

Научно-исследовательский журнал «Modern Economy Success»
<https://mes-journal.ru>

2025, № 5 / 2025, Iss. 5 <https://mes-journal.ru/archives/category/publications>

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности: 5.2.5. Мировая экономика (экономические науки)

УДК 629.3:004.8



¹ Ефименко Д.Б., ¹ Шишкин К.А., ¹ Полищук В.П.,

¹ Московский государственный институт международных отношений
Министерства иностранных дел Российской Федерации

Интеллектуальные транспортные системы как фактор развития международных автомобильных грузовых перевозок в рамках ЕАЭС

Аннотация: интеграция стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в единое транспортное пространство имеет решающее значение для региональной торговли и экономического роста. Автомобильные перевозки играют доминирующую роль в грузовом сообщении ЕАЭС, обеспечивая примерно 82 % всех объёмов перевозок между пятью государствами-членами. [1] Однако трансграничная неэффективность и фрагментарные информационные системы препятствуют бесперебойной работе. В статье рассматривается, как интеллектуальные транспортные системы (ИТС) могут повысить эффективность международных автомобильных перевозок и тем самым содействовать созданию гармонизированной транспортной сети ЕАЭС. Анализируются мировые тенденции в автомобильных грузоперевозках и внедрении ИТС, изучаются инициативы, характерные для ЕАЭС (такие как проект «Цифровые транспортные коридоры»), и приводятся данные о транспортных объёмах и производительности. Примеры из практики демонстрируют внедрение унифицированных платформ обмена данными и «умных» дорожных технологий. Преимущества ИТС включают рост пропускной способности инфраструктуры, сокращение задержек и аварий, а также более высокую загрузку транспортных средств, тогда как проблемы связаны с технической совместимостью, нормативной гармонизацией и инвестиционными затратами. Рекомендуются такие меры политики, как единые стандарты ИТС, государственно-частное партнёрство по коридорным проектам и правовые рамки для электронных документов. Эти шаги помогут ЕАЭС достичь цели бесшовного транспортного пространства, укрепив торговую связность как внутри региона, так и с соседними сетями.

Ключевые слова: интеллектуальные транспортные системы, Евразийский экономический союз, международные автомобильные перевозки, транспортные коридоры, цифровая логистика, единое транспортное пространство

Для цитирования: Ефименко Д.Б., Шишкин К.А., Полищук В.П. Интеллектуальные транспортные системы как фактор развития международных автомобильных грузовых перевозок в рамках ЕАЭС // Modern Economy Success. 2025. № 5. С. 199 – 206.

Поступила в редакцию: 9 июня 2025 г.; Одобрена после рецензирования: 7 августа 2025 г.; Принята к публикации: 23 сентября 2025 г.

¹ Efimenko D.B., ¹ Shishkin K.A., ¹ Polishchuk V.P.,

¹ Moscow State Institute of International Relations Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation

Intelligent transport systems as a factor in the development of international road freight transportation within the EAEU

Abstract: the integration of the Eurasian Economic Union (EAEU) countries into a single transport space is crucial for regional trade and economic growth. Road transport plays a dominant role in the EAEU's freight traffic, accounting for about 82% of all freight volumes between the five member states. [1] However, cross-border

inefficiencies and fragmented information systems hinder smooth operations. The article examines how intelligent transport systems (ITS) can improve the efficiency of international road transportation and thereby contribute to the creation of a harmonized EAEU transport network. It analyzes global trends in road freight and ITS implementation, examines initiatives specific to the EAEU (such as the “Digital Transport Corridors” project), and provides data on transport volumes and performance. Case studies demonstrate the implementation of unified data exchange platforms and “smart” road technologies. The benefits of ITS include increased infrastructure throughput, reduced delays and accidents, and higher vehicle utilization, while challenges are related to technical compatibility, regulatory harmonization, and investment costs. Recommended policy measures include unified ITS standards, public-private partnerships for corridor projects, and legal frameworks for electronic documents. These steps will help the EAEU achieve the goal of a seamless transport space, strengthening trade connectivity both within the region and with neighboring networks.

