

**A. Erchak**  
**O. Erchak**  
BSEU (Minsk)

## MEDIUM TRANSPORT CORRIDOR AS A STRATEGIC ALTERNATIVE FOR THE “ONE BELT, ONE ROAD” PROJECT

*The efficiency of transportation along the routes of the «One Belt One Road» depends on the capacity and condition of the transport infrastructure of transit corridors. Transport operators change the geography of cargo flows based on information about fluctuations in freight rates, downtime at the border, the possibilities of receiving and reloading containers. The prospects of using the Middle Corridor as a possible strategic alternative for cargo traffic from China are considered in the article.*

**Keywords:** cargo transit; “One Belt One Way” project; international transport corridors; transport infrastructure; throughput capacity.

**А. И. Ерчак**  
кандидат экономических наук, доцент  
**О. В. Ерчак**  
кандидат экономических наук, доцент  
БГЭУ (Минск)

## СРЕДНИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР КАК СТРАТЕГИЧЕСКАЯ АЛЬТЕРНАТИВА ДЛЯ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

*Эффективность транспортировки по маршрутам проекта «Один пояс, один путь» зависит от пропускной способности и состояния транспортной инфраструктуры транзитных коридоров. Перевозчики меняют географию грузопотоков, опираясь на информацию о колебаниях фрахтовых ставок, простоях на границе, возможностях приема и перегрузки контейнеров. В статье рассмотрены перспективы использования Среднего коридора как возможной стратегической альтернативы для грузопотока из Китая.*

**Ключевые слова:** транзит грузов; проект «Один пояс, один путь»; международные транспортные коридоры; транспортная инфраструктура; пропускная способность.

Основными факторами, определившими тенденции формирования и изменения грузопотоков в международных транспортных коридорах в 2021–2022 гг., являются: восстановление экономик стран Европы и Азии после пандемии; нарастание дисбаланса в международной торговле; нарастание политических противоречий между странами – участницами транзитных коридоров; колебания фрахтовых ставок и другие факторы макросреды.

Начиная с конца 2021 г. Северный транзитный маршрут перестал восприниматься европейскими перевозчиками в качестве наиболее надежной альтернативы. Важными событиями, обусловившими трансформацию роли Северного маршрута из Китая в Европу, стали военные действия на Украине, рост политических противоречий между Россией и Европой и введение санкций по отношению к России и Беларуси. С начала 2022 г. выросли проблемы с оплатой услуг логистических операторов и страховщиков, простоями на таможенных пунктах.

В таких условиях получил новый импульс проект Среднего коридора – по маршруту Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция / Румыния с последующей перевалкой на железнодорожные маршруты европейской сети ТЕН-Т. Необходимо отметить, что перевозки по Северному коридору (через Россию и Беларусь) и по Среднему коридору (через Азербайджан – Грузию) являются конкурирующими маршрутами и должны рассматриваться перевозчиками в качестве альтернатив. Таким образом, чем эффективнее работает Средний коридор, тем больше вероятность сокращения спроса на услуги перевозчиков, перемещающих транзитные грузы по территории Республики Беларусь. Соответственно, в данном исследовании особое внимание должно быть уделено оценке состояния, узких мест и перспектив роста Среднего транспортного транзитного коридора, а также оценке его способности заменить Северный (российско-белорусский) маршрут.

В 2020–2021 гг. активно развивались все основные транзитные пункты передачи китайских грузов на транзитные маршруты проекта «Один пояс, один путь», включая маршруты:

- через Россию (пункты перехода Суйфэньхэ – Пограничный или Маньчжурия – Забайкальск);
- через Монголию (переход Эренхот – Замейн – Удд);
- через Казахстан (переходы Алашанькоу – Достык или Хоргос – Алтынколь) [1].

Однако в 2022 г. пункты пропуска на российско-китайской границе стали активно задействоваться для резко возросших объемов экспортных поставок сырья из России в Китай, в то время как все большим числом транзитных перевозчиков стали избираться маршруты через Казахстан. Если ранее после пересечения границы Казахстана большая часть контейнерных поездов следовала в Россию с дальнейшим движением по Транссибирской магистрали (как участку Северного коридора), то в настоящее время логистические операторы обращают внимание на Средний транспортный коридор. Транзит по Среднему коридору, исключая Россию и Беларусь, позволяет европейским производителям избегать санкций, хотя некоторые участки коридора еще недостаточно развиты и требуют серьезной реконструкции железнодорожной и мультимодальной инфраструктуры<sup>40</sup>.

