Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2023. № 4. С. 81–85
State and Municipal Management. Scholar Notes. 2023;(4):81–85
Проблемы экономики

Научная статья
УДК 338
https://doi.org/10.22394/2079-1690-2023-1-4-81-85 EDN KBCUYT

Перспективы развития цифровых сервисов в транспортной системе в современных условиях

Хасан Умарович Магомадов[1], Олег Сергеевич Мелентьев[2]

[1, 2]Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Ростов-на-Дону, Россия

Автор ответственный за переписку: Хасан Умарович Магомадов, xas2004@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены новации в области цифровизации процессов перевозки грузов, в условиях санкционного режима. Рассмотрены сущностные характеристики цифровых платформ в российской практике, их преимущества, вопросы оптимизации процессов перевозки грузов переход на электронный документооборот в сфере малого и среднего предпринимательства.

Ключевые слова: малый и средний бизнес, транспорт, цифровизация, цифровые сервисы, электронный документооборот

Для цитирования: Магомадов Х. У., Мелентьев О. С. Перспективы развития цифровых сервисов в транспортной системе в современных условиях // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2023. № 4. С. 81–85. https://doi.org/10.22394/2079-1690-2023-1-4-81-85. EDN KBCUYT

Problems of Economics

Original article

Prospects for the development of digital services in the transport system in modern conditions

Hasan U. Magomadov[1], Oleg S. Melentyev[2]

[1, 2]South-Russia Institute of Management – branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Rostov-on-Don, Russia

Corresponding author: Hasan U. Magomadov, xas2004@mail.ru

Abstract. The article discusses innovations in the field of digitalization of cargo transportation processes in the conditions of the sanctions regime. The essential characteristics of digital platforms in Russian practice, their advantages, issues of optimization of cargo transportation processes, transition to electronic document management in the field of small and medium-sized businesses are considered.

Keywords: transport, digitalization, electronic document management, small and medium-sized businesses, digital services

For citation: Magomadov H. U., Melentyev O. S. Prospects for the development of digital services in the transport system in modern conditions. *State and Municipal Management. Scholar Notes.* 2023;(4):81-85. (In Russ.). https://doi.org/10.22394/2079-1690-2023-1-4-81-85. EDN KBCUYT

Транспорт появился на заре человечества, человеку всегда нужно было средство передвижения и перевозки грузов, за многие тысячелетия от вьючных животных до электрогрузовиков транспорт прошел своеобразную эволюцию. Современное общество и индивидуум уже не мыслят себя без автомобиля, как не мыслят себя без множества вещей которыми они себя окружили и которые были бы невозможны без гигантских транспортных хабов и логистических маршрутов. Миллионы различных транспортных средств, ежедневно перемещают миллионы тонн грузов по всей планете, все больше и больше насыщая разными товарами глобальное общество потребления. В XX веке человечество стремительно шагнуло в эру глобализации и к концу века на земле практически не осталось мест не затронутых хозяйственной деятельностью человека. Осушение болот, озеленение пустынь, вырубка лесов,

© Магомадов Х. У., Мелентьев О. С., 2023

все это невозможно без созданных гениальными инженерами технологических чудес, помогающих человечеству в его ежедневных трудах и заботах, направленных на собственное благо. Стремительная информатизация и цифровизация процессов последних десятилетий не могла не отразиться и на транспорте: морские контейнеровозы, гигантские логистические терминалы, железнодорожные составы, все это не сможет сегодня эффективно и без сбоев перемещать грузы без внедрения цифровых алгоритмов, ИИ и других достижений нового технологического уклада.

Значение транспорта для нашей страны весьма велико, обширная территория, девять часовых поясов, труднодоступные и удаленные территории с ресурсной базой, все это требует разветвленной сети транспортной инфраструктуры.

