



DOI: 10.22363/2313-2329-2023-31-3-448-459

EDN: PPSKUW

УДК 65

Научная статья / Research article

Роль автотранспорта в обеспечении международной торговли стран ЕАЭС

А.Л. Чупин

*Российский университет дружбы народов,
Российская Федерация, 117198, Москва, ул. Миклухо-Макляя, д. 6*

✉ Chupin-al@rudn.ru

Аннотация. Регионализация и цифровизация являются значимыми факторами развития международного транспорта, в том числе автомобильного. Либерализация взаимной торговли, создание единой таможенной территории и постепенное устранение нетарифных барьеров внутри интеграционных объединений в целом привели к повышению скорости международного товародвижения. На сегодняшний день ЕАЭС — наиболее продвинутый интеграционный проект на постсоветском пространстве. Транспорт как направление евразийской интеграции занимает особое место в интеграционном процессе ввиду пространственных характеристик объединения и его транзитного потенциала. Ожидается, что единое транспортное пространство (ЕТП) без изъятий и ограничений будет создано к 2025 г. Торговые связи стран — участниц ЕАЭС обеспечиваются всеми видами транспорта (в частности трубопроводным, однако данное исследование фокусируется только на магистральных видах транспорта). В страновом разрезе наибольшую роль в транспортном обеспечении внешней торговли автомобильный транспорт играет в Кыргызской Республике, наименьшую — в Российской Федерации, где более задействованы другие виды транспорта — главным образом морской и железнодорожный. При этом на российский и казахстанский сегменты приходится более 95 % грузоперевозок стран ЕАЭС, осуществляемых автомобильным транспортом, что и определило актуальность темы исследования. Представлена роль автотранспорта в обеспечении международных перевозок грузов стран ЕАЭС. Результаты исследования, направленного на определение роли автотранспорта в обеспечении международных перевозок грузов стран ЕАЭС, были получены путем эмпирического анализа отрасли автотранспортных перевозок. Анализ определил ключевые особенности развития данного сегмента в странах ЕАЭС. В свою очередь, оценка места автомобильного вида транспорта в обеспечении внешней торговли стран ЕАЭС проведена на основе двух количественных показателей работы транспорта как отрасли — объема грузоперевозок и грузооборота.

© Чупин А.Л., 2023



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

Ключевые слова: транспорт, грузоперевозки, грузооборот, торговля, экономика, ЕАЭС

История статьи: поступила в редакцию 15 апреля 2023 г.; проверена 15 мая 2023 г.; принята к публикации 7 июня 2023 г.

Для цитирования: Чупин А.Л. Роль автотранспорта в обеспечении международной торговли стран ЕАЭС // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2023. Т. 31. № 3. С. 448–459. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2023-31-3-448-459>

The role of road freight transport in ensuring international trade of the EAEU countries

Alexander L. Chupin 

*RUDN University,
6 Miklukho-Maklaya St, Moscow, 117198, Russian Federation*

✉ Chupin-al@rudn.ru

Abstract. Regionalization and digitalization are significant factors in the development of international transport, including road transport. Liberalization of mutual trade, creation of a single customs territory and gradual elimination of non-tariff barriers within integration unions have generally led to an increase in the speed of international movement of goods. Today the EAEU is the most advanced integration project in the post-Soviet space. Transport as an area of Eurasian integration occupies a special place in the integration process due to the spatial characteristics of the association and its transit potential. It is expected that the common transport space (CTS) will be created without exceptions and limitations by 2025. Trade relations of EAEU member states are provided by all modes of transport (including pipeline transport, but this study focuses only on long-distance modes of transport). In terms of countries, road transport plays the largest role in transport support of foreign trade in the Kyrgyz Republic, and the smallest role in the Russian Federation, where other modes of transport are more involved, mainly sea and rail transport. At the same time, the Russian and Kazakh segments account for more than 95 % of the freight transportations of the EAEU countries carried out by road transport, which determined the relevance of the research topic. This investigation presents the role of road transport in ensuring the international transport of goods of the EAEU countries. The results of the study, aimed at determining the role of road transport in the provision of international freight transportation of EAEU countries, were obtained through an empirical analysis of the road transport industry. The analysis identified the key features of the development of this segment in the EAEU countries. In turn, the assessment of the place of road transport in ensuring foreign trade of EAEU countries was carried out on the basis of two quantitative indicators of transport as an industry — the volume of freight traffic and cargo turnover.

Keywords: transport, freight, cargo turnover, trade, economy, EAEU

Article history: received April 15, 2023; revised May 15, 2023; accepted June 7, 2023.

For citation: Chupin, A.L. (2023). The role of road freight transport in ensuring international trade of the EAEU countries. *RUDN Journal of Economics*, 31(3), 448–459. (In Russ.). <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2023-31-3-448-459>

Введение

Торговые связи стран — участниц ЕАЭС обеспечиваются всеми видами транспорта (в том числе трубопроводным, однако данное исследование фокусируется только на магистральных видах транспорта). В страновом разрезе наибольшую роль в транспортном обеспечении внешней торговли автомобильный транспорт играет в Кыргызской Республике, наименьшее — в Российской Федерации, где более задействованы другие виды транспорта — главным образом морской и железнодорожный. При этом на российский и казахстанский сегменты приходится более 95 % грузоперевозок стран ЕАЭС, осуществляемых автомобильным транспортом.