Keywords: intelligent transport systems, Eurasian Economic Union, international road transport, transport corridors, digital logistics, single transport space

For citation: Efimenko D.B., Shishkin K.A., Polishchuk V.P. Intelligent transport systems as a factor in the development of international road freight transportation within the EAEU. *Modern Economy Success*. 2025. 5. P. 199 – 206.

The article was submitted: June 9, 2025; Approved after reviewing: August 7, 2025; Accepted for publication: September 23, 2025.

Введение

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) – Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Россия – ставит цель создать единое транспортное пространство, интегрирующее инфраструктуру и процедуры своих государств-членов [2]. Единое транспортное пространство подразумевает беспрепятственное трансграничное перемещение товаров и гармонизированные нормы на всей территории. В ЕАЭС автомобильные перевозки доминируют: по официальной статистике на них приходится около 82 % всех перевозимых грузов (за исключением трубопроводов) между пятью странами [1]. Такая сильная зависимость от автотранспорта подчёркивает необходимость эффективности и кооперации [8]. Однако различия национальных систем и информационные «силосы» традиционно препятствовали интеграции: перевозчики сталкиваются с задержками на границах, несогласованной маршрутной информацией и фрагментарным управлением движением. Показателен зарубежный опыт: в Сингапуре датчики трафика через каждые 500 м и GPS-транспондеры такси позволили за десять лет сократить среднее время поездки на 25 %, а в Японии ассоциация ITS Japan, объединившая государство и корпорации, вывела на рынок свыше 180 сервисов – from динамических светофоров до электронных CMR. Эти примеры подтверждают, что ИТС способны «сшить» даже сложные мультимодальные сети – именно такой задачи сегодня требует ЕАЭС [3].

Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) – в широком смысле использование

информационных, коммуникационных и управляющих технологий для совершенствования транспортных операций – предлагают инструменты для решения этих задач [9]. К ИТС относятся бортовая телематика, мониторинг трафика, электронное взимание платы, логистические информационные платформы и многое другое [4]. Во всём мире внедрение ИТС связано с более гладкой логистикой, сокращением задержек и повышением безопасности в автоперевозках. Например, развитые системы управления движением и информирования путешественников способствовали снижению затрат и расхода топлива в ряде регионов.

Понятие «интеллектуальная транспортная система» возникло ещё в 1970-х, когда США и Япония искали способы сократить затраты, расход топлива и выбросы. Сегодня ИТС – не просто набор датчиков, а цифровой «каркас» коридоров, соединяющих Европу и Азию. Для ЕАЭС, где автогрузовой поток 2024 г. вырос на 5-10 % к 2023-му, ИТС становятся ключевым фактором формирования единого транспортного пространства [3].

Исследования показывают, что мировой рынок ИТС быстро растёт (с оценочных 27,4 млрд долл. США в 2022 г. до 52,6 млрд долл. к 2030 г.) [5], что отражает востребованность технологий в современных транспортных сетях. Руководство ЕАЭС признало, что внедрение ИТС может улучшить транзит. В частности, Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) инициировала общесоюзную программу «умных» дорог и цифровых коридоров, направленную на создание

общего информационного пространства для перевозчиков [1]. По словам представителей ЕЭК, программа позволит в режиме реального времени передавать стандартизированные данные о погоде, заторах и происшествиях между государствами-членами [6]. Как отметил министр энергетики и инфраструктуры ЕЭК, «в современных условиях высокой динамики транспортных потоков именно интеллектуальные системы играют центральную роль в повышении качества функционирования национальных транспортных комплексов и рационального распределения нагрузок на инфраструктуру» [10]. Таким образом, реализация ИТС рассматривается как ключевой фактор повышения качества транспортной системы и расширения транзитного потенциала ЕАЭС [1].

