



## КРЕАТИВНАЯ ЭКОНОМИКА

Том 13 ● Номер 3 ● март 2019

ISSN 1994-6929

Journal of Creative Economy



издательство

Креативная  
экономика

# Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации. Некоторые аспекты реализации

Зубаков Г.В.<sup>1, 2</sup>, Проценко О.Д.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> НП «Инновационный логистический центр», Москва, Россия

<sup>2</sup> РАНХиГС – Высшая школа корпоративного управления, Москва, Россия

<sup>3</sup> Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Москва, Россия

### АННОТАЦИЯ:

Работа посвящена актуальным вопросам практической реализации сервисов цифровой трансформации в экономических процессах транспорта, внешней и взаимной торговли в условиях цифровой экономики. Авторы анализируют принятые в последнее время в странах ЕАЭС документы стратегического планирования, которые предусматривают меры, направленные на стимулирование развития цифровых технологий и их использование в различных секторах экономики, в том числе и программу «Цифровая экономика Российской Федерации». Делается акцент на факт отсутствия определения «Цифровая экономика» в утвержденном программном документе, в котором основное внимание удалено развитию чисто инфраструктурных элементов нового экономического уклада. Авторы, отмечая сервисный характер транспортной отрасли, предлагают новый принцип первоочередного внедрения инновационных цифровых управляемых механизмов в транспортные процессы: сначала конструирование новых цифровых сервисов, далее – создание или комплексирование инфраструктуры, необходимой для их обеспечения.. Критикуя тенденцию «отцифровки» транспортных процессов, поддерживаемых существующей нормативной базой, авторы отмечают необходимость разработки новой нормативной базы, поддерживающей работу созданных механизмов. В работе особое внимание удалено вопросам цифровой трансформации, вопросам преобразования соответствующего бизнес процесса в новой экономике. Коренным отличием цифровой трансформации от автоматизации и информатизации является создание новых возможностей и построение новых процессов и сервисов, а не просто повышение эффективности (снижение затрат на реализацию) уже существующих. Практическая реализация сервисов цифровой трансформации для государства и бизнеса рассматривается на примерах инновационного проекта, «Цифровая платформа транспортного комплекса». Платформа представляет собой нейтральную к внешнеторговым и транспортным процессам отраслевую информационную среду, обеспечивающую максимально возможную степень оптимизации логистических издержек субъектов транспортно-логистических процессов без снижения уровня государственного контроля. Авторы анализируют механизмы создания новых управляемых цифровых сервисов для субъектов транспортной инфраструктуры РФ на всех видах транспорта, по любым процессам и видам деятельности. Особое внимание уделяется вопросам организации электронного взаимодействия субъектов транспортной инфраструктуры с государственными органами на уровнях B2G, G2G, S2S с использованием механизмов «единого окна». Предлагается вариант его практической реализации.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** цифровая экономика, цифровая трансформация, логистика, «единое окно», цифровые сервисы, цифровая платформа транспортного комплекса, внешняя и взаимная торговля.

## The digital platform of the transport complex of the Russian Federation. Some aspects of the implementation

Zubakov G.V.<sup>1, 2</sup>, Protsenko O.D.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Non-profit partnership “Innovative logistics center”, Russia

<sup>2</sup> RANEPA - Graduate School of Corporate Management , Russia

<sup>3</sup> The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia

## Введение

Наступившая эпоха цифрового управления экономическими процессами диктует применение новых инновационных управлений механизмов, адекватно отвечающих глобальным вызовам. Происходящие изменения технологического уклада во всех без исключения отраслях народного хозяйства требуют кардинально новых национальных и отраслевых стратегий и программ, направленных на реинжиниринг существующих процессов управления.