Парк автотранспортных средств стран ЕАЭС насчитывает около 7,4 млн грузовых автомобилей. Наибольшее количество грузовых транспортных средств (ТС) зарегистрировано в Российской Федерации (86,5 % от общего числа грузовых автомобилей в странах ЕАЭС) (Пак Е.В., 2023). При этом число грузовых ТС, непосредственно задействованных в международных перевозках, составляет около 111 тыс. ед., в том числе 60 тыс. ед. в России, 19 тыс. ед. в Беларуси, 16,2 тыс. ед. в Казахстане и 5 тыс. ед. в Кыргызстане.

Вместе с тем имеющийся парк характеризуется низкой экологичностью, а также высокой степенью морального и технического устаревания. Так, в парке стран ЕАЭС преобладают грузовые автомобили, соответствующие экологическим нормам Евро-0 и Евро-1 (около 28 %) (Пак, Abramov, 2022). Наилучшие позиции по экологичности эксплуатируемых ТС занимают Республика Беларусь и Республика Казахстан.

В Российской Федерации большинство используемых грузовых ТС относятся к экологическому стандарту Евро-0 или Евро-1 (68,6 %).

Анализ парка автотранспортных средств стран ЕАЭС по срокам нахождения в эксплуатации показывает на прогрессирующее старение подвижного состава, значительная часть автомобилей находится на пределе выработки ресурса и требует обновления. В составе парка грузовых автомобилей сохраняется большая доля автомобилей, имеющих возраст старше 20 лет (около 63 % в Армении, 60 % в Казахстане) (Ефименко Д.Б. и др., 2023). Велика доля автомобилей старше 10 лет: более 90 % в Армении и Кыргызстане, 72,5 % в Казахстане и 61,3 % в России.

В свою очередь, средний возраст российского грузового парка автомобилей составляет 17,7 лет, и 53 % парка старше 15 лет.

Объемы собственного производства грузовых автомобилей недостаточны для обновления парка транспортных средств стран ЕАЭС (Малышев, 2022). Кроме того, автомобили, производимые в ЕАЭС, не в полной мере отвечают экологическим требованиям, предъявляемым для осуществления международных перевозок, например, в страны ЕС (Некрасов, Сеницына, 2022). Вследствие этого обновление парка транспортных средств ЕАЭС производится также за счет импорта, главным образом из стран дальнего зарубежья.

Что касается ТС, используемых для международных перевозок, то обновление их парка происходит преимущественно за счет приобретения техники высокого экологического класса (преимущественно Евро-5) сроком эксплуатации до 7 лет.

Роль автотранспорта в обеспечении международной торговли стран ЕАЭС

Организационно-экономический анализ отрасли автотранспортных перевозок выявил ключевые особенности развития данного сегмента в странах ЕАЭС. В свою очередь, оценка роли и места автомобильного вида транспорта в обеспечении внешней торговли стран ЕАЭС проведена на основе двух количественных показателей работы транспорта как отрасли — объема грузоперевозок и грузооборота.

Автомобильный транспорт традиционно занимает ведущую роль в динамике и структуре грузоперевозок стран ЕАЭС (рис. 1).

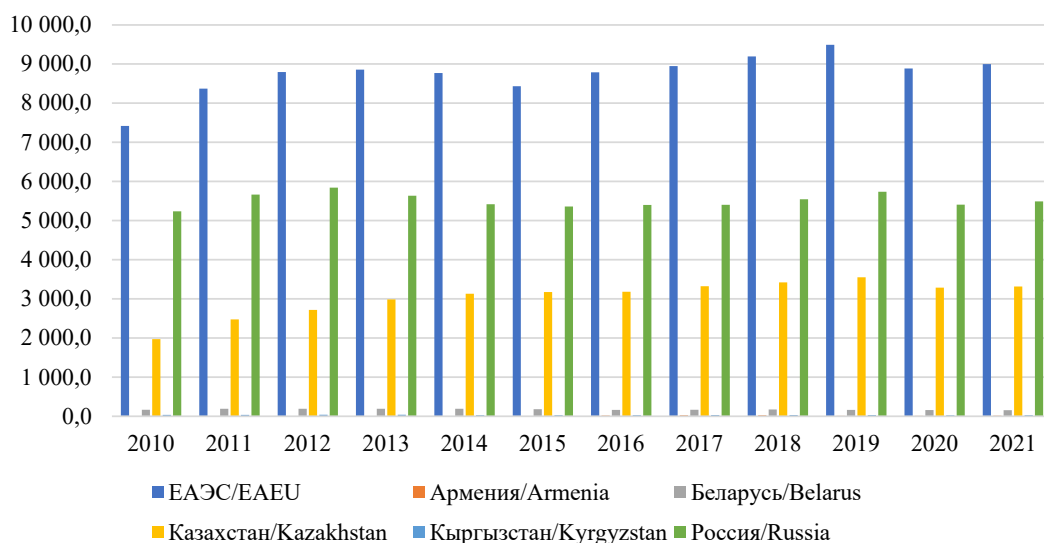


Рис. 1. Объемы грузоперевозок автомобильным видом транспорта в странах ЕАЭС в 2010–2021 гг., млн т
Источник: составлено авторами по данным национальных статистических органов стран ЕАЭС.