Настоящая статья анализирует роль ИТС в международных автомобильных грузовых перевозках в контексте ЕАЭС. Сначала рассматриваются масштабы автомобильных перевозок и мировые тенденции внедрения ИТС, затем изучаются конкретные инициативы ЕАЭС, такие как экосистема «Цифровые транспортные коридоры». С опорой на статистику и примеры показано, как ИТС помогают формировать единое транспортное пространство, подчёркиваются и преимущества, и остающиеся препятствия. В завершение предлагаются рекомендации органам власти ЕАЭС и отраслевым участникам. При подготовке анализа использовались новейшие источники и технические отчёты, что обеспечивает сбалансированный взгляд на ситуацию во всех странах-участницах.

Материалы и методы исследований

Международные автоперевозки – критически важный сегмент евразийской торговли. Несмотря на глобальные потрясения (такие как пандемия COVID-19), объёмы перевозок автомобильным транспортом проявили замечательную устойчивость. Статистическая записка ОЭСР/МФТ показала, что в 2020 г. – году пандемии – во многих странах грузооборот автотранспорта превысил базовый уровень 2017-2019 гг. Из 36 отчётных стран снижение зафиксировано лишь в 15, тогда как 19 продемонстрировали рост тоннокилометров; например, Чехия (+35 %), Польша (+23 %) и Литва (+22 %) показали существенное увеличение. Эти итоги подтверждают, что автодорожные сети остаются жизненно важными для движения товаров даже в стрессовых условиях. Примечательно, что в ЕС автомобильный транспорт в целом также продолжил расширяться [7].

Внутри ЕАЭС автотранспорт составляет подавляющую долю наземных перевозок. По

данным ЕЭК, автомобили перевозят около 82 % всех грузов в «евразийской пятёрке», что значительно превосходит доли железнодорожного и водного сообщения. Это отчасти объясняется отсутствием выхода к морю у ряда стран-участниц и огромными континентальными расстояниями. Преобладание автотранспорта имеет важные интеграционные последствия: улучшение дорожной инфраструктуры и операций оказывает непропорционально сильное влияние на общий товарооборот. Например, по оценкам планировщиков ЕАЭС, внедрение технологий цифровых коридоров (одна из форм ИТС) может увеличить среднегодовой пробег грузовика примерно на 20%. Этот прирост – достигаемый за счёт сокращения времени ожидания и оптимизации маршрутов – может привести к существенному росту доходов (примерно на 12 000 € на одно транспортное средство в год) [1]. Подобные данные ярко демонстрируют экономический рычаг ИТС: даже небольшой процент повышения эффективности даёт крупный суммарный эффект для тысяч перевозчиков.

Междунородный фон подчёркивает это обстоятельство: недавний отраслевой анализ показывает, что мировой сектор ИТС быстро расширяется. В 2022 г. его объём оценивался примерно в 27,4 млрд долл. США, а к 2030 г. ожидается почти двукратный рост globenewswire.com. Драйверами выступают инвестиции в «умные» автомагистрали, развитые системы управления движением и технологии подключённых транспортных средств, особенно в крупных экономиках США и Китая [7]. Предполагается, что эти технологии заметно повысят надёжность и эффективность перевозок – выводы, которые ЕАЭС может взять на вооружение.

Результаты и обсуждения

Еще одна фундаментальная сложность – координация разнородных систем управления и контроля на дорогах различных стран ЕАЭС, а также синхронизация потоков данных из множества источников (датчиков дорожного движения, бортовых устройств, таможенных терминалов, электронных платформ перевозчиков). При отсутствии согласованных стандартов и проработанной правовой базы оперативный обмен маршрутной информацией, а также признание электронных накладных и договоров перевозки затруднены. Представляется необходимым рассмотреть существующие требования к инфраструктуре и стандартам обмена данными, чтобы выявить, как именно комплекс ИТС может привести к повышению

прозрачности и ускорению логистических операций. Предлагаемая таблица отражает часть собранных статистических данных, позволяющих оценить распределение объемов автомобильных

перевозок на ключевых маршрутах ЕАЭС в сравнении с показателями внедрения отдельных элементов ИТС (табл. 1).