С 2015 г. для реализации инициативы «Один пояс, один путь» в Китае было построено более 18 крупных железнодорожных контейнерных логистических центров в стратегических точках – крупных экономических и транспортных центрах, включая терминалы в Далайне, Чунцине, Чэнду, Ухане, Сиане, Урумчи и др. [2]. Поскольку организация и управление развитием маршрутов в направлении Китай – Европа фрагментированы и элементы цепочки поставок не координируются единым логистическим оператором, то в условиях кризиса большинство участников самостоятельно ищут варианты адаптации, принимая разные маршрутные решения. Перевозчикам, решившим отказаться от Северного транзитного коридора, необходимо учитывать негативные факторы: существенное увеличение сроков транспортировки; необходимость внедрения мультимодальных решений; пункты пропуска как «узкие места», значительно ограничивающие пропускную способность Среднего коридора; рост стоимости транзита; изношенность или отсутствие инфраструктуры на некоторых участках пути.

В настоящее время движение грузопотока по Среднему коридору как основной стратегической альтернативе Северному коридору предполагает следующие этапы:

- 1) поставка грузов из Китая в Казахстан по железной дороге через пропускные пункты Алашанькоу – Достык или Хоргос – Алтынколь (со сменой ширины колеи);

<sup>40</sup>International Monetary Fund [Electronic resource]. – Mode of access: [https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP\\_RPCH@WEO/SAU?year=2021](https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/SAU?year=2021).

- 2) последующее перемещение в порт Актау (в последнее время также используется порт Курык);
- 3) перегрузка на фидерное судно, которое доставляет груз в Баку (Азербайджан);
- 4) перегрузка на железнодорожный транспорт;
- 5) перемещение груза через Тбилиси в порт Потти (Грузия) с перегрузкой на фидерное судно;
- 6) морской транзит через акваторию Черного моря в основной черноморский порт приема грузов в Европе – порт Констанцы (Румыния);
- 7) перегрузка в порту контейнеров на железнодорожный транспорт;
- 8) перевозка груза по сухопутным транспортным коридорам европейской сети TEN-T заказчику.

Ряд логистических операторов также предлагает в качестве альтернативы Северному коридору поставку груза по железнодорожному маршруту Баку – Тбилиси – Карс с последующей сменой колеи и транзитом по территории Турции с входом на территорию Европы в Болгарии. Средний коридор, несмотря на рост популярности, предполагает существенно более длительное, сложное, дорогое решение, которое ранее использовалось преимущественно для стран Южной Европы.

Однако ключевой проблемой Среднего коридора является низкая пропускная способность. Основным узким местом на маршруте считается морской участок через Каспийское море, поскольку в 2022 г. между Баку и Актау курсировало всего три фидерных судна, что не позволяет в настоящее время полностью компенсировать транзитный поток Северного коридора. Согласно данным портала railfreight.com, в 2021 г. общий объем перевозок China Railway Express по основному (Северному) маршруту достиг 1,46 млн TEU, или около 27,5 тыс. TEU в неделю, в то время как на Каспийском участке регулярно работают три фидерных судна общей вместимостью 600 TEU. Учитывая транзитное время – 3–4 дня по маршруту, три судна вместе могут обеспечить пять отправок в неделю. Это соответствует максимальной общей пропускной способности только 3000 TEU в неделю<sup>41</sup>.

Таким образом, Каспийский участок морского транзита Среднего коридора представляет собой «бутылочное горлышко», не позволяющее полноценно переключить транзитный грузопоток с участка Россия – Беларусь. Максимально возможный объем транзита в настоящее время составляет не более 15 % от общего объема транзита по Северному коридору за 2021 г. Часть транзита может перейти на исключительно судоходный транзит из портов Китая в порты Европы, но такой вариант не только существенно более долгий, но, с учетом тарифов на морские перевозки, существенно более дорогой.