Figure 1. Volumes of cargo transportation by road mode of transport in the EAEU countries in 2010–2021, million tons

Source: compiled by the authors on the basis of national statistical authorities of EAEU countries.

На сегодняшний день в целом отмечается общая тенденция к увеличению физических объемов грузоперевозок: в Кыргызской Республике за 2021 г. объем перевозок грузов автомобильным транспортом вырос на 3,9 %, в Республике Казахстан — на 40,8 %, в Российской Федерации — на 5,0 %, в Республике Армения — на 2,2 %, тогда как в Республике Беларусь, напротив, уменьшился на 1,6 % (Чупин и др., 2022).

В 2021 г. наибольший удельный вес автомобильного транспорта в общем объеме грузоперевозок характерен для Кыргызской Республики (98,9 %), наименьший — для Республики Беларусь (54,1 %) (рис. 2).

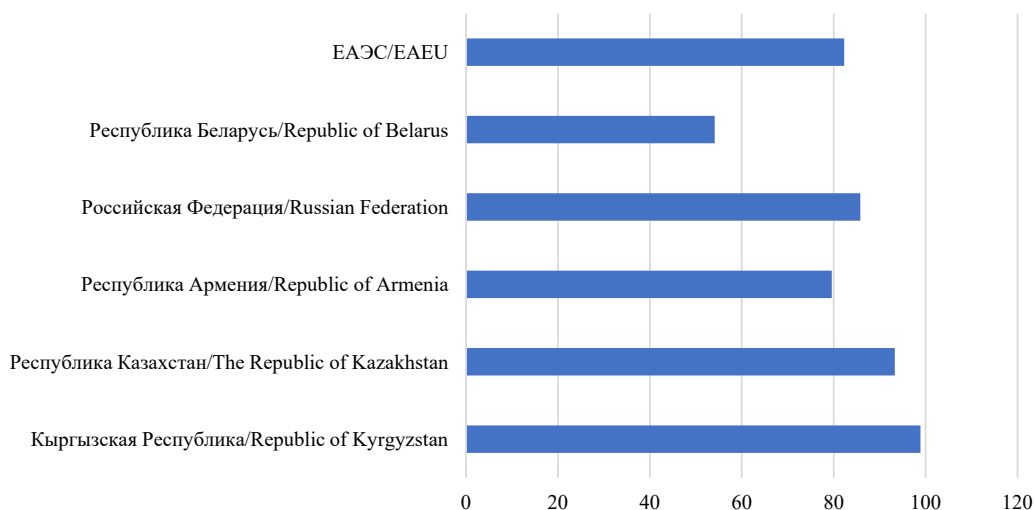


Рис. 2. Удельный вес перевозок грузов автомобильным транспортом в общем объеме перевозок грузов всеми видами транспорта (без трубопроводного) в странах ЕАЭС в 2021 г., %

Источник: рассчитано и составлено авторами по данным национальных статистических органов стран ЕАЭС.

Figure 2. Share of cargo transportation by road transport in the total volume of cargo transportation by all modes of transport (excluding pipelines) in the EAEU countries in 2021, %

Source: calculated and compiled by the authors on the basis of national statistical authorities of EAEU countries.

В Кыргызской Республике, Республике Казахстан и Российской Федерации наблюдается рост доли автомобильного транспорта в общем объеме грузоперевозок, в Республике Беларусь — динамика остается достаточно стабильной. В свою очередь, в Республике Армения наблюдается снижение его удельного веса.

В Республике Армения основной объем перевозок обеспечивается автомобильным транспортом, причем его доля в общем объеме транспортной работы страны показывает рост, а именно с 66,7 % в 2010 г. до 79,6 % в 2021 г. (рис. 3).

Как видно из диаграмм (см. рис. 3), рост объема грузоперевозок Армении в 2010–2017 гг. обусловлен исключительно развитием автомобильного транспорта. Республика Беларусь характеризуется наименьшим показателем среди стран — участниц ЕАЭС по удельному весу автомобильного транспорта в объеме перевозок грузов (54,1 %). В стране развит железнодорожный транспорт: на него приходится 46,4 % объема перевозок грузов, при этом большая часть грузов, перевозимых по железной дороге, следуют в международном сообщении (77 %). В отличие от железнодорожного транспорта на автомобильном транспорте грузоперевозки осуществляются преимущественно во внутреннем сообщении — на них приходится около 92 % в объеме перевозок автомобильным транспортом (Тесленко, Конюхова, 2021). Крайне незначительна доля в перевозках водного и воздушного транспорта страны — менее 1 %.