С развалом единого государства СССР в 1991 г. в течение короткого времени грузооборот по всем основным направлениям: воздушный, железнодорожный, водный, сухопутный транспорт – упал от 2-х до 10 раз. На восстановление потребовались многие годы, так, например, по железнодорожным перевозкам падение продолжалось 8 лет, а рост начался только с 1999 г. Объемы грузов, которые перевозятся сегодня огромны, так, по итогам 2021 г., в РФ было перевезено более 8 млрд т. различных грузов, из которых на автомобильный транспорт пришлось около 70% от общего объема. Однако дальнейшее развитие транспортной системы и сопутствующих им систем невозможно без цифровых технологий.

Цифровизация мировой экономики начала развиваться относительно недавно, самой концепции менее 30 лет, собственно для России с ее кризисами 1990-х годов процесс начался позднее, ибо состояние финансовой и экономической системы в целом не позволяло говорить о развитии, а лишь о выживании в условиях жёсткого кризиса, дефицита бюджетных средств, оборотных средств предприятий и организаций, высокой степени износа основных средств. Модель сырьевого развития по сути себя исчерпала, по мнению большинства экспертов, необходима цифровизация экономических процессов, которая бы позволяла оставаться конкурентоспособной на мировом рынке продажи товаров и услуг. Конечно, доля сырьевых доходов в структуре бюджета страны все еще является существенной, и без продажи газа и нефти бюджет невозможно сверстать, однако сама сырьевая доля в бюджетных доходах уменьшилась, за последние 20 лет, примерно с 55 % до 40 %. Режим санкций против нашей страны, который ужесточился в 2022 г. (первые санкции против РФ были введены в 2014 г.), наложили большой отпечаток и на развитие экономики и на общее состояние финансов, в срочном порядке пришлось пересматривать все макроэкономические параметры. С уходом многих западных компаний были свернуты проекты в нефтехимической отрасли, в космической, в металлургии и других направлениях. Соответственно пострадали IT-сфера и цифровые проекты, реализуемые в том числе в совместных проектах, в первую очередь из-за невозможности финансового обеспечения и страховых гарантий исполнения проектов.

Рассмотрим само понятие цифровых платформ. Так, например, «Википедия» определяет понятие цифровой платформы, как «основанную на программном обеспечении онлайновую инфраструктуру, которая облегчает взаимодействие и транзакции между пользователями»[1].

При этом существует несколько видов цифровых платформ (ЦП):

- Инструментальные ЦП, в основе которых программные продукты для прикладных решений (Java, SAP HANA, Android OS, iOS, Intel x86, Bitrix, Amazon Web Services, и др.)
- инфраструктурные ЦП, использующие сквозные технологии и связанные с экосистемами участников рынков (General Electric Predix, ESRI ArcGIS, ЕСИА, «CoBrain-Аналитика», ЭРА-ГЛОНАСС (партнёрская программа);
- прикладные ЦП, которые представляют собой готовые бизнес-модели и позволяют производить обмен между участниками рынка в алгоритмизированном режиме. (Aliexpress, Booking.com, Avito, Boeing suppliers portal, Apple AppStore, AviaSales, Alibaba, Yandex Taxi и др.)

Также ЦП дифференцированы по группам участников и разным уровням обработки массива данных.

«Сегодня цифровизация – это совокупность внедрения высочайших IT-технологий при высокой степени автоматизации производственного процесса в целом, а также быстрая передача и использование большого потока информации, которая передается от потребителя к производителю. Интересен опыт государственной политики стимулирования инновационного развития развитых и развивающихся стран мира во главе с Индией и Китаем, которые демонстрируют ежегодные темпы роста 6,7 % против 2,5 % по странам ЕС» [1].

[1] Википедия. Режим доступа: https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.9c06022d-64bd0b9a-e3c7a032-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/Digital_platform_(infrastructure) (дата обращения 23.07.2023)

И хотя Россия, как Китай и Индия, не является пока лидером в цифровых процессах, но она движется в данном направлении, имеет достаточно неплохой потенциал в этом направлении и заметное стремление к инновациям.