### ABSTRACT:

The work is devoted to the topical issues of practical implementation of digital transformation services in the economic processes of transport, foreign and mutual trade in the digital economy. The authors analyze the strategic planning documents adopted recently in the EAEU countries, which provide for measures aimed at stimulating the development of digital technologies and their use in various sectors of the economy, including the program "Digital economy of the Russian Federation". Emphasis is placed on the fact that there is no definition of "digital economy" in the approved policy document, which focuses on the development of purely infrastructural elements of the new economic order. The authors, noting the service nature of the transport industry, propose a new principle of priority implementation of innovative digital management mechanisms in transport processes: first, the construction of new digital services, then – the creation or integration of infrastructure necessary to ensure them. Criticizing the trend of "digitization" of transport processes supported by the existing regulatory framework, the authors note the need to develop a new regulatory framework that supports the work of the created mechanisms. Special attention is paid to the issues of digital transformation, the transformation of the relevant business process in the new economy. The fundamental difference between digital transformation and automation and Informatization is the creation of new opportunities and the construction of new processes and services, and not just improving the efficiency (reducing the cost of implementation) of existing ones. The practical implementation of digital transformation services for the state and business is considered on the examples of the innovative project, "digital platform of the transport complex". The platform is a neutral to foreign trade and transport processes industry information environment that provides the maximum possible degree of optimization of logistics costs of transport and logistics processes without reducing the level of state control. The authors analyze the mechanisms of creating new management digital services for the subjects of transport infrastructure of the Russian Federation in all modes of transport, in any processes and activities. Particular attention is paid to the organization of electronic interaction of transport infrastructure with public authorities at the levels of B2G, G2G, S2S using the mechanisms of "single window". The variant of its practical realization is offered.

**KEYWORDS:** digital economy, digital transformation, logistics, single window, digital services, digital platform of the transport system of foreign and mutual trade

**JEL Classification:** F10, L91, O31, O32, O33

**Received:** 20.03.2019 / **Published:** 31.03.2019

© Author(s) / Publication: CREATIVE ECONOMY Publishers  
For correspondence: Zubakov G.V. [zubakov@ilc.ru]

### CITATION:

Zubakov G.V., Protsenko O.D. (2019) Tsifrovaya platforma transportnogo kompleksa Rossiyskoy Federatsii. Nekotorye aspekty realizatsii [The digital platform of the transport complex of the Russian Federation. Some aspects of the implementation]. Kreativnaya ekonomika. 13. (3). – 407-420.  
doi: [10.18334/ce.13.3.40461](https://doi.org/10.18334/ce.13.3.40461)

Принятые в последнее время в странах ЕАЭС и, в первую очередь, в Российской Федерации документы стратегического планирования предусматривают меры, направленные на стимулирование развития цифровых технологий и их использование в различных секторах экономики, в социально-экономической сфере, государственном управлении и бизнесе. В соответствии с положениями Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы Правительством РФ была принята Программа «Цифровая экономика Российской Федерации» (распоряжение № 1632-р. от 28.07.2017 г.) В данном документе формулируются цели и задачи основных мер государственной политики Российской Федерации по созданию необходимых условий для развития цифровой экономики государства, в которой данные в цифровой форме являются ключевым фактором производства во всех сферах социально-экономической деятельности, что повышает конкурентоспособность страны, качество жизни граждан, обеспечивает экономический рост и национальный суверенитет.

Важно, что впервые, отвечая мировым вызовам необходимости повышения конкурентоспособности экономики, устранения существующих препятствий и ограничений для создания и развития высокотехнологических бизнесов и недопущения новых ограничений и угроз, в государстве на уровне национальной Программы провозглашена задача создания новой экосистемы цифровой экономики, обеспечивающей эффективное трансграничное взаимодействие бизнеса, научно-образовательного сообщества, государства и граждан.

Программа «Цифровая экономика Российской Федерации» предполагает комплекс стратегических мероприятий первоочередного развития важнейших отраслей отечественной экономики. В дополнение к пяти базовым секторам, вошедшим в стариковую версию Программы, решением Правительства документ дополнен разделом «Транспорт и логистика», дающим старт развития цифровой трансформации в транспортной отрасли страны. В этой связи есть необходимость остановиться на ряде принципиальных моментов развития транспорта в РФ и странах ЕАЭС в целом с позиций существующих тенденций цифровой экономики и существующей Программы.