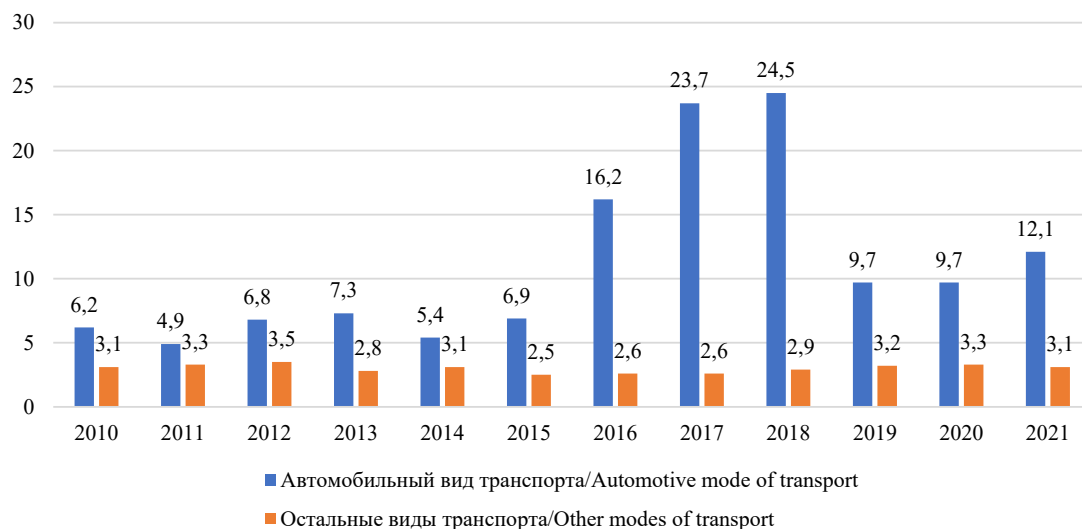


Рис. 3. Объем перевозок грузов в Республике Армения по видам транспорта (без учета трубопроводного) в 2010–2021 гг., млн т

Источник: составлено авторами по данным Национального статистического комитета Армении.

Figure 3. Cargo transportation in the Republic of Armenia by modes of transport (excluding pipelines) in 2010–2021, million tons

Source: compiled by the authors based on data from the National Statistical Committee of Armenia.

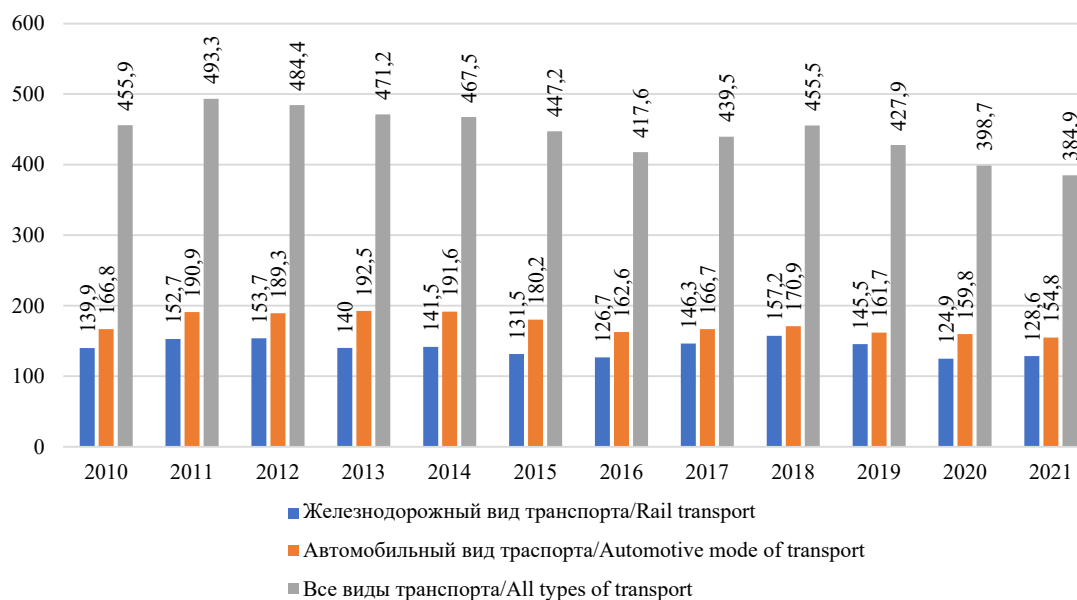


Рис. 4. Объем перевозок грузов в Республике Беларусь по видам транспорта (без учета трубопроводного) в 2010–2021 гг., млн т

Источник: составлено авторами по данным Национального статистического комитета Беларуси.

Figure 4. Volume of cargo transportation in the Republic of Belarus by modes of transport (excluding pipeline) in 2010–2021, million tons

Source: compiled by the authors according to the National Statistical Committee of Belarus.