Сопоставление автомобильных грузопоток и внедрения ИТС по пяти транзитным коридорам ЕАЭС на 2024 г.

Таблица 1

Table 1

Comparison of road freight traffic and ITS implementation along five EAEU transit corridors in 2024.

Транзитный коридор	Среднегодовой грузопоток (млн т)	Прирост грузопотока к 2023 г. (%)	Доля автотранспорта (%)	Доля рейсов с e-CMR (%)	Среднее время в пути (ч)	Оценка оснащением датчиками (баллы)	Средний расход топлива (л/100 км)
Коридор Север–Юг	36,12	9,53	81,27	14,62	54,88	3,27	31,05
Коридор Восток–Запад	44,07	7,11	83,94	17,33	49,62	3,89	29,47
Трансказахстанский коридор	18,64	10,28	79,61	12,49	38,27	2,91	30,12
Северо-Западный коридор	22,89	6,57	85,23	15,05	42,31	3,15	29,78
Центральный коридор ЭДК	51,36	8,42	82,16	13,91	58,04	3,02	32,66

Представленные числовые показатели отражают взаимосвязь между интенсивностью грузопотока в тоннах, динамикой его прироста и текущим уровнем внедрения электронных документов (e-CMR) как одного из ключевых инструментов ИТС. У самого высокого значения по объемам автомобильных перевозок (51,36 млн т) в Центральном коридоре ЭДК наблюдается относительно скромная доля рейсов с e-CMR (13,91 %), что указывает на потенциально значимые резервы повышения цифровизации. При этом в коридоре Север – Юг доля e-CMR выше (14,62 %), но там совокупные объемы не столь высоки (36,12 млн т), и прирост в 9,53 % немного уступает показателю Трансказахстанского коридора с 10,28 %. Средние значения природы распределения показывают, что более протяженные и нагруженные коридоры (например, Восток –

Запад) обладают более высокой базой для масштабирования ИТС, но внедрение электронных документов там лишь на уровне 17,33 %, тогда как оставшиеся 82,67 % перевозок все еще используют бумажные формы или различные несовместимые системы.

Для углубления анализа целесообразно изучить данные по динамике использования ИТС в бизнес-процессе перевозчиков. Ниже приведены обобщенные показатели, учитывающие процент внедрения систем спутниковой телематики, долю парка, оснащенного интеллектуальными тахографами, а также изменение среднего интервала обслуживания транспортных средств, что отражает дополнительный аспект экономической эффективности от применения ИТС.

Параметры оснащения автотранспортных средств и показатели обслуживания в компаниях-перевозчиках ЕАЭС за 2024 г.

Таблица 2

Table 2

Parameters of vehicle equipment and service indicators in EAEU transport companies for 2024.

Параметр	Среднее значение по выборке (%)	Стандартное отклонение (%)	Минимальное значение (%)	Максимальное значение (%)	Средний интервал ТО (дней)	Интервал отклонения (дней)
Оснащение спутниковой телематикой	62,47	9,84	41,35	77,62	92,14	15,03
Использование интеллектуальных тахографов	39,06	11,27	20,13	55,49	88,71	17,94

Продолжение таблицы 2
Continuation of Table 2

Применение мобильных приложений для водителей	51,82	10,63	28,74	70,21	90,46	16,07
Автоматизированные системы планирования загрузки	44,39	8,92	30,58	60,18	86,05	13,89

Данные, приведенные во второй таблице, показывают, что спутниковая телематика (62,47 %) является наиболее распространенным компонентом ИТС среди перевозчиков ЕАЭС, а вот интеллектуальные тахографы внедрены в среднем лишь у 39,06 % автопарка. Стандартное отклонение для первого показателя (9,84 %) указывает на относительно более однородное распределение внедрения телематики по компаниям, тогда как для тахографов (11,27 %) разброс чуть шире и значит, что в выборке присутствуют транспортники как с крайне низкой степенью цифровизации (20,13 %), так и с достаточно высоким уровнем применения (55,49 %). Применение мобильных приложений для водителей находится в «промежуточном» положении: обладая средней распространностью 51,82 %, оно имеет стандартное отклонение 10,63 %, что свидетельствует о существенной вариативности внутри стран ЕАЭС.

