

## ЦИФРОВАЯ ПЛАТФОРМА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ

ЗУБАКОВ ГЕННАДИЙ ВИКТОРОВИЧ<sup>1</sup>,  
ПРОЦЕНКО ОЛЕГ ДМИТРИЕВИЧ<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Международный логистический клуб

**Аннотация.** Работа посвящена актуальным вопросам цифровой трансформации логистических процессов национальной экономики.

Анализируя основные положения принятой Правительством РФ Программы «Цифровая экономика Российской Федерации», мы делаем вывод о недостаточной проработке организационно-технологических вопросов цифровизации экономики из-за чрезмерного уклона в чисто инфраструктурные аспекты нового экономического уклада. Предлагается новый алгоритм построения цифровых сервисов логистического сегмента, который предполагает не автоматизацию существующих сложившихся бизнес-процессов, а цифровую трансформацию их: конструирование новых процессов, в которых элементом управления являются данные в унифицированной и гармонизированной цифровой форме.

В работе приводится описание механизма реализации цифровых сервисов трансформации транспортно-логистических процессов с использованием ресурсов интеграционного проекта «Цифровая платформа транспортного комплекса». Данный проект, получивший поддержку Министерства транспорта РФ, направлен на реализацию первоочередных целей Программы в транспортной отрасли страны и интеграцию существующих информационных ресурсов и компетенций для достижения нового качества управления. Детально рассматривается ряд организационно-технологических вопросов реализации Цифровой платформы, построения на ее основе нейтральной к внешнеторговым и транспортным процессам отраслевой информационной среды, обеспечивающей максимально возможную степень оптимизации логистических издержек субъектов этих процессов без снижения уровня государственного контроля. Рассматриваются ключевые аспекты построения корпоративной единой информационной среды Цифровой платформы, формирования информационно-технологических сервисов платформы в парадигме цифровой трансформации.

Одним из важнейших аспектов эффективного информационного взаимодействия логистических субъектов транспортных процессов является реализация принципа однократного предоставления

**Abstract.** The work is devoted to topical issues of digital transformation of logistics processes of the national economy.

Analyzing the main provisions of the program "Digital economy of the Russian Federation" adopted by the Government of the Russian Federation, the conclusion is made about the insufficient elaboration of organizational and technological issues of digitalization of the economy due to the excessive bias in purely infrastructural aspects of the new economic structure. A new algorithm for the construction of digital services of the logistics segment is proposed, which involves not the automation of existing business processes, but their digital transformation: the construction of new processes in which the control element is data in a unified and harmonized digital form.

The paper describes the mechanism of implementation of digital services for transformation of transport and logistics processes using the resources of the integration project "Digital platform of the transport complex". This project, supported by the Ministry of transport of the Russian Federation, is aimed at the implementation of the priority objectives of the Program in the transport sector of the country and the integration of existing information resources and competencies to achieve a new quality of management. A number of organizational and technological issues of implementation of the Digital platform, building on its basis neutral to foreign trade and transport processes industry information environment that provides the highest possible degree of optimization of logistics costs of the subjects of these processes without reducing the level of state control are considered in detail. The article deals with the key aspects of building a corporate unified information environment of the Digital platform, the formation of information technology services of the platform in the paradigm of digital transformation.

One of the most important aspects of effective information interaction of logistics subjects of transport processes is the implementation of the principle of one-time provision of information necessary to ensure the implementation of the process in a standardized and harmonized form. The single window mechanism is a fundamental element in the organization of in-

информации, необходимой для обеспечения реализации процесса в стандартизированной и гармонизированной форме. Механизм «единого окна» является фундаментальным элементом организации международных цепей поставок. Анализируя исторические и технологические вопросы формирования этого механизма в мире, мы сделали вывод о необходимости корректировки его с учетом современных требований Цифровой экономики и о возможности такой корректировки. Предлагается альтернативный вариант формирования механизма «единого окна» на базе цифровых сервисов Цифровой платформы как ключевого элемента создания единой информационной среды транспортного комплекса РФ.

**Ключевые слова:** «Цифровая экономика Российской Федерации», «Цифровая платформа транспортного комплекса», трансформация транспортно-логистических процессов, Механизм «единого окна».

Наступившая эпоха цифрового управления экономическими процессами диктует применение новых инновационных управленческих 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.

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

international supply chains. Analyzing the historical and technological issues of formation of this mechanism in the world, it is concluded that it is necessary to adjust it, taking into account the modern requirements of the Digital economy and the possibility of such adjustments. The alternative variant of formation of the mechanism of "single window" on the basis of digital services of the Digital platform as a key element of creation of the uniform information environment of the transport complex of the Russian Federation is offered.

**Keywords:** "Digital economy of the Russian Federation", "Digital platform of the transport complex", transformation of transport and logistics processes, "single window" Mechanism».

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 стартовую версию Программы, решением Правительства документ дополнен разделом «Транспорт и логистика», дающим старт развития цифровой транс-

формации 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 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 принципиально. В последнее время наблюдается тенденция «отцифровки» транспортных процессов, поддерживаемых существующей нормативной базой. Например, создание «электронных накладных» новой экономики по видам 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 при-

водит 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 «оцифровка» 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 авто-

матизированной 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 информаци-

онного обмена с использованием унифицированных и гармонизированных стандартов представления данных, используемых для межгосударственного 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 рас-

печатки 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 реализации 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 соответ-

ствии 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, построение «сквозных»

технологий, определения параметров качества производимых услуг, их непрерывного управляемого развития в соответствии 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, кооперация услуг, взаимовыгодное сотрудничество. Кооперация 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 внешнеторговых сделок». Рекомендация №34 ([www.unecce.org/trade](http://www.unecce.org/trade)) декларирует, что «на практике создание механизма "единого окна" для междуна-

родной торговли в критической степени зависит от наличия упрощенных и стандартизированных 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 таможенным практикам. Решения по унификации и стандартизации только транспортно-экспедиторского законодательства в современных экономических условиях займет многие годы, в течение которых наши западные партнеры получают 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, оче-

видно, 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 внешне-торговых амбиций стран.

Необходимо, опираясь на международные нормы, искать зеркальный подход, который позволил бы нашему государству не находится в числе отстающих в международной внешнеторговой логистике, а опережающим 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».

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 возмож-



но одновременно 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.