Участники транзита по Среднему коридору прилагают усилия по расшивке «узкого места» Каспийского участка. Так, к началу 2023 г. планируется введение на маршруте трех новых фидерных судов, что фактически приведет к удвоению пропускной способности морского транзита на данном участке. Однако необходимо отметить, что для Среднего коридора характерен также существенный недостаток инфраструктурных возможностей в комплексе с нехваткой вагонных платформ на железнодорожном участке Баку – Потти (Транскавказском транспортном коридоре).

Всемирный банк отметил, что «упрощение тарифов и согласование интересов участников коридора значительно снизит стоимость перевозки. Отсутствие координации – самое слабое

<sup>41</sup><https://www.railfreight.com/corridors/2022/04/12/middle-corridor-room-for-60-80-weekly-trains-this-fall-is-this-enough>.

место, влияющее на коридор» [3]. В краткосрочной перспективе Всемирный банк рекомендовал Азербайджану и Грузии сосредоточиться на улучшении таможенных процедур, упорядочивании потоков информации и перейти к решению по принципу «одного окна». Всемирный банк также предложил акцентировать внимание и на улучшение интермодальной портовой инфраструктуры на Каспийском и Черном морях.

К числу недостатков, не позволяющих в настоящее время обеспечить эффективную маршрутизацию по Среднему коридору, является выбор в качестве хаба, куда направляются фидерные суда из города Потти, порта Констанцы. Этот румынский порт стал наиболее востребованным перевалочным узлом на Черном море. Однако порт Констанцы крайне перегружен, для него характерны простои судов при разгрузке и последующем перемещении контейнеров на железнодорожный транспорт. Согласно данным портала railfreight.com, «дополнительная плата за хранение в Констанце может “убить” эту маршрутизацию, если не будет краткосрочного решения»<sup>42</sup>.

Простои из-за заторов в порту Констанцы стали причиной того, что часть перевозчиков стали задействовать болгарский порт города Варна (например, таким маршрутом пользуется компания RailBridge Cargo). Однако такая альтернатива требует не только наличия соответствующих портовых мощностей, но и улучшения связанности болгарской железной дороги с другими европейскими направлениями. Так, румынский филиал COSCO Shipping изучает возможность открытия контейнерного сообщения между греческим портом Пирей и его румынским терминалом. Реальной альтернативой морскому участку через акваторию Черного моря является поставка грузов из Баку по железнодорожному маршруту Баку – Тбилиси – Карс и далее до Стамбула. Поскольку железнодорожные сети Грузии и Турции работают с разным размером колеи, ключевое значение имеет эффективность работы участка Ахалкалаки (Грузия) – Карс (Турция). Сама железнодорожная линия между Карсом и Ахалкалаки имеет стандартную ширину колеи, что делает пересечение границы более эффективным, однако в Ахалкалаки поезда вынуждены переводиться на другую колею, поэтому актуальным является вопрос ускорения этой процедуры. Железнодорожная сеть между Румынией и другими европейскими городами также требует улучшения и расширения. В частности, поезда в румынской сети ходят очень медленно, отчасти из-за того, что им нужно пересечь Карпаты.

Несмотря на реальные ограничения и множество нерешенных проблем, дальнейшее усиление перетока поставок с Северного маршрута в пользу Среднего транзитного коридора не вызывает сомнений. Хотя на его долю приходится лишь 3–5 % от общего объема грузов, перевозимого между Китаем и Европой, эти объемы неуклонно растут. Так, объемы железнодорожных грузов, перевозимых по сухопутным и мультимодальным маршрутам, альтернативным Северному коридору (через Казахстан, Азербайджан и Грузию), в 2021 г. увеличились на 52 %. Общее собрание ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТММТ) прогнозирует как минимум удвоение контейнерных перевозок в 2022 г. по сравнению с 2021 г.

Необходимо отметить, что эффективность работы данных маршрутов и вероятность того, что они станут реальной стратегической альтернативой Северному транспортному коридору, зависят и от эффективности работы принимающих транспортных коридоров региона Восточной Европы и Балкан, входящих в европейскую транспортную сеть TEN-T.

<sup>42</sup> <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/06/17/4-months-of-war-and-sanctions-an-assessment-of-the-alternatives>.

Специфика развития каждого коридора сети TEN-T во многом имеет выраженный региональный характер, поскольку участниками коридора становятся страны, как правило, одного или нескольких смежных регионов Европы. Соответственно, специфика подходов зависит от особенностей, охвата и содержания макрорегиональных стратегий ЕС. В состав TEN-T входят следующие направления (табл.).