Исследованию и развитию цифровой экономики, и ее влиянию на общество уделяется пристальное внимание и в России. Стоит сказать, что в 2017 году вступила в действие Программа «Цифровая экономика Российской Федерации»[1]. Программой определены цели, задачи, направления, и сроки реализации основных мер государственной политики по созданию необходимых условий для развития в России цифровой экономики, в которой данные в цифровом виде являются ключевым фактором производства во всех сферах социально-экономической деятельности [1, с. 301].

«Современное состояние уровня цифровизации, к сожалению, не позволяет пока нашей стране стать полноправным игроком на современных мировых рыночных площадках, так как на них уже продолжительное время формируются иные цепочки создания стоимости товаров и услуг, в основе которых лежит использование новейших достижений в сфере информационно-коммуникационных технологий, хотя Россия и тратит немалые средств на развитие транспортной отрасли. Так, в 2021 г. общие расходы консолидированного бюджета страны на развитие транспорта составили более 1,3 трлн руб., увеличившись по сравнению с 2010 г., более чем в 3 раза.

Сегодня многие компании пытаются автоматизировать работу управленческого аппарата, посредством внедрения в их работу различных сервисов и приложения, которые, в свою очередь, безусловно, упрощают работу, но это только лишь отдаленно связано с повышением уровня цифровизации организаций. Для того чтобы обеспечить повышение экономической эффективности деятельности любого хозяйствующего субъекта необходимо создавать и внедрять именно цифровую инфраструктуру. Одним из наиболее развивающихся ее структурных элементов является цифровая платформа» [2, с. 615–616].

Многие цифровые сервисы могут серьезно облегчить работу компаний и сэкономить им немалые средства, так, например в РФ ежегодно выпускается более 2 млрд путевых листов, при средней стоимости одного документа – 200 руб., в год это обходится для организаций и предприятий примерно в 400 млрд руб.

Кроме того, это излишняя масса документов в обороте, затраты на утилизацию, тысячи часов трудозатрат, упущенная прибыль, всего этого можно избежать, перейдя на электронные путевые листы (ЭЛП).

При этом не стоит забывать что осуществление платежей в системе реального времени, использование цифровых систем для поддержки принятия решений и тем более экспертных систем – все это, поможет организации достичь высокой эффективности и конкурентоспособности [3, с. 75].

С 1 марта 2023 г. вступил в силу приказ Минтранса, который разрешил использовать электронные путевые листы и ввел новые правила их заполнения. Путевой лист (ПЛ) – это документ, который нужен для учета и регулирования работы транспорта и водителя. Пока его можно создать как в цифровом, так и в бумажном виде, но тренд на цифровизацию документооборота говорит о том, что вскоре электронный вариант будет предпочтительным. Формат электронного путевого листа устанавливает ФНС. С 1 марта 2023 года действует приказ Минтранса от 28.09.2022 № 390[2], который регулирует правила оформления ПЛ в цифровом виде. Обязательных форм бумажных путевых листов нет, но есть установленный состав сведений документа. Бланки можно разработать самостоятельно или взять унифицированные, утвержденные постановлением Госкомстата от 28.11.1997 № 78. Форму, которую использует компания, необходимо закрепить в учетной политике. Оформление ПЛ обязательно в случаях, если юридическое лицо или индивидуальный предприниматель: занимается перевозкой людей, багажа; перевозит грузы в городе, пригороде, по межгороду; передает транспорт в аренду по договору. ЭПЛ заменяют бумажные путевые листы, позволяют упростить процесс учета и контроля за грузоперевозками.

Разрешение на оформление ЭПЛ обосновано изменениями, которые внесены в Устав автомобильного транспорта на основании Федерального закона от 06.03.2022 г. № 39-ФЗ. Водитель либо перевозчик при приемке груза предоставляет такой документ грузоотправителю.

---

[1] Программа «Цифровая экономика Российской Федерации». URL: http://government.ru/docs/28653/

[2] Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28.09.2022 № 390 "Об утверждении состава сведений, указанных в части 3 статьи 6 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта", и порядка оформления или формирования путевого листа". Российская газета. Режим доступа: https://rg.ru/documents/2022/11/30/mintrans-prikaz390-site-dok.html. (Дата обращения: 25.07.2023)

Для оформления ЭЛП возможны следующие этапы:

• Выбрать сервис, предоставляющий услуги по созданию ЭПЛ, например, сервис Логистика от Контура.