Важным моментом является отсутствие определения «цифровая экономика» в утвержденном программном документе. В том числе и по этой причине, в Программе

## ОБ АВТОРАХ:

**Зубаков Геннадий Викторович**, кандидат экономических наук директор преподаватель образовательных программ (zubakov@ilc.ru)

**Проценко Олег Дмитриевич**, д.э.н., профессор, научный руководитель факультета маркетинга и международного сотрудничества, заслуженный экономист РФ (procenko@ranepa.ru)

## ЦИТИРОВАТЬ СТАТЬЮ:

Зубаков Г.В., Проценко О.Д. Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации. Некоторые аспекты реализации // Креативная экономика. – 2019. – Том 13. – № 3. – С. 407-420.  
doi: [10.18334/ce.13.3.40461](https://doi.org/10.18334/ce.13.3.40461)

основное внимание уделено развитию чисто инфраструктурных элементов нового экономического уклада. Логика понятна. Сначала, надо построить новую передовую инфраструктуру, а уже затем – на ее основе, разрабатывать новые цифровые сервисы. Не оспаривая безусловную необходимость развития инфраструктурных компонент новых сквозных технологий, необходимо отметить сервисный характер транспортной отрасли, предполагающий первоочередное внедрение инновационных цифровых управленческих механизмов в транспортные процессы. Видится именно такой алгоритм: сначала конструирование новых цифровых сервисов, далее – создание или комплексирование инфраструктуры, необходимой для их обеспечения. Второе предполагает и разработку новой нормативной базы, поддерживающей работу созданных механизмов. Это очень принципиально. В последнее время наблюдается тенденция «отцифровки» транспортных процессов, поддерживаемых существующей нормативной базой. Например, создание «электронных накладных» новой экономики по видом транспорта планируется в рамках существующего нормативно-правового поля. Результат понятен заранее – нового качества управления мы не получим. В лучшем случае, такой подход приведет лишь к рамочной автоматизации старых бизнес-процессов.

Необходимо отметить, что цифровые сервисы новой экономики являются сервисами цифровой трансформации. Определения «цифровая трансформация» в программном документе также нет, и это приводит к непониманию разницы понятий «автоматизация» и «цифровая трансформация». Цифровая трансформация (наши западные партнеры часто используют термин «digitalisation») является важнейшим механизмом построения цифровой экономики. Для стройности рассуждений можно дать рабочее определение цифровой экономики как «науки о принципах управления в сфере производства, распределения, обмена и потребления товаров и услуг, в которой инструментом управления выступают данные в цифровой форме».

Цифровая трансформация – это преобразование соответствующего бизнес-процесса в новой экономике. Коренным отличием цифровой трансформации от автоматизации и информатизации является создание новых возможностей и построение новых процессов и сервисов, а не просто повышение эффективности (снижение затрат на реализацию) уже существующих. Кстати, перевод термина «digitalisation» на русский язык привел к появлению термина «цифровизация», под которым многими понимается банальная «отцифровка» старых технологий.

Сервисы цифровой трансформации должны отвечать трем критериям: лучше, быстрее, дешевле. Лучше: качественные сервисы, созданные для участников транспортного процесса, подходящие для устройств, ими используемых, максимально упрощенные и персонализированные, интуитивно понятные и простые в использовании. Быстрее: сервисы должны сокращать число обязанностей и количество шагов, проходимых пользователем, а также сокращать время, необходимое для обработки информации и время предоставления самих сервисов. Дешевле: цифровые сервисы должны

помочь снизить затраты – как для органов власти, так и для соответствующих субъектов процесса. Все вышеперечисленное отвечает требованиям рассмотрения транспортного процесса с позиций логистики, науки отвечающей за рационализацию связанных потоков в экономической системе: материального, финансового, информационного... Логистика не подменяет собой транспортную отрасль, а является основным механизмом ее функционирования. В этой связи немного нелогично звучит название нового раздела, дополняющего Программу: «Транспорт и логистика». Критерии логистики – критерии эффективности транспортной отрасли.