Таблица – Европейские международные транспортные коридоры

Номер транспортного коридора	Название европейского международного транспортного коридора	Маршрут европейского международного транспортного коридора
RFC1	Rhine – Alpine	Нидерланды (Роттердам), проходит по территории Бельгии, Германии, Швейцарии до Италии (Генуя)
RFC2	North Sea – Mediterranean	Нидерланды (Роттердам), проходит по территории Бельгии до Франции (Марсель)
RFC3	Scandinavian – Mediterranean	Норвегия (Осло) / Швеция (Стокгольм), проходит по территории Дании, Германии, Австрии до Италии (Палермо)
RFC4	Atlantic	Проходит от Португалии (Лиссабон) по территории Испании, Франции до Германии (Манхейм)
RFC5	Baltic – Adriatic	Гдыня / Свиноусце (Польша), проходит по территории Чехии, Словакии, Австрии, Словении до Италии (Болонья)
RFC6	Mediterranean	Альхесирас (Испания), проходит по территории Франции, Италии, Словении до Венгрии (Захонь)
RFC7	Orient / East – Med	Патра (Греция), через Болгарию, Румынию, Венгрию, Словакию, Чехию до Германии
RFC8	North Sea – Baltic	Брюгге (Бельгия), через Нидерланды, Германию, Польшу, Литву, Латвию, Эстонию
RFC9	Rhine – Danube	Матовице (Словакия), через Венгрию, Чехию, Австрию, Германию до Франции (Страсбург)
RFC10	Alpine – Western Balkan	Зальцбург (Австрия), через Венгрию, Хорватию, Словению, Сербию до Болгарии (Страсбург)
RFC11	Amber	Варшава (Польша), через Словакию до Венгрии

Источник: составлено авторами по материалам<sup>43, 44</sup>.

Наиболее важными для данного исследования являются конкурирующие с Северным транзитным коридором или дополняющие его европейские маршруты № 5–11.

Необходимо отметить, что развитие маршрутов региона Восточной Европы включает планы по модернизации железнодорожной сети прибалтийских стран. Эстония, Латвия и Литва имеют ширину железнодорожной колеи, соответствующую российским и белорусским стандартам (1520 мм) и отличающуюся от европейской. Это создает проблему для железнодорожного сообщения с Польшей. Проект Rail Baltica, который свяжет три балтийские страны с Польшей, будет построен со стандартной европейской шириной колеи UIC 1435 мм. Это должно обеспечить решение для международного трафика со странами Южной Европы в рамках маршрута Via Carpatia и повысить эффективность транзита поступающих по Среднему коридору грузов в Северную Европу.

Польша, являющаяся ключевым логистическим хабом европейской части Нового Шелкового пути, оказывается слабо задействована в реализации новых транспортных маршрутов, а потому реализация проекта Rail Baltica позволяет Польше увеличить объемы транзитных грузов по направлению Север – Юг (с потенциальным сопряжением со Средним транспортным коридором в Румынии) для замещения выпадающих объемов грузового транзита по Северному коридору.

<sup>43</sup><https://rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information>.

<sup>44</sup>The Container Port Performance Index 2020. International Bank for Reconstruction and Development. International Development Association or The World Bank, 2021. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/37538/P1758330e0760804c082810d112b2854b09.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Помимо развития коридоров Восточной Европы, в 2021 г. особое внимание стало уделяться и развитию Балканского региона, что обусловлено в том числе возможностью реализации альтернативных маршрутов поставки китайских товаров в Европу, например, с помощью мультимодальных решений с использованием на части маршрута морского транзита в порт Пирей (Греция) с последующей транспортировкой груза по железнодорожному маршруту, проходящему по территории Балкан (европейский коридор сети TEN-T № 7 – Orient / East – Med – и европейский коридор сети TEN-T № 10 – Alpine – Western Balkan).

Проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры в этом регионе имеют ключевое значение для замещения транзита по Северному коридору через Россию и Беларусь, однако их реализация сталкивается со значительными трудностями. Так, пропускная способность на маршруте от Пирея до Будапешта недостаточна для обеспечения грузопотока, а расширение в сторону Северной Европы и стран Бенилюкса еще не реализовано.