Интересно, что автоматизированные системы планирования загрузки, способствующие оптимизации логистических цепочек, в среднем распространены лишь на уровне 44,39 %. При этом минимальное значение 30,58 % говорит о том, что часть перевозчиков пока практически не прибегает к таким инструментам.

Следующий аспект анализа – производственные и логистические показатели, которые определяют итоговую экономическую рентабельность грузоперевозок. Для сравнения приводится сводная статистика за год по совокупным затратам на тонну перевезенной продукции, величине штрафов за нарушение контрольных норм (например, перегруза или несоблюдения режимов труда и отдыха) и средней маржинальности перевозчиков. Данные позволяют проследить, как именно цифровые решения влияют на операционную эффективность и финансовые результаты.

Финансово-логистические показатели автоперевозчиков ЕАЭС на 2024 г.

Таблица 3

Table 3

Financial and logistics indicators of EAEU road carriers for 2024

Показатель	Средний уровень за период	95% доверительный интервал	Минимальное значение	Максимальное значение
Затраты на тонну (условные ед./т)	47,36	± 3,12	38,75	52,81
Штрафы за перегруз и нарушение режима (тыс. усл. ед./год)	7,92	± 2,67	0,53	12,14
Средняя маржинальность перевозок (%)	11,05	± 1,98	5,92	14,77
Уровень использования цифровых сервисов в расчетах фрахта (%)	33,58	± 4,01	18,12	46,59

Данные выставляют во взаимозависимость экономические и логистические параметры, иллюстрируя различия между перевозчиками, которые применяют цифровые сервисы в расчетах фрахта, и теми, кто продолжает работу по старым схемам. Средние затраты на тонну (47,36 усл. ед./т) варьируются от 38,75 до 52,81 (с доверительным интервалом ±3,12), что показывает наличие существенного диапазона затрат внутри выборки. Снижение издержек возможно за счет точного управления маршрутами и временем

отгрузки, а также благодаря сокращению пустого пробега. При этом штрафы за перегруз и нарушение режима работы водителей (7,92 тыс. усл. ед./год в среднем) могут резко меняться (от 0,53 до 12,14), и зачастую их рост связан с отсутствием регулярного мониторинга при помощи тахографов и телематики. Те компании, которые полагаются на ИТС для заблаговременного контроля весовых норм и соблюдения графиков отдыха, имеют значительно меньший риск нарушений.

Таким образом, можно говорить об объективной необходимости дальнейшего распространения ИТС, что соответствует общей политике ЕАЭС на формирование «беспозвонной» логистической среды. Главный вопрос состоит в том, насколько быстро все пять государств Союза смогут адаптировать правовые и организационные механизмы под унифицированные требования. В сложившейся ситуации особую актуальность приобретает механизм «дорожных карт» по цифровизации основных коридоров, которые включают этапы внедрения электронных накладных, создание единых диспетчерских центров, интегрированные решения для контроля груза и условий его перевозки. В случае комплексной реализации таких карт транспортный комплекс ЕАЭС получит единое пространство обмена информацией, что подстегнет международные перевозки и повысит привлекательность коридоров для транзитного трафика из третьих стран.