В соответствии с принятым программным документом, цифровая экономика представлена тремя взаимодействующими уровнями, влияющими на жизнь граждан и общества в целом: рынки и отрасли экономики, где осуществляется взаимодействие конкретных субъектов, поставщиков и потребителей товаров, работ и услуг; платформы и технологии, где формируются компетенции для развития рынков и отраслей экономики; среда, которая создает условия для развития платформ и технологий, охватывающая нормативное регулирование, информационную инфраструктуру, кадры и информационную безопасность. На этих постулатах базируется инновационный проект, одобренный Минтрансом РФ: «Цифровая платформа транспортного комплекса» (ЦПТК). Целями одноименной новой отраслевой программы являются: повышение эффективности управления транспортным комплексом, его интеграции в мировую цифровую транспортную систему, перевод национальной транспортной отрасли на электронный, безбумажный документооборот с использованием лучших международных и отечественных стандартов и практик, обеспечение максимальной загрузки отечественной транспортной инфраструктуры в новых условиях глобального мирового транспортного рынка. В механизмы построения цифровой платформы закладываются тенденции сокращения логистических издержек во всех цепях поставок по международным транспортным коридорам, проходящим через территорию страны, сокращение сроков оформления в транспортно-логистических узлах, уменьшения интегрального количества оформляемых «бумажных» документов. Реализация проекта позволит осуществить обеспечение автоматизированной заполняемости информационных ресурсов Минтранса достоверной, унифицированной и гармонизированной первичной информацией о подведомственных процессах транспортной отрасли.

Функционал цифровой платформы (ЦПТК) должен обеспечивать различные виды цифровых сервисов для государства и бизнеса.

Например, платформа может сформировать и сопровождать ведение единого реестра государственных информационных стандартов в целях организации взаимодействия различных видов транспорта. Сервисами цифровой платформы для государства могут быть единые реестры объектов и субъектов транспортной безопасности, транспортной инфраструктуры, транспортных средств, субъектов отрасли, например: реестр пилотов ГА, реестр беспилотных транспортных средств и т. д.

В число первоочередных цифровых сервисов платформы могут быть включены услуги по ведению и предоставлению НСИ субъектам транспортной отрасли для поэтапного перевода существующих информационных систем в единые отраслевые стандарты. На основе интеграции в цифровой платформе корпоративных, отраслевых и международных стандартов, интеграции существующих технологических и технических компетенций предполагается реализация информационного взаимодействия между различными источниками информации на транспортном комплексе. На этой основе возможна интеграция информации, получаемой от интеллектуальных транспортных систем, организация юридически значимого безбумажного документооборота в транспортных процессах, создание механизмов доверенной третьей стороны на транспорте. С использованием интегральных механизмов ЦПТК предполагается реализовать обработку и анализ больших массивов данных, моделирование транспортных процессов на основе информации из различных источников и различных систем, создание приложений на основе технологий распределенных баз данных. На основе агрегации информационных ресурсов на базе ЦПТК возможна реализация «умных» объектов транспортной инфраструктуры.

Чрезвычайно важно отметить, что интегрируя существующие информационные ресурсы и компетенции на основе корпоративных стандартов платформы, можно реализовать принципиально новые управленческие цифровые сервисы для субъектов транспортной инфраструктуры РФ на всех видах транспорта, по любым процессам и видам деятельности. В их число может входить и организация электронного взаимодействия субъектов транспортной инфраструктуры с государственными органами на уровнях B2G, G2G, S2S с использованием механизмов «единого окна». Цифровые сервисы могут относиться к категориям сервисов управления заказами, объектами, процессами, иметь справочный и аналитический характер. В качестве первоочередного проекта цифровой платформы планируется реализация цифровых сервисов по бронированию электронных очередей в местах прилегающих к многосторонним автомобильным пунктам пропуска на границе РФ. На интегральном функционале партнеров цифровой платформы планируется реализация цифровых сервисов по предварительному информированию таможенных органов на авиационном транспорте с однократным предоставлением комплексной информации и последующим безбумажным оформлением процессов прибытия, помещения на СВХ, транзита, выпуска и пр. При этом платформа представляет собой единую точку доступа для участников перевозочных и внешнеторговых процессов при подаче сведений в электронной форме, необходимых для прохождения всех видов государственного контроля в соответствии с законодательством РФ и ЕАЭС.