В Республике Беларусь в 2014–2016 гг. происходило падение объемов перевозок автомобильным транспортом (на 15,5% за 3 года). В 2017 г. намечилось оживление как хозяйственной деятельности, так и объемов перевозок автомобильным транспортом (+2,5%) (Чупин, Медведев, Мизинцева, 2017). Уже в 2021 г. рост объемов перевозок автомобильным транспортом составил 154,8 млн т. (рис. 4).

В перевозках грузов лидирует Минская область, на территории которой располагается большинство транспортно-логистических центров страны. Кроме того, наибольшие объемы перевозок осуществляются в г. Минске, Гродненской, Брестской областях.

Роль отдельных видов транспорта в грузовых перевозках Казахстана в 2010–2021 гг. (без учета трубопроводного) представлена на рис. 5. При этом вклад транспорта в ВВП республики в среднем составляет 6,9%.

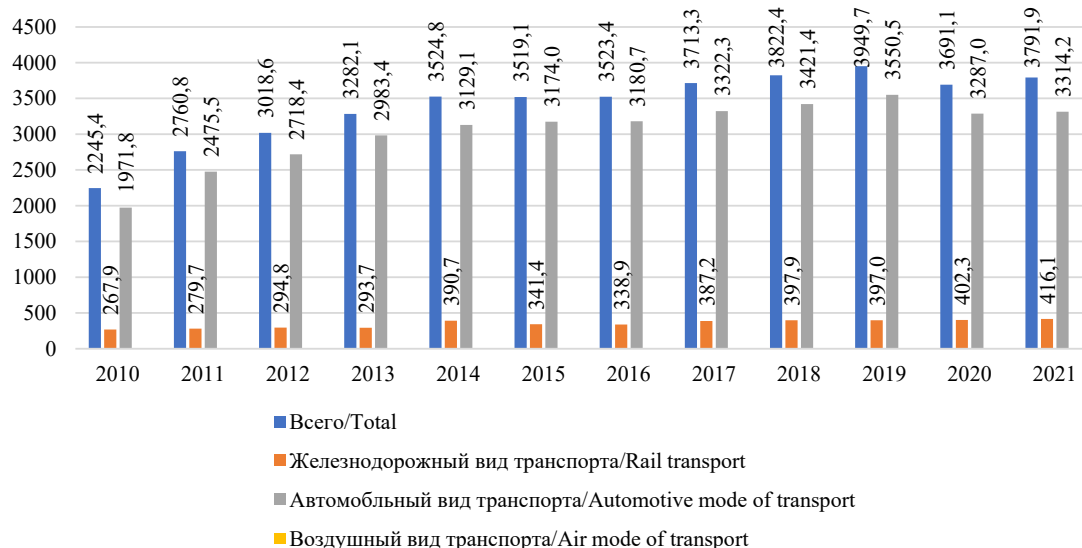


Рис. 5. Объем грузовых перевозок Республики Казахстан по видам транспорта (без учета трубопроводного) в 2010–2021 гг., млн т

Источник: составлено авторами по данным Национального статистического комитета Казахстана.

Figure 5. Volume of freight transportation of the Republic of Kazakhstan by modes of transport (excluding pipelines) in 2010–2021, million tons

Source: compiled by the authors according to the National Statistical Committee of Kazakhstan.

По объемам перевозимых грузов первое место занимает автомобильный транспорт (учтены, например, технологические перевозки — от цеха до склада внутри производственного цикла или от распределительного центра до потребителя), далее следуют железнодорожный и воздушный виды.

Среди стран — членов ЕАЭС у Кыргызстана выявлена наибольшая доля автомобильного транспорта в структуре грузоперевозок (рис. 6).

Наибольший объем перевозок осуществляется в Чуйской области, г. Бишкеке, Ошской и Джалал-Абадской областях.

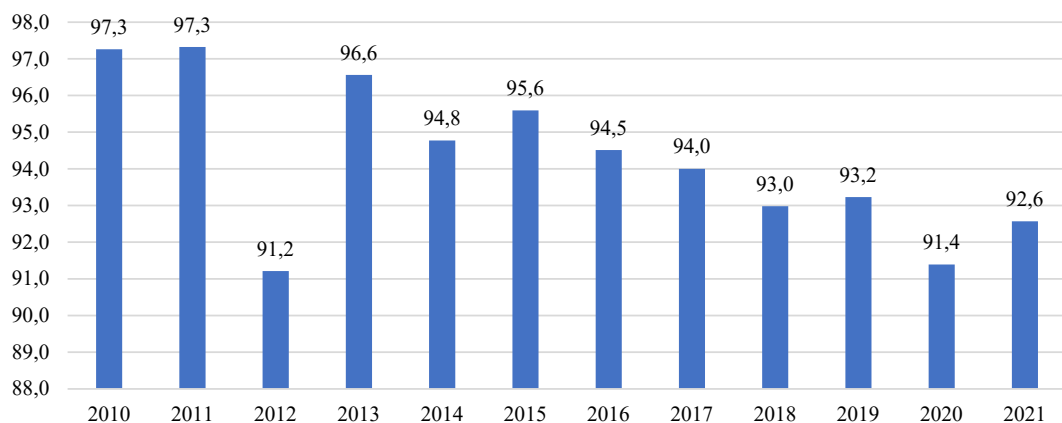


Рис. 6. Доля перевозок грузов автомобильным транспортом Кыргызской Республики в 2010–2021 гг., %
 Источник: составлено авторами по данным Национального статистического комитета Кыргызстана.

