. Закон Кыргызской Республики от 22 июля 2022 года №68 «О присоединении Кыргызской Республики к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающемуся электронной накладной, подписанному в городе Женеве 20 февраля 2008 года». <https://lyl.su/IuKX>
9. Заключение Кабинета Министров Кыргызской Республики к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающемуся электронной накладной, подписанному в г. Женеве 20 февраля 2008 г. <https://lyl.su/FjvW>
10. Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества ЦАРЭС (CAREC) 20-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору. Соединение Востока и Центральной Азии. Тбилиси, 2023. 13 с.

References:

1. Efremov, A. A., Krekova, M. M., & Boreiko, A. E. (2019). Klyuchevye podkhody k postroeniyu sistemy tsifrovyykh transportnykh koridorov EAES. *Sovremennaya nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki*, 4, 24-30. (in Russian).

2. Natsional'naya programma razvitiya Kyrgyzskoi Respubliki do 2026 goda. Utverzhdena Ukazom Prezidenta KR ot 12 oktyabrya 2021 goda UP №43. Tsentralizovanniy bank dannykh pravovoi informatsii Kyrgyzskoi Respubliki. <https://ljl.su/fgpe>
3. Djumagulov, A. M., Dosmatov, D. E., & Kasymkulova, A. O. (2022). Problems of Implementation by the Kyrgyz Republic and other States of the Region of the WTO Trade Facilitation Agreement (TFA) in the field of International Road Transport. *Bulletin of Science and Practice*, 8(5), 529-534. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/78/64>
4. Dmitriev, A. V. (2022). Tsifrovaya integratsiya v transportno-logisticheskikh sistemakh. *Logistika-evraziiskii most*, 75-80. (in Russian).
5. Shul'zhenko, T. G. (2022). Perspektivy intellektualizatsii upravleniya logisticheskimi protsessami. In *Logistika i upravlenie tsepyami postavok* (pp. 185-191). (in Russian).
6. Tasueva, T. S., & Borisova, V. V. (2022). Logisticheskaya sistema platformennogo tipa v tsifrovoi ekonomike regiona. *Vestnik GGNTU. Gumanitarnye i sotsial'no-ekonomicheskie nauki*, 18(3), 29. (in Russian).
7. Tasueva, T. S., & Borisova, V. V. (2022). Institutsional'nyi karkas tsifrovoi infrastruktury regiona. Moscow. (in Russian).
8. Zakon Kyrgyzskoi Respubliki ot 22 iyulya 2022 goda №68 "O prisoedinenii Kyrgyzskoi Respubliki k Dopolnitel'nomu protokolu k Konventsii o dogovore mezhdunarodnoi dorozhnoi perevozki грузов, kasayushchemusya elektronnoi nakladnoi, podpisannomu v gorode Zheneve 20 fevralya 2008 goda". (in Russian). <https://ljl.su/luKX>
9. Zaklyuchenie Kabineta Ministrov Kyrgyzskoi Respubliki k Dopolnitel'nomu protokolu k Konventsii o dogovore mezhdunarodnoi dorozhnoi perevozki грузов, kasayushchemusya elektronnoi nakladnoi, podpisannomu v g. Zheneve 20 fevralya 2008 g. (in Russian). <https://ljl.su/FjvW>
10. Programma Tsentral'noaziatskogo regional'nogo ekonomicheskogo sotrudnichestva TsARES (CAREC) 20-e zasedanie Koordinatsionnogo komiteta po transportnomu sektoru (2023). Soedinenie Vostoka i Tsentral'noi Azii. Tbilisi, (in Russian).

Работа поступила
в редакцию 21.05.2025 г.

Принята к публикации
27.05.2025 г.

Ссылка для цитирования:

Джумагулов А. М., Голобородько И. Л., Бектемиров Б. А. Формирование цифровых транспортных коридоров в Центральной Азии: политико-правовые и антикоррупционные аспекты // Бюллетень науки и практики. 2025. Т. 11. №8. С. 414-419. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/117/56>

Cite as (APA):

Dzhumagulov, A., Goloborodko, I., & Bektemirov, B. (2025). Formation of Digital Transport Corridors in Central Asia: Political, Legal and Anti-Corruption Aspects. *Bulletin of Science and Practice*, 11(8), 414-419. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/117/56>