Взаимодействие информационных ресурсов цифровой платформы с ресурсами субъектов транспортной отрасли осуществляется строго по разработанным и утвержденным регламентам информационного обмена с использованием унифицированных и гармонизированных стандартов представления данных, используемых для меж-

государственного информационного взаимодействия стран ЕАЭС. Взаимодействие ЦПТК с государственными информационными планируется реализовать на базе существующей инфраструктуры межведомственного взаимодействия транспортного комплекса. Информационный обмен с государственными информационными системами органов исполнительной власти стран-членов ЕАЭС планируется осуществлять через информационную систему внешней и взаимной торговли на основе существующих протоколов информационного обмена, разработанных ЕЭК. Аналогично, возможна организация международного безбумажного электронного обмена, в первую очередь, в рамках внешнеторговых операций со странами АТЭС. Важно подчеркнуть, что в основе построения цифровых сервисов платформы лежат принципы однократности предоставления, сбора, размещения в ресурсах платформы информации, аналогичной по содержанию, степени детализации и периодичности, с последующей организацией обмена такой информацией между информационными ресурсами пользователей цифровой платформы. При размещении информации в информационных ресурсах цифровой платформы обязательно должен соблюдаться принцип использования корпоративных унифицированных и гармонизированных справочников, классификаторов и реестров.

Цифровая платформа транспортного комплекса представляет собой нейтральную к внешнеторговым и транспортным процессам отраслевую информационную среду, обеспечивающую максимально возможную степень оптимизации логистических издержек субъектов ВЭД без снижения уровня государственного контроля. Исключение в цифровых сервисах платформы бумажного документооборота означает, что бумажные формы документов могут появляться исключительно только в виде распечатки их электронных форм, существующих в стандартизированном и гармонизированном виде в ресурсах цифровой платформы. Все построение цифровых сервисов в ЦПТК строится исключительно на договорной основе. На договорной основе реализуются элементы инфраструктуры платформы, интеграция компетенций и механизмы реализации цифровых сервисов. Хозяйствующие субъекты, реализующие информационные сервисы ЦПТК, осуществляют свою деятельность на платной основе на базе специальных соглашений с оператором платформы. Могут быть использованы любые коммерческие формы таких соглашений от аренды приложений до концессии на оказание сервисов.

Необходимый юридически значимый электронный документооборот обеспечивается с помощью партнерских удостоверяющих центров цифровой платформы и организации на их основе национальной и трансграничной сети доверия. Защита информации цифровых сервисов реализуется оператором платформы за счет собственных и партнерских специализированных ресурсов.

Цифровая платформа не подменяет и не должна подменять собой существующие и перспективные разработки вариантов реализации единой информационной среды транспортного комплекса. ЦПТК представляет собой альтернативный вариант реа-

лизации нейтральной единой отраслевой информационной среды с возможными конкурентными преимуществами для субъектов транспортных процессов. Такими преимуществами являются: нейтральность к бизнесу, нейтральность к форме и целям государственного контроля, быстрота и достоверность обработки информации, ликвидация бумажного документооборота, комплексность сервисов, качество и надежность. Все цифровые сервисы платформы по организации электронного безбумажного взаимодействия реализуются от имени и по поручению реальных участников транспортных процессов (перевозчиков, складских операторов, экспортеров и импортеров, декларантов, экспедиторов) в соответствии с существующим законодательством РФ и ЕАЭС. Фактом заключения договора может являться электронная регистрация участника ВЭД на портале платформы.

Цифровые сервисы ЦПТК создаются преимущественно с использованием современных механизмов цифровой трансформации, интегрирующих любые возможные имеющиеся на рынке информационные приложения, для достижения требуемого результата. Преимущественное использование технологий цифровой трансформации диктуется необходимостью минимизации временных и финансовых затрат на разработку сервисов ЦПТК. В этом случае последние не подменяют существующие на рынке цифровые решения и не конкурируют с ними, а интегрируются для получения нового качества и достижения максимальной эффективности транспортных процессов. Цифровая трансформация диктует необходимость кардинальных изменений в подходах к организации бизнес-процессов цифровых сервисов платформы, затрагивающих абсолютно все их аспекты. В основе трансформации лежит идея непрерывной модернизации бизнес процессов и сервисов, постоянного их улучшения. Главное – это те инвестиции в технологии, которые изменяют сам метод реализации сервисов, сам принцип организации бизнес-процессов, в технологии, которые меняют и стратегию развития бизнеса и его инфраструктуру. Трансформируется не только сама модель организации бизнес-процессов информационного взаимодействия, трансформируются и производимые информационно-технологические сервисы. Они приобретают новое качество, которое касается не только их параметров эффективности: себестоимости, цены, производительности, но и абсолютно новых критериев: безопасности, экологичности, доступности, культуры.