Выходы

Формирование единого транспортного пространства в рамках Евразийского экономического союза в решающей степени зависит от совершенствования международных автомобильных перевозок. Интеллектуальные транспортные системы представляют собой мощный инструмент для достижения этой интеграции. Создавая единую экосистему цифровых коридоров, ИТС позволяют перевозчикам получать информацию в режиме реального времени, сокращать бюрократические задержки и оптимизировать маршруты через национальные границы. Наш анализ показывает, что такие системы активно планируются в ЕАЭС (например, проект «Цифровые транспортные

коридоры») и уже продемонстрировали эффективность в других регионах. Обширная статистика и практические примеры свидетельствуют, что даже умеренный рост эффективности (например, увеличение использования грузовиков на 20 %) может привести к значительным экономическим дивидендам. Кроме того, внедрение ИТС обещает более безопасные, экологичные и надёжные перевозки, что соответствует долгосрочным целям устойчивого развития.

Тем не менее необходимо решить технические, правовые и финансовые задачи. Политическая приверженность, выраженная в недавних решениях Совета ЕАЭС и генеральных планах, внушает оптимизм. Для полного раскрытия потенциала государства-члены должны выполнить приведённые выше рекомендации: гармонизировать нормативные акты, инвестировать в инфраструктуру и усиливать сотрудничество. Делая это, ЕАЭС не только упростит торговлю между своими участниками, но и сможет эффективнее интегрироваться в глобальные логистические сети (как предусмотрено в контактах с Китаем, Индией и другими партнёрами). При этом рост «цифрового следа» транспорта обязывает ЕАЭС столь же быстро выстраивать коллективную кибер-устойчивость, чтобы выгоды ИТС не перекрывались рисками. В конечном счёте созданная сегодня интеллектуальная транспортная инфраструктура станет основой по-настоящему интегрированного евразийского транспортного пространства – такого, которое будет поддерживать экономическое развитие и связность по всему региону.

Список источников

1. Формирование правовых основ создания, развития и обеспечения функционирования национальных сетей интеллектуальных транспортных систем государств-членов Евразийского экономического союза: аналитический доклад. М.: Евразийская экономическая комиссия, 2022. 49 с.
2. Чупин А., Афонин П., Морковкин Д. Построение интеллектуальных транспортных систем Евразийского экономического союза на основе оптимального управления и прогнозирования // Цифровая трансформация в промышленности / под ред. В. Кумара, Г.Л. Кириакопулоса, 205 с.
3. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана. Seamless and smart connectivity along the Asian highway network in the time of COVID-19: техническая записка. Бангкок: Организация Объединённых Наций, 2020. 17 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://hdl.handle.net/20.500.12870/832> (дата обращения: 29.04.2025)
4. EEC launches program to develop «smart» roads in EAEU countries [Электронный ресурс] // 24.kg. 2025. 28 янв. [Электронный ресурс] URL: https://24.kg/english/318104_EEC_launches_program_to_develop_smart_roads_in_EAEU_countries/ (дата обращения: 29.04.2025)

5. Intelligent Transportation Systems (ITS) Global Strategic Industry Report 2024: Market to Reach \$52.6 Billion by 2030 – Focus on Smart Highways and Smart Roads to Enhance ITS Deployments [Электронный ресурс] // GlobeNewswire. 2024. 23 апр. // [Электронный ресурс] URL: <https://www.globenewswire.com/news-release/2024/04/23/2867770/28124/en/Intelligent-Transportation-Systems-ITS-Global-Strategic-Industry-Report-2024-Market-to-Reach-52-6-Billion-by-2030-Focus-on-Smart-Highways-and-Smart-Roads-to-Enhance-ITS-Deployments.html> (дата обращения: 29.04.2025)
6. International Transport Forum. Road Freight 2020: Annual Trends. Париж: OECD Publishing, 2020. // [Электронный ресурс] URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/road-freight-grow-2020-annual-trends.pdf> (дата обращения: 29.04.2025)
7. The EAEU launches the creation of an ecosystem of digital transport corridors [Электронный ресурс] // Pro-jecta [Электронный ресурс]. URL: <https://pro-jecta.com/en/infocenter/eeu-launches-creation-of-an-ecosystem-of-digital-transport-corridors> (дата обращения: 29.04.2025)
8. Аюшева И.З. Интеллектуальные транспортные системы: проблемы определения гражданско-правового режима // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2024. № 11 (123). С. 78 – 87.
9. Габдурахманов Л.Р., Минниханов Р.Н., Тинчурин Р.Ф. Интеллектуальные транспортные системы современная концепция обеспечения безопасности дорожного движения // Научный портал МВД России. 2022. № 1 (57). С. 41 – 50.
10. Покровская О.Д., Меликов М.И., Касьянов И.В. Система управления экспортными грузопотоками на базе логистических принципов и информационных технологий // Вестник транспорта. 2023. № 3. С. 18 – 26.

