

## Электронный документооборот в логистике: правовые аспекты

Научный руководитель – Абросимова Елена Антоновна

*Струков Юрий Александрович*

*Студент (бакалавр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический факультет, Кафедра коммерческого права и основ правоведения, Москва, Россия

*E-mail: yurastrukov.01@mail.ru*

Торговлю можно кратко обозначить, как процесс движения товаров от производителя к потребителю. На этапе зарождения торговых отношений этот процесс был прямым, то есть товар передавался, можно сказать, «из рук в руки». Однако с развитием хозяйственных отношений и постепенным разрастанием рыночной сферы возникла необходимость в дополнительных силах в лице посредников, которые соединяли не знающих друг о друге или находящихся в разных точках мира производителя и потребителя.

Одним из видов такой посреднической деятельности является логистика, то есть обеспечение эффективного товаропотока из одного места в другой.

Сегодня мы можем наблюдать стремительное развитие цифровых технологий, которые оказывают существенное влияние на посредническую деятельность в торговле, в частности, логистику. Некогда привычные бумажные транспортные документы постепенно сменяются электронными аналогами, а для обеспечения бесперебойного движения товара создаются онлайн-агрегаторы.

Однако в то же время возникают риски в сфере безопасности и конфиденциальности, поэтому правовое регулирование электронного документооборота в логистике играет важную роль в обеспечении защиты прав и интересов коммерсантов и потребителей.

Электронный документооборот стал неотъемлемой частью современного бизнеса. Он позволяет сократить время на обмен документами, уменьшить бумажную нагрузку и повысить эффективность коммуникации между производителями и потребителями. Однако, несмотря на существующие нормативно-правовые акты, правовое регулирование электронного документооборота в России остается недостаточно развитым и не всегда адекватно реагирует на быстрое развитие информационных технологий.

В то же время необходимо отметить прогрессивные изменения в области электронного документооборота перевозок России, который стал официально признаваться с 1 января 2022 года: тогда вступил в силу Федеральный закон от 02.07.2021 N 336-ФЗ, внесший изменения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, в частности, предусмотрел новую статью, посвящённую электронным перевозочным документам. Затем последовал добровольный переход компаний на электронную транспортную накладную, который должен быть сменён обязательным для некоторых отраслей экономики уже в настоящем году.

Однако ещё в 2018 году Россия ратифицировала дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной [1], а в 2019 года была создана Ассоциация "Цифровой транспорт и логистика", направленная на обеспечение условий оптимизации перевозок.

Получается, что в России осознается необходимость внедрения автоматизации в логистику, но каким образом сегодня осуществляется обмен электронными перевозочными документами в рамках реализации логистических операций, обслуживающих торговлю? Весь процесс происходит в рамках Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) через аккредитованных операторов: постав-

щик создаёт электронный документ и направляет его оператору, который его автоматически проверяет и отправляет перевозчику, а затем покупателю, которые по мере движения товара заполняют первоначальный электронный документ.

На начало 2024 года Федеральная налоговая служба представила уже пять формализованных видов электронных перевозочных документов, которые могут быть использованы в рамках ГИС ЭПД: транспортную накладную, сопроводительную ведомость, заказ-наряд, путевой лист и заказ-заявку.

Таким цифровизированным способом, в отличие от классического, обеспечивается сохранность и конфиденциальность документов посредством автоматизированной и зашифрованной передачи транспортных документов, однако при этом нельзя забывать, что при заполнении документов необходим доступ к Интернету, что не всегда возможно, учитывая транспортировку товара в отдалённые местности.

Также проблемой реализации электронного документооборота является разрозненность регулирования, связанная с изданием многочисленных подзаконных актов, зачастую несвязанных друг с другом, и отсутствие надлежащего взаимодействия между контрагентами, когда они привязаны к различным операторам ГИС ЭПД или один из них вообще не подключён к системе. Учитывая, что государством возлагаются большие надежды на цифровизацию логистики и в скором времени она может стать обязательной для всех, необходимо решать возникающие проблемы уже сейчас, поэтому я считаю необходимым создание государственного стандарта, который объединит действующие подходы и регламентирует различные вопросы взаимодействия участников торгового оборота в процессе товародвижения.

Ещё одним недостатком является отсутствие возможности включения в электронный документооборот морского коносамента, что уже многие годы практикуется зарубежом. Однако, как заявил заместитель министра транспорта Дмитрий Баканов, в 2024 году будет реализовано на законодательном уровне решение о подключении морских и речных документов к электронной системе[2].

В то же время я убеждён, что в условиях цифровизации необходимо внедрять и такие инструменты, как онлайн-агрегаторы. Пока они находятся на стадии развития, но уже можно отметить создание в России такого сервиса, как iCanDeliver, который наподобие механизма работы такси позволяет находить перевозчиков в режиме реального времени.

В зарубежной торговле также активно развивается технология блокчейн, позволяющая ускорить грузоперевозки. Так, например, компания AP Moller-Maersk создала блокчейн-платформу TradeLens, позволяющую участникам логистических процессов обмениваться данными о транзакциях в онлайн-режиме и пересылать транспортные документы [4]. На основе блокчейна работают и смарт-контейнеры, на которых установлены датчики, предоставляющие информацию о движении груза и облегчающие прохождение таможенных процедур. Этот инструмент должен пригодиться и российским коммерсантам.

Таким образом, правовое регулирование электронного документооборота в Российской Федерации находится на стадии активного развития и требует постоянного обновления и совершенствования. Важно, чтобы нормативные акты отражали современные технологические возможности и обеспечивали защиту прав и интересов всех участников электронного документооборота.

### Источники и литература

- 1) Постановление Правительства РФ от 30.01.2018 № 83 «О присоединении Российской Федерации к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной

дорожной перевозки грузов (КДПП), касающемуся электронной накладной» [Электронный ресурс]. URL: [http://\(www.consultant.ru\)](http://(www.consultant.ru))

- 2) Сайт. URL: [https://logirus.ru/news/transport/v\\_sleduyushchem\\_godu\\_v\\_rf\\_budut\\_testirovat\\_morskie\\_elektronnye\\_perevochnye\\_dokumenty.html](https://logirus.ru/news/transport/v_sleduyushchem_godu_v_rf_budut_testirovat_morskie_elektronnye_perevochnye_dokumenty.html)
- 3) Сайт. URL: <https://www.esphere.ru/blog/cifrovizacziya-logistiki-i-avtomatizacziya-upravleniya-czepyami-postavok>
- 4) Кириленко Виктор Петрович, Фотопулу Аикатерини Правовое регулирование морской логистики в условиях появления новых ИТ-технологий в цифровую эпоху // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2018. №2 (24). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-morskoy-logistiki-v-usloviyah-poyavleniya-novyh-it-tehnologiy-v-tsifrovuyu-epohu>