Построение информационно-технологических сервисов цифровой платформы в парадигме цифровой трансформации диктует необходимость тесной интеграции бизнес-процессов, построения «сквозных» технологий, определения параметров качества производимых услуг, их непрерывного управляемого развития в соответствие с требованиями экономики. Результат – это новая инфраструктура информационных услуг, которая отвечает запросам на интеграцию, инновационность технологий, тесное взаимодействие с партнерами и клиентами. Цифровые сервисы в новых условиях – это быстрая интеграция самых современных инноваций, вместо длительной, трудоемкой и дорогостоящей их разработки в старой парадигме. Требование трансформации –

поддерживать непрерывное развитие единой информационной среды. Изменение в логистике услуг неизбежно приводит к реинжинирингу бизнеса, который, в свою очередь, требует достижения нового качества управленческих процессов. Трансформация непрерывна, необходимость трансформации возникает всегда и, поэтому, движение в этом треугольнике: «логистика» – «реинжиниринг» – «управление» происходит постоянно.

Важно еще раз отметить отличие простой автоматизации бизнес-процессов от цифровой трансформации. В первом случае цифровые инновации внедряются в старые технологии, модернизируются старые информационные сервисы. Во втором случае «с нуля» создаются новые информационно-технологические сервисы и новые бизнес процессы, основанные на новой цифровой стратегии.

Цифровая трансформация интегрируя необходимые информационные компоненты различных источников, позволяет реализовать новые сервисы сетевого управления ресурсами подведомственных бизнес-процессов. Проще и дешевле становятся механизмы управления рисками, аналитические услуги интеллектуальной среды управления знаниями и корпоративной нормативной базой. Новые тенденции заставляют производителей инфраструктурных информационных компонент переходить на сервисные схемы реализации своих услуг. Это дает возможность интеграции самых современных инноваций и в области управления базами данных без рисков потери суверенитета реализуемых сервисов.

Принципиальным элементом цифровой трансформации, который необходимо учесть при реализации корпоративной единой информационной среды цифровой платформы, является смена принципов интеграции сервисов. Место конкуренции занимают партнерство, коопeração услуг, взаимовыгодное сотрудничество. Коопेरация в условиях цифровой экономики носит абсолютно инновационный характер, характер взаимного предоставления новых информационных услуг. Используя партнерские сервисы, цифровая платформа может создавать свои собственные новые электронные услуги, которые также могут быть реализованы иными «цифровыми» структурами для создания более сложных интегральных сервисов, может выставлять их на отраслевой и международный цифровой рынок.

Одним из важнейших аспектов эффективного информационного взаимодействия логистических субъектов транспортных процессов является реализация принципа однократного предоставления информации, необходимой для обеспечения реализации процесса в стандартизированной и гармонизированной форме. Механизм «единого окна», обеспечивающий такую реализацию, является фундаментальным элементом организации международных цепей поставок. Он регламентируется соответствующими положениями СЕФАКТ ООН, посвященными процессам сбора, определения, анализа и согласования данных, необходимых для удовлетворения потребностей государственных ведомств, занятых в процессах контроля транспортных и внешнеторговых операций. С его помощью достигается устранение избыточности

и дублирования данных в процессах информационного взаимодействия B2G и G2G, приводящее «к увеличению издержек и неэффективности при проведении внешне-торговых сделок». Рекомендация № 34 ([www.unesco.org/trade](http://www.unesco.org/trade)) декларирует, что «на практике, создание механизма «единого окна» для международной торговли в критической степени зависит от наличия упрощенных и стандартизованных наборов данных». В этой связи уместно напомнить, что процесс устранения несоответствия и избыточности данных носит название «гармонизации данных» и является важнейшим этапом в формировании структур электронных документов при организации межсистемного информационного взаимодействия.