• Получить сертификат квалифицированной электронной подписи (КЭП) в аккредитованном удостоверяющем центре, например, в УЦ Контура. Сертификат оформляется на каждого сотрудника, который будет подписывать ЭПЛ.

• Зарегистрировать каждый грузовой автомобиль в сервисе, указав его технические характеристики и данные водителя.

• Создавать ЭПЛ для каждой поездки, указывая необходимые сведения.

• Подписывать документы КЭП или неквалифицированной электронной подписью (НЭП), если она выпущена через Госуслуги.

• Хранить ЭПЛ в течение пяти лет с момента окончания поездки.

Пока каждая компания сама выбирает тип путевых листов, который будет использовать: электронный или бумажный. Сейчас нет информации о проектах законодательства, которые введут обязательные ЭПЛ для всех участников логистического рынка.

ЭПЛ можно создать и заполнить в специализированных сервисах, например, сервисе Логистика от Контура. Сервис связывает всех участников грузоперевозок, государственную информационную систему и контролирующие органы.

Работать в сервисе Логистика можно прямо из браузера в веб-версии без установки дополнительных программ. А также можно интегрировать сервис в 1С или другую учетную систему через API или коннектор.

Чтобы подключиться к сервису, который позволяет формировать ЭПЛ, нужно выбрать оператора, заключить с ним договор. При выборе учитывайте репутацию провайдера, соответствие требованиям законодательства и функциональность. Важно, чтобы оператор был аккредитован Минтрансом и находился в реестре операторов.

В России развиваются и другие цифровые сервисы, например, по доставке грузов, так появился сервис для доставки "холодных" грузов. Не так давно Инвестхолдинг "Обонато" и разработчик цифровых продуктов Avenue Media запустили сервис Refway ("Холодный путь"), призванный оптимизировать "холодную" логистику между Дальним Востоком и другими регионами России. Партнеры инвестировали в проект около 30 млн руб.

Сервис ориентирован на средний, крупный и малый бизнес, которому нужна доставка холодным транспортом. Это в первую очередь продавцы рыбы и морепродуктов, а также мяса и молочной продукции, мороженого, овощей, ягод и др.

Создатели обещают, что с помощью сервиса компании смогут в онлайн-режиме бронировать у перевозчиков место для груза и отслеживать его движение. Экономия на заказе паллето-мест и перевозке дойдет до 30%. Бронировать можно как крупные отправки грузов на несколько машин, так и небольшие – от одного паллето-места в грузовике.

Сегодня стоит учитывать, что цифровизация документооборота – это тенденция. С 2024 г. государство планирует вводить отраслевой императив. Так, на основании Федерального закона № 108-ФЗ от 03.05.2023[1], уже с 1 июня сопроводительные документы при производстве и обороте этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции нужно будет оформлять в цифровом виде. Сопровождать транспортировку алкоголя будут электронные транспортные накладные и электронные путевые листы.

Президент России в 2020 году, выступая на международной онлайн-конференции Artificial Intelligence Journey, заявил о необходимости повсеместной цифровизации, внедрения алгоритмов искусственного интеллекта, работы с «большими данными» в отраслях промышленности, социальной сфере, жилищно-коммунальном хозяйстве, транспорте в ближайшее десятилетие [4, с. 79].

В целом, переход на электронное делопроизводство упрощает ведение документооборота, помогает защищать данные от потери, снижает количество ошибок, экономит время на обмен документами с контрагентами, автоматизирует обработку данных.