Figure 6. Share of cargo transportation by road in the Kyrgyz Republic in 2010–2021, %
 Source: compiled by the authors according to the National Statistical Committee of Kyrgyzstan.

Транспорт и автомобильный вид транспорта, в частности, играет важную роль в экономике Российской Федерации (Степнов, Ковальчук, 2021). Например, вклад транспорта (категория «транспорт и связь») в ВВП страны в 2021 г. составил 5,4 %.

Роль отдельных видов транспорта в грузовых перевозках России в 2010–2021 гг. представлена на рис. 7.

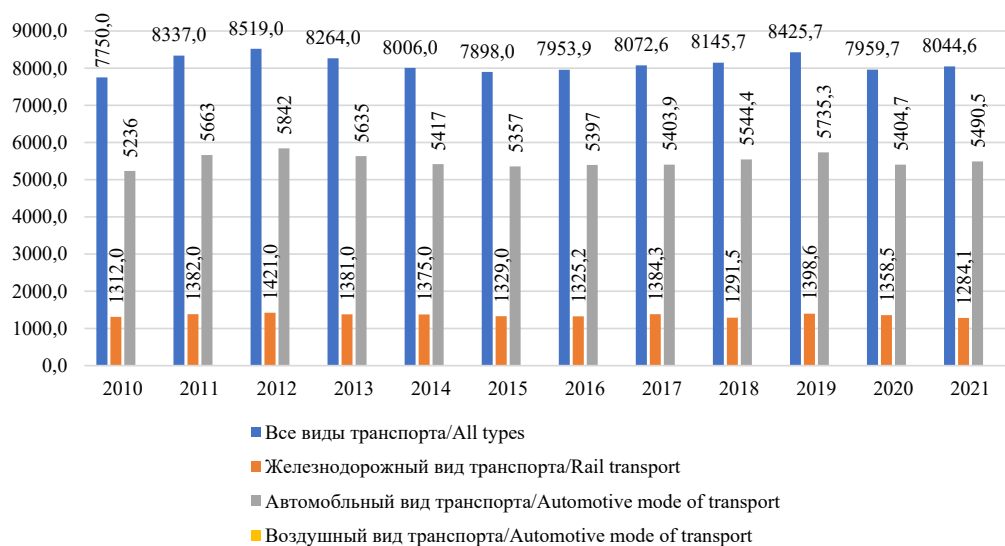


Рис. 7. Объем грузоперевозок Российской Федерации по видам транспорта (без учета трубопроводного) в 2010–2021 гг., млн т

Источник: составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики.

Figure 7. Volume of cargo transportation of the Russian Federation by types of transport (excluding pipeline) in 2010–2021, million tons

Source: compiled by the authors according to data from the Federal State Statistics Service.

В 2021 г. всеми видами транспорта (за исключением трубопроводного) России перевезено 6,5 млрд т различных грузов, из которых 79,5 % приходится на автомобильный транспорт, 18,6 % доставлено по железной дороге.

По состоянию на 1 января 2023 г. в России в сфере автомобильного транспорта подлежит контролю и надзору 197 тыс. хозяйствующих субъектов России, из них свыше 9,8 тыс. имеют удостоверения допуска к осуществлению международных автоперевозок, около 44,3 тыс. осуществляют деятельность на основании соответствующих уведомлений. Важной особенностью грузовых перевозок автомобильным транспортом является принадлежность транспорта, в том числе большегрузного, физическим лицам, работающим в сфере неформальной экономики.

В разрезе по регионам страны объемы грузоперевозок распределены неравномерно. Так, по данным Министерства транспорта РФ, около 80 % объемов перевозок приходится на следующие регионы: Центральный Федеральный округ (20,2 %), Уральский Федеральный округ (20 %), Приволжский Федеральный округ (16,3 %), Сибирский Федеральный округ (16 %) Северо-Западный Федеральный округ (7,5 %).

Вторым количественным показателем работы транспорта как отрасли ЕАЭС служит грузооборот. Удельный вес автомобильного транспорта в грузообороте объединения значительно ниже (13,3 % в 2021 г.), поскольку автомобильным транспортом преимущественно осуществляются перевозки небольших партий груза на близкие расстояния. При этом имеются и страновые различия (рис. 8).