В настоящее время осуществляется разработка европейских инвестиционных проектов, ориентированных на Западные Балканы. Одна из задач – добиться соответствия железнодорожных сетей региона европейским стандартам и использовать решения в области модернизации подвижного состава, внедрения ERTMS и соблюдения всех аспектов TEN-T, включая, например, правила безопасности дорожного движения<sup>45</sup>. Флагманские проекты в регионе включают следующие направления:

1. Планируется расширение железнодорожного сообщения коридора № 10 между Сербией и Хорватией, Сербией и Болгарией, Сербией и Северной Македонией; железнодорожное сообщение коридора № 7 между Скопье (Северная Македония) и границей с Болгарией. В частности, в октябре 2021 г. начались работы по реконструкции железнодорожной линии Ниш – Брестовац, которая является частью коридора № 10 (реконструкция должна быть завершена в июне 2023 г.).

2. Другая ветвь коридора № 10 разделяется в Нише и идет в сторону Софии в Болгарии и далее в Стамбул в Турции. Эта ветка также будет модернизирована и электрифицирована, завершение работ ожидается в 2025 г. По окончании реконструкции скорость линии будет повышена до 120 км/ч (сейчас скорость на большинстве участков не превышает 30 или 50 км/ч). Время в пути также будет значительно сокращено, а годовой объем грузовых перевозок по линии, по оценкам, увеличится на 30 %<sup>46</sup>.

3. Планируется также расширение железнодорожного сообщения, предусматривающее соединение столиц региона Центральной Европы через Сараево в Боснии и Герцеговине с портом Плоче на Адриатическом побережье; соединение Белграда с Подгорицей и черногорским портом Бар. Так, в 2022 г. закончился ремонт железнодорожного участка, соединяющего Белград с Нови-Садом в Сербии – участок является частью железнодорожной линии, соединяющей Сербию и Венгрию, финансируемой Китаем в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

Сербия становится важной транзитной страной, соединяющей Западную Европу и Юго-Восточную Европу. Наиболее важным для данной страны является коридор № 10, который проходит из Зальцбурга в Австрии в Салоники в Греции и через вторую ветку из Будапешта в Венгрии в Стамбул в Турции. Эти две ветви образуют форму буквы X, а линии пересекаются в Сербии.

<sup>45</sup> <https://www.railfreight.com/railfreight/2022/05/25/how-can-the-western-balkans-ten-t-integration-change-european-rail>.

<sup>46</sup> <https://www.railfreight.com/corridors/2022/01/26/where-will-the-renewed-railways-of-serbia-lead-us>.

Развитие сети железных дорог, их электрификация, обновление инфраструктуры являются важными элементами обеспечения внутренних маршрутов к греческим портам, куда китайские грузы могут поступать при поставке морем через Суэцкий канал. Кроме того, в начале июня 2022 г. была запущена новая железнодорожная линия из румынского порта Констанцы в венгерскую столицу Будапешт, предполагающая движение контейнерных поездов по участку Констанца – Бухарест – Крайова – Тимишоара – Будапешт.

Наконец, в рамках предложения более эффективных мультимодальных решений для региона Восточной и Центральной Европы CEVA Logistics в июне 2022 г. запустила новый еженедельный интермодальный рейс из Триеста в этот регион. Итальянский порт Триеста можно эффективно использовать для работы в качестве хаба для перевозок азиатских грузов в страны Центральной и Восточной Европы. Его полноценное подключение к проекту Среднего коридора вряд ли выглядит рациональным, однако возрастает его роль как порта, принимающего морские грузы, поступающие из Китая по Суэцкому каналу с целью дальнейшей транспортировки по европейским железнодорожным маршрутам в рамках роста интереса перевозчиков к замене Северного маршрута мультимодальными решениями.