Рекомендация № 34 была принята в конце 2010 года. В настоящее время, при абсолютной очевидности выгоды, получаемой от реализации стандартизированного и унифицированного информационного обмена между компаниями-участниками транспортно-логистических процессов и государственными ведомствами, многочисленные попытки государства системно реализовать все этапы Рекомендации не привели к желаемому результату. Причиной этого является, в первую очередь, практически полное отсутствие государственных механизмов унификации, стандартизации и гармонизации внешнеторговой и транспортно-логистической информации даже в традиционной «бумажной» форме, присущих многим странам, реализовавшим в той или иной мере технологии «единого окна». Оказывается, невозможно описать и проанализировать существующие внешнеторговые и транспортно-логистические процессы, опираясь на практически полное отсутствие регламентации транспортных и торговых операций, их несоответствие с таможенными практиками. Решения по унификации и стандартизации только транспортно-экспедиторского законодательства в сегодняшних экономических условиях займет многие годы, в течение которых наши западные партнеры получат весомое преимущество в реализации «цифровых технологий». Предложения ряда экспертов, оперирующих опытом внедрения «электронного билета» в авиации, по гармонизации и стандартизации государственного контроля за внешней торговлей и транспортом, путем закупки комплексных глобальных информационных решений, очевидно, не подходят для нашей страны, поскольку несут в себе угрозы потери национального суверенитета. Это критично в сегодняшней внешнеполитической ситуации. Подобные подходы, обычно, практикуются для слаборазвитых и лишенных внешнеторговых амбиций стран.

Необходимо, опираясь на международные нормы, искать зеркальный подход, который позволил бы нашему государству не находиться в числе отстающих в международной внешнеторговой логистике, а опережающими темпами развивать инновационные механизмы цифровой экономики. Возможно немного поменять последовательность этапов создания элементов механизма «единого окна», что совершенно не противоречит Рекомендациям СЕФАКТ ООН и полностью соответствует работам, проводимым в ЕЭК по унификации, стандартизации и гармонизации электронного взаимодействия в общих процессах внешней и взаимной торговли стран-членов ЕАЭС. Эти мысли

прозвучали в выступлениях ряда руководителей ЕЭК ЕАЭС, экспертов отрасли на прошедшей в декабре 2017 года международной научно-практической конференции «Единое окно на гребне нового технологического уклада». Отмечалось, что одна из последних рекомендаций СЕФАКТ ООН № 36 практически полностью посвящена вопросам обеспечения интероперабельности механизма «единого окна», т.е. его возможности осуществлять информационное взаимодействие с другими практиками «единого окна».

### Заключение

Учитывая тот факт, что в современных реалиях «цифровой экономики» все страны, в той или иной полноте, будут вынуждены перейти к реинжинирингу процессов внешнеторгового информационного взаимодействия, у стран – членов ЕАЭС в целом и у РФ в частности имеется неплохой шанс опережающего варианта развития. Вследствие наличия многих несоответствий в национальном торговом, транспортном и таможенном законодательстве, регламентирующем внешнеторговые процессы в стандартной «бумажной» форме, возможно одномоментно и полностью перейти на вариант электронного обмена стандартными и гармонизированными данными. При этом бумажные формы сохраняются в виде их необходимого представления, как распечатки электронных форм, только для поэтапного, пошагового, планового внедрения новых технологий. Именно такие механизмы положены в основу формирования корпоративного нормативно-правового поля цифровой платформы. Существующая инфраструктура партнеров цифровой платформы позволяет реализовать первоочередной пакет информационных сервисов с минимально возможным уровнем компенсирующих мероприятий. Реализация компенсирующих мероприятий может быть проведена как за счет бюджетных источников финансирования, так и за счет привлечения внебюджетных средств.

### ИСТОЧНИКИ:

1. Цифровая экономика: глобальные тренды и практика российского бизнеса. - М.: НИУ ВШЭ, 2017.
2. Цифровая повестка Евразийского экономического союза до 2025 года. Гарант. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru>.
3. Об Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года. Гарант. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru>.
4. Распоряжение Правительства РФ от 28.07.2017. № 1632-р «Об утверждении программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Гарант. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru>.
5. Поручение Председателя Правительства Российской Федерации №ДМ-П10-4806р от 28 июля 2018 г. Гарант. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru>.

6. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Указ Президента Российской Федерации №204 от 07 мая 2018 г. Гарант. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru>.
7. Паспорт приоритетного проекта Цифровой транспорт и логистика. Утвержден директором департамента проектной деятельности Правительства Российской Федерации №9373п-П6. от 13 декабря 2017 г. Гарант. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru>.
8. Цифровая Россия: новая реальность. Аналитический отчет. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.mckinsey.com/global-locations/europe-and-middleeast/russia/\\_ru/our-work/mckinsey-digital](http://www.mckinsey.com/global-locations/europe-and-middleeast/russia/_ru/our-work/mckinsey-digital).
9. Доклад «Цифровое правительство 2020. Перспективы для России». Всемирный банк. М., 2016 г
10. Актуализация систем «электронного правительства» для единого цифрового рынка. Окончательный аналитический отчет. 2015 год. Исследование, подготовленное для Европейской комиссии DG Communications Networks, Content and Technology. Europa. [Электронный ресурс]. URL: <https://ec.europa.eu>.
11. Смотрицкая И.И., Черных С.И. Современные тенденции цифровой трансформации государственного управления // Вестник института экономики Российской академии наук. – 2018. – № 5. – с. 22–36. – doi: 10.24411/2073-6487-2018-00002 .
12. Зубаков Г.В. Методологические аспекты построения единой информационной среды логистических процессов в условиях цифровой экономики // Логистика, транспорт, природообустройство: Материалы международной научно-практической конференции. Ереван, 2015. – с. 109.
13. Стратегия развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы. Указ Президента Российской Федерации от 9 мая 2017 года N 203. Docs. cntd.ru. [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420397755>.
14. Материалы Европейской Экономической Комиссии ООН. Рекомендация и руководящие принципы по созданию механизма «единого окна». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tsouz.ru>.
15. Упрощение и стандартизация данных для международной торговли. Материалы Европейской Экономической Комиссии ООН. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tsouz.ru>.
16. Выработка правовой основы системы «единого окна» в международной торговле. Материалы Европейской Экономической Комиссии ООН. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tsouz.ru>.
17. Щербаков В.В. Основы логистики. / учебник для вузов. - СПб.: Питер, 2009. – 426 с.
18. Зубаков Г.В. Инновационные аспекты логистики внешнеэкономической деятельности. Идеология построения единой информационной среды // Логистика. – 2010. – № 3. – с. 85-89.
19. Зубаков Г.В. Единая информационная среда таможенного союза –интеграция ре-

- сурсов и принцип «единого окна» управления. Eurasiancommission. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.eurasiancommission.org/hy/act/dmi/inftech/docs\\_pr/conf/Documents/v15.pdf](http://www.eurasiancommission.org/hy/act/dmi/inftech/docs_pr/conf/Documents/v15.pdf).
20. Зубаков Г.В. Единое окно таможенного союза требует единого управления. Tsouz.ru. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tsouz.ru/db/it/Documents/4.pdf>.

## REFERENCES:

- Tsifrovaya ekonomika: globalnye trendy i praktika rossiyskogo biznesa* [The digital economy: global trends and practice of Russian business] (2017). M.: NIU VShE. (in Russian).
- Scherbakov V.V. (2009). *Osnovy logistiki* [Fundamentals of logistics] SPb.: Piter. (in Russian).
- Smotritskaya I.I., Chernyh S.I. (2018). *Sovremennye tendentsii tsifrovoy transformatsii gosudarstvennogo upravleniya* [Modern Trends in the Digital Transformation of Public Administration]. *Bulletin of the Institute of Economics, RAS.* (5). 22-36. (in Russian). doi: 10.24411/2073-6487-2018-00002 .
- Zubakov G.V. (2010). *Innovatsionnye aspekty logistiki vnesheekonomiceskoy deyatelnosti. Ideologiya postroeniya edinoy informatsionnoy sredy* [Innovative aspects of the logistics of foreign trade. the ideology of building a unified information environment]. *Logistics.* (3). 85-89. (in Russian).
- Zubakov G.V. (2015). *Metodologicheskie aspekty postroeniya edinoy informatsionnoy sredy logisticheskikh protsessov v usloviyakh tsifrovoy ekonomiki* [Methodological aspects of creation of single information environment of the logistics processes in the digital economy] *Logistics, transportation, environmental engineering.* 109. (in Russian).