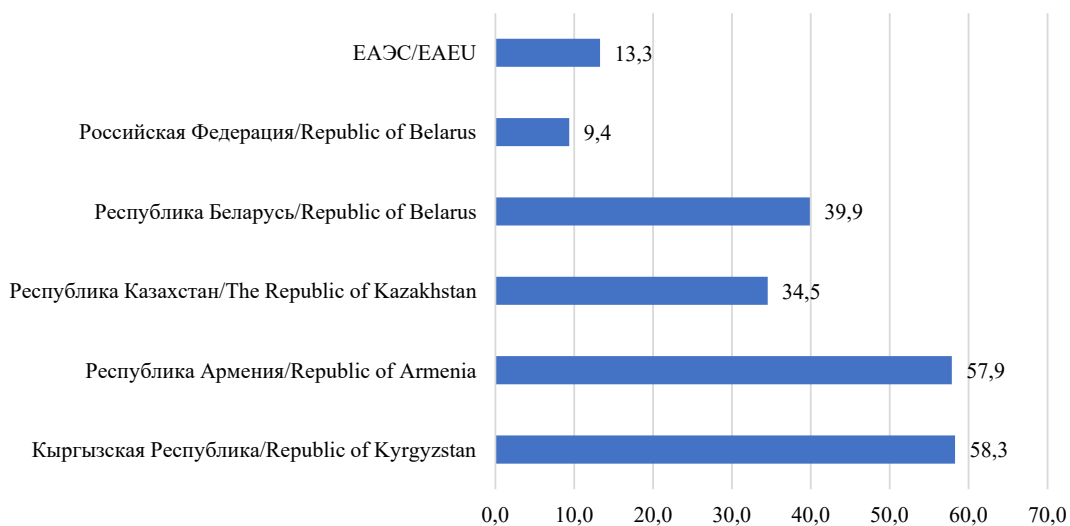


Рис. 8. Удельный вес автомобильного транспорта в общем объеме грузооборота всеми видами транспорта (без трубопроводного) в странах ЕАЭС в 2021 г., %

Источник: рассчитано и составлено авторами по данным национальных статистических органов стран ЕАЭС.

Figure 8. The share of road transport in the total volume of freight turnover by all modes of transport (excluding pipelines) in the EAEU countries in 2021, %

Source: calculated and compiled by the authors according to national statistical authorities of EEU countries.

Как видно из данных рис. 8, наибольшая доля автомобильного транспорта в структуре грузооборота стран ЕАЭС выявлена в Кыргызской Республике (58,3 %), а наименьшая — в Российской Федерации (9,4 %).

В Республике Армения вклад автомобильного транспорта в грузооборот страны в 2021 г. по сравнению с 2010 г. вырос на 0,9 п.п. и составил 57,9 %. Выявлено, что удельный вес автомобильного транспорта в общем объеме грузооборота Армении является одним из наиболее высоких в ЕАЭС (вторым после Армении). Автомобильный транспорт в стране за рассматриваемый период развивался наиболее быстрыми темпами, например, в 2021 г. обогнав железнодорожный по доле в национальном грузообороте (Сандана, Саая, Евтюков, 2021).

В Республике Беларусь доля автомобильного транспорта в структуре грузооборота всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) имеет тенденцию к росту: в 2010–2021 гг. рост составил 13,6 п.п. с 16,0 % в 2010 г. до 29,6 % в 2021 г. Крайне малое значение в грузообороте страны играет воздушный транспорт. При этом рост грузооборота на автомобильном транспорте в 2010–2021 гг. был обусловлен как увеличением расстояния перевозок, так и повышением грузоподъемности используемых транспортных средств.

В Республике Казахстан доля автомобильного транспорта в структуре грузооборота составляет 34 %, тогда как наибольший вклад обеспечивает железная дорога (65 %). Роль воздушного транспорта в грузовых перевозках незначительна. Доля автомобильного транспорта в 2021 г. в структуре грузооборота страны несколько снизилась по сравнению с 2020 г. (на 1,7 п.п.), но в целом в исследуемый период наблюдается планомерный рост: с 27 % в 2010 г. до 34 % в 2021 г. В свою очередь, в 2010–2021 гг. темпы прироста грузооборота автомобильного вида транспорта опережают соответствующие значения железнодорожного (почти в 2 раза).

В Кыргызстане грузооборот всех видов транспорта (без учета трубопроводного) в 2021 г. по сравнению с 2010 г. увеличился на 300 млн т-км. Доля автомобильного транспорта в национальном грузообороте в 2021 г. несколько снизилась по сравнению с 2019 г. (на 0,4 п.п.). В целом же за исследуемый период наблюдалось снижение соответствующего показателя: с 61,9 % в 2010 г. до 58,3 % в 2021 г.

В Российской Федерации низкое значение доли автомобильного транспорта в совокупном грузообороте объясняется обширной территорией и преимущественно сырьевой направленностью экономики, что привело к опережающему развитию железных дорог. Так, на железнодорожный транспорт приходится около 86,8 % грузооборота страны без учета трубопроводного транспорта.

Грузооборот России (всеми видами транспорта без учета трубопроводного) в 2021 г. составил 3042,4 млрд т-км и в целом продемонстрировал положительную динамику.

Рост грузооборота автомобильного транспорта в Российской Федерации составил в 2011 г. 112 %, что ниже, чем по другим видам транспорта.