[1] Федеральный закон от 03.04.2023 N 108-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции"//СПС Консультант Плюс. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_443690/ (Дата обращения: 25.07.2023)

Список источников

1. Масыч М. А. Страновое сопоставление развития цифровой экономики / «SOCIAL SCIENCE (Общественные науки)»: Сборник докладов участников I международной научно-практической конференции, Ростов-на-Дону, 27 сентября 2019 г. Под ред. Игнатовой Т.В., Корсунова Д.А., Брюхановой Н.В. Ростов-на-Дону: ЮРИУ РАНХиГС, 2019.
2. Гришина В. В. Цифровая платформа как инструмент развития инновационной экономики / Социальные институты в цифровой среде. Сборник трудов второй международной научно-практической конференции «SOCIAL SCIENCE (Общественные науки)» г. Ростов-на-Дону, 19-20 ноября 2020 г. Под ред. Игнатовой Т.В., Корсунова Д.А., Брюхановой Н.В. Ростов-на-Дону: ЮРИУ РАНХиГС, 2020.
3. Крицкая А. А., Шовин Н. С., Цифровая трансформация государственной кадровой политики современной России / Современные тенденции в государственном управлении, экономике, политике, праве**:** сборник докладов XIII международной научно-практической конференции молодых ученых, аспирантов и студентов / Под ред. Черкасовой Т. П., Ивановой Л. Л. Ростов-на-Дону, 1 декабря 2022 г. Ростов н/Д: Изд-во ЮРИУ РАНХиГС, 2023. 518 с.
4. Григорьева Н. С, Сабанова А. П. Специфика развития цифрового маркетинга в сфере сервиса и туризма / Современные стратегии устойчивого развития государства и общества в контексте глобальных вызовов. Сборник трудов третьей международной научно-практической конференции «SOCIAL SCIENCE (Общественные науки)» г. Ростов-на-Дону, 21 октября 2021 г. Под ред. Игнатовой Т.В., Брюхановой Н.В. Ростов-на-Дону: ЮРИУ РАНХиГС, 2021. 727 с.

References

1. Masych M. A. Country comparison of digital economy development. In: *"SOCIAL SCIENCE": Collection of reports of participants of the I International Scientific and Practical Conference*, Rostov-on-Don, September 27, 2019 Edited by Ignatova T.V., Korsunov D.A., Bryukhanova N.V. Rostov-on-Don; 2019. (In Russ.)
2. Grishina V. V. Digital platform as a tool for the development of innovative economy. In: *Social institutions in the digital environment. Proceedings of the second International scientific and practical conference "SOCIAL SCIENCE"*. Rostov-on-Don, November 19-20, 2020. Edited by Ignatova T.V., Korsunov D.A., Bryukhanova N.V. Rostov-on-Don; 2020. (In Russ.)
3. Kritskaya A. A., Shovin N. S. Digital transformation of the state personnel policy of modern Russia. In: *modern trends in public administration, economics, politics, law*: collection of reports of the XIII International Scientific and Practical Conference of Young scientists, postgraduates and students / Ed. Cherkasova T.P., Ivanova L.L. Rostov-on-Don, December 1, 2022. Rostov-on-Don; 2023. 518 p. (In Russ.)
4. Grigorieva N. S., Sabanova A. P. The specifics of the development of digital marketing in the field of service and tourism. In: *Modern strategies of sustainable development of the state and society in the context of global challenges.* Rostov-on-Don, October 21, 2021. Edited by Ignatova T.V., Bryukhanova N.V. Proceedings of the Third International Scientific and practical Conference "SOCIAL SCIENCE (Social Sciences)". Rostov-on-Don; 2021. 727 p. (In Russ.)

Информация об авторах

Х. У. Магомадов – кандидат экономических наук, доцент кафедры налогообложения и бухгалтерского учета ЮРИУ РАНХиГС.
О. С. Мелентьев – аспирант факультета экономики ЮРИУ РАНХиГС.

Information about the authors

H. U. Magomadov – Cand. Sci. (Economics), Associate Professor at the Department of Taxation and Accounting of South-Russia Institute of Management – branch of RANEPA.
O. S. Melentyev – Postgraduate student of the Faculty of Economics of South-Russia Institute of Management – branch of RANEPA.

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 10.10.2023; одобрена после рецензирования 25.10.2023; принята к публикации 26.10.2023.
The article was submitted 10.10.2023; approved after reviewing 25.10.2023; accepted for publication 26.10.2023.