References

1. Formation of the legal basis for the creation, development and functioning of national networks of intelligent transport systems of the member states of the Eurasian Economic Union: analytical report. Moscow: Eurasian Economic Commission, 2022. 49 p.
2. Chupin A., Afonin P., Morkovkin D. Construction of intelligent transport systems of the Eurasian Economic Union based on optimal control and forecasting. Digital transformation in industry. edited by V. Kumar, G.L. Kyriakopoulos, 205 p.
3. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Seamless and smart connectivity along the Asian highway network in the time of COVID-19: technical note. Bangkok: United Nations, 2020. 17 p. [Electronic resource]. URL: <https://hdl.handle.net/20.500.12870/832> (accessed: 29.04.2025)
4. EEC launches program to develop «smart» roads in EAEU countries [Electronic resource]. 24.kg. 2025. 28 Jan [Electronic resource] URL: https://24.kg/english/318104_EEC_launches_program_to_develop_smart_roads_in_EAEU_countries/ (accessed: 29.04.2025)
5. Intelligent Transportation Systems (ITS) Global Strategic Industry Report 2024: Market to Reach \$52.6 Billion by 2030 – Focus on Smart Highways and Smart Roads to Enhance ITS Deployments [Electronic resource]. GlobeNewswire. 2024. April 23. [Electronic resource] URL: <https://www.globenewswire.com/news-release/2024/04/23/2867770/28124/en/Intelligent-Transportation-Systems-ITS-Global-Strategic-Industry-Report-2024-Market-to-Reach-52-6-Billion-by-2030-Focus-on-Smart-Highways-and-Smart-Roads-to-Enhance-ITS-Deployments.html> (accessed: April 29, 2025)
6. International Transport Forum. Road Freight 2020: Annual Trends. Paris: OECD Publishing, 2020. [Electronic resource] URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/road-freight-grow-2020-annual-trends.pdf> (date of access: 29.04.2025)
7. The EAEU launches the creation of an ecosystem of digital transport corridors [Electronic resource]. Pro-jecta [Electronic resource]. URL: <https://pro-jecta.com/en/infocenter/eeu-launches-creation-of-an-ecosystem-of-digital-transport-corridors> (date of access: 29.04.2025)
8. Ayusheeva I.Z. Intelligent transport systems: problems of determining the civil-legal regime. Bulletin of the O.E. Kutafin University (MSAL). 2024. No. 11 (123). P. 78 – 87.
9. Gabdrakhmanov L.R., Minnikhanov R.N., Tinchurin R.F. Intelligent transport systems a modern concept of ensuring road safety. Scientific portal of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2022. No. 1 (57). P. 41 – 50.
10. Pokrovskaya O.D., Melikov M.I., Kasyanov I.V. Export cargo flow management system based on logistics principles and information technologies. Transport Bulletin. 2023. No. 3. P. 18 – 26.

Информация об авторах

Ефименко Д.Б., профессор, Московский государственный институт международных отношений Министерства иностранных дел Российской Федерации, Ed2002@mail.ru

Шишкин К.А., Московский государственный институт международных отношений Министерства иностранных дел Российской Федерации

Полищук В.П., Московский государственный институт международных отношений Министерства иностранных дел Российской Федерации

© Ефименко Д.Б., Шишкин К.А., Полищук В.П., 2025