Таким образом, автомобильный транспорт имеет значимое влияние на динамику социально-экономических показателей стран ЕАЭС, в том числе взаимной торговли и торговли с третьими странами. При этом интеграционные процессы в ЕАЭС в целом способствовали росту вклада автомобильного транспорта в показатели работы транспорта как отрасли — грузооборота и объема грузоперевозок.

Список литературы

- Ефименко Д.Б., Холопов К.В., Вражнова М.Н., Голубчик А.М. Содержание и направления развития логистики международного товародвижения // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). 2023. № 1 (72). С. 61–68.
- Мальшев М.И. Особенности процесса инновационных цифровых технологий в логистике // Цифровая трансформация транспорта: проблемы и перспективы: материалы международной научно-практической конференции РУТ. М., 2022. С. 247–253.
- Некрасов А.Г., Синицына А.С. Проблемы устойчивости интеллектуальных транспортно-логистических систем // В сборнике: Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность. Труды 7-й Международной научно-практической конференции. М., 2022. С. 156–159.
- Пак Е.В. Фактор санкций в логистике внешней торговли России: теория и практика // Вестник транспорта. 2023. № 2. С. 11–13.
- Сандана Н.Т., Саая К.С., Евтюков С.А. Метод оценки конкурентоспособности научных задач при исследовании систем мониторинга дорожных машин в современных условиях // Известия Тульского государственного университета. Технические науки. 2021. № 3. С. 145–151.
- Степнов И.М., Ковальчук Ю.А. Трансформация управления в экосистемной экономике // Друкерровский вестник. 2021. № 1. С. 5–18.
- Тесленко И.Б., Конюхова В.Е. Цифровизация транспортной и логистической систем в странах ЕАЭС (на примере Белоруссии) // Наука Красноярья. 2021. № 10 (5–2). С. 235–240.
- Чупин А.Л., Макар С.В., Фоменко Н.М., Никифорова Н.А., Орусова О.В. Анализ современного научно-методического аппарата развития информационной инфраструктуры единого транспортного пространства на территории ЕАЭС // Вопросы истории. 2022. № 3–1. С. 233–240.
- Чупин А.Л., Медведев Ю.В., Мизинцева М.Ф. Информационно-логистические системы в современных транспортных технологиях // Экономика и предпринимательство. 2017. № 12–1 (89). С. 703–705.
- Пак Е.В., Abramov E.I. Greener Transport for North America // *Industry 4.0. Fighting Climate Change in the Economy of the Future*. Cham: Palgrave Macmillan, 2022. P. 293–306. https://doi.org/10.1007/978-3-030-79496-5_27

References

- Chupin, A.L., Makar, S.V., Fomenko, N.M., Nikiforova, N.A., & Orusova, O.V. (2022). Analysis of modern scientific and methodological apparatus of development of information infrastructure of the common transport space in the territory of the EAEU. *Issues of History*, 3–1, 233–240.
- Chupin, A.L., Medvedev, Y.V., & Mizintseva, M.F. (2017). Information and logistics systems in modern transport technologies. *Economics and Entrepreneurship*, 12–1(89), 703–705.

- Efimenko, D.V., Kholopov, K.V., Vrazhnova, M.N., & Golubchik, A.M. (2023). The content and directions of development of logistics of international commodity movement. *Bulletin of the Moscow Automobile and Road State Technical University (MADI)*, 1(72), 61–68.
- Malyshev, M.I. (2022). Features of the process of innovative digital technologies in logistics. *Digital Transformation of Transport: Problems and Prospects. Materials of the international scientific-practical conference of the RUT*, 247–253.
- Nekrasov, A.G., & Sinitsina, A.S. (2022). Sustainability problems of intelligent transport-logistic systems. *Transport Contribution to National Economic Security. Proceedings of the 7th International Scientific and Practical Conference, Moscow*, 156–159.
- Pak, E.V. (2023). The factor of sanctions in the logistics of foreign trade in Russia: theory and practice. *Vestnik Transport*, (2), 11–13.
- Sandana, N.T., Saaya, K.S., & Evtyukov, S.A. (2021). Method for assessing the competitiveness of scientific problems in the study of road vehicle monitoring systems in modern conditions. *Proceedings of Tula State University. Technical Sciences*, 3, 145–151.
- Stepnov, I.M., & Kovalchuk, Y.A. (2021). Transformation of management in ecosystem economy. *Drucker's Bulletin*, (1), 5–18.
- Teslenko, I.B., & Konyukhova, V.E. (2021). Digitalization of Transport and Logistics Systems in the EAEC Countries (on the Example of Belarus). *Krasnoyarsk Science*, 10(5–2), 235–240.

Сведения об авторе / Bio note

Чупин Александр Леонидович, старший преподаватель кафедры таможенного дела, Российский университет дружбы народов. ORCID: 0000-0002-0804-8039. E-mail: Chupin-al@rudn.ru

Alexander L. Chupin, Senior Lecturer, Department of Customs Affairs, RUDN University. ORCID: 0000-0002-0804-8039. E-mail: Chupin-al@rudn.ru