По результатам исследования транспортных коридоров необходимо сделать следующие выводы:

- морские перевозки остаются существенно более длительным и более дорогим вариантом по сравнению с железнодорожным транзитом по направлению Китай – Европа, что подталкивает перевозчиков искать сухопутные или мультимодальные решения;
- рост политических противоречий, ужесточение санкционного режима привели к росту заинтересованности перевозчиков в отказе от традиционного сухопутного транзита китайских грузов в Европу по Северному коридору в пользу альтернативных маршрутов и в первую очередь Среднего транзитного коридора;
- маршрут Среднего транзитного коридора на данный момент не является полноценной заменой маршруту, проходящему по территории России и Беларуси в силу его сложности, роста сроков и стоимости перевозки, но главное – в силу его недостаточной пропускной способности;
- ключевые узкие места альтернативных Северному маршруту вариантов – низкая пропускная способность Каспийского участка, низкая эффективность транзита по Транскавказскому железнодорожному участку и недостаточность его инфраструктуры;
- высокие оцениваемые военные риски черноморского транзита и рост стоимости страхования грузов;
- перегруженность основного перевалочного узла для грузов Среднего транзитного коридора в Европе – порта Констанцы;
- недостаточная развитость европейской сети транспортных коридоров TEN-T в странах Юго-Восточной Европы и особенно Балкан;
- участники альтернативных Северному маршруту транзитных направлений, реагируя на рост спроса со стороны перевозчиков, принимают активные организационные и инвестиционные меры по «расшировке» узких мест и повышению пропускной способности Среднего транзитного коридора.

Таким образом, несмотря на то, что в краткосрочной перспективе Средний коридор не может стать полноценной заменой Северному, уже в среднесрочной перспективе риски значительного перетока грузов с российского и белорусского участков в пользу иных транзитных решений будут возрастать.

### Источники

1. Винокуров, Е. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклады и рабочие документы / Е. Винокуров, А. Ахунбаев, М. Шашкенов. – Алматы, Москва : Евразийский банк развития, 2021. – 124 с.

Vinokurov, E. The international transport corridor “North-South”: the creation of the transport framework of Eurasia. Reports and working papers / E. Vinokurov, A. Akhunbayev, M. Shashkenov. – Almaty, Moscow : Eurasian Development Bank, 2021. – 124 p.

2. Bersenev, A. Silk Road Rail Corridors Outlook and Future Perspectives of Development [Electronic resource] / A. Bersenev, M. Chikilevskaya, I. Rusinov // Procedia Computer Science. – 2020. – Vol. 167 (5). – P. 1080–1087. – Mode of access: <https://doi.org/10.1016/j.procs.2020.03.407>.

3. Aragones, V. Improving Freight Transit and Logistics Performance of the Trans-Caucasus Transit Corridor. Strategy and Action Plan. World Bank Group [Electronic resource] / V. Aragones, N. Valiyev [et al.]. – Mode of access: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/33554/Improving-Freight-Transit-and-Logistics-Performance-of-the-Trans-Caucasus-Transit-Corridor-Strategy-and-Action-Plan.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. – Date of access: 23.10.2022.

*Статья поступила в редакцию 02.12.2022 г.*

УДК 338. 24

**D. Yafimchanka**

**N. Lapatava**

*The Institute of Economics of the NASB (Minsk)*

## DIGITAL TRANSFORMATION OF THE ECONOMY: APPROACHES TO MONITORING AND ASSESSMENT OF THE LEVEL OF DIGITAL DEVELOPMENT

*Approaches to monitoring and evaluating the digital transformation of the economies of countries have been evaluated. It has been revealed that the quantitative assessment can differ significantly when choosing one or another definition and assessment approach, which is due to the lack of a clear and unambiguous definition of the term «digital economy». Methodologies for monitoring and evaluating the development of the digital economy have been considered, which can be divided into three groups: tools developed to measure specific parameters of the development of the digital economy; ratings based wholly or in large part on statistical data of a technical nature; ratings that use a mixed approach, i.e. combining some of the available statistical data with estimated indicators. General directions for the study of the digital development of countries within the framework of global indexes have been identified, as well as conditional groups of generalized indicators have been identified: human capital, infrastructure, technology, e-government, and others. It has been established that, quantitative and summary indicators contained in the databases of international organizations such as the Organization for Economic Cooperation and Development, International Telecommunication Union, Eurostat, UNESCO and others, as well as data obtained during surveys, are widely used for the development of indexes. A comparative analysis of statistical indicators for evaluating the digital economy has been carried out and key measurement blocks of Eurostat, the Russian Federation and the Republic of Belarus have been identified.*

**Keywords:** *digital transformation; digital economy; assessment methodology; statistics; measurement system; statistical databases; system of national accounts; international ratings; global indexes.*