

Леонтьева Алина Павлова, студентка,
Санкт-Петербургский государственный
технологический институт

Жданов Алексей Алексеевич, студент
Санкт-Петербургский государственный
технологический институт

Научный руководитель:
Жулева Ольга Игоревна,
Санкт-Петербургский государственный
технологический институт

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ЛОГИСТИКИ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ БАРЬЕРЫ

Аннотация. В статье рассматривается влияние информационно-коммуникационных технологий на развитие логистики в современном бизнесе. Особое внимание уделяется цифровизации документооборота и ее значению для участников цепи поставок. В качестве примера проанализирована процедура СКК при международных перевозках, которая остается «узким местом» из-за преобладания бумажных технологий.

Ключевые слова: Информационно-коммуникационные технологии, цифровая логистика, электронный документооборот, международные перевозки, санитарно-карантинный контроль, государственный контроль.

Современные информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) перестали выполнять роль вспомогательного инструмента и превратились в фундаментальную основу развития логистики и управления цепями поставок. Их внедрение обеспечивает автоматизацию операционных процессов, сокращает сроки обработки грузов и оптимизирует взаимодействие участников перевозочного цикла. Автоматизация на базе ИКТ даёт компаниям всех масштабов доступ к детализированной аналитике, необходимой для принятия взвешенных управленческих решений, что в конечном счёте повышает их конкурентоспособность. Цифровая трансформация уже не является конкурентным преимуществом – она стала объективной необходимостью, определяющей функционирование ключевых бизнес-процессов: от взаимодействия с клиентами до системы мотивации персонала. Вместе с тем наблюдается дисбаланс в темпах цифровой трансформации: в то время как коммерческий сектор активно внедряет цифровые решения в логистику и электронный документооборот, отдельные сегменты взаимодействия бизнеса с государственными органами по-прежнему опираются на традиционные бумажные технологии. Это приводит к задержкам в международных перевозках, росту затрат на организацию документооборота и снижению общей эффективности логистических операций. Ключевым «узким местом» в цепях поставок выступает процедура санитарно-карантинного контроля (СКК) при международных перевозках. Цель данной статьи – проанализировать влияние ИКТ на организацию логистических процессов в сфере международных перевозок и продемонстрировать, как сохранение бумажного формата СКК сдерживает развитие цифровой логистики и ЭДО. Цифровизация документооборота выступает одним из ключевых трендов в сфере информационно-коммуникационных технологий. Цифровизация



документооборота позволяет даже небольшим компаниям заметно ускорить внутренние и внешние процессы, связанные с транспортировкой грузов.

Однако на пути внедрения электронного документооборота (ЭДО) по-прежнему возникает ряд существенных препятствий – как инфраструктурного, так и нормативного характера. Наглядным примером служит процедура получения штампа санитарно-карантинного контроля. Она представляет собой обязательную проверку, которую на границе проводят уполномоченные государственные органы – Роспотребнадзор и таможня. Главная задача этой процедуры – не допустить ввоза товаров, потенциально опасных для здоровья населения. Штамп СКК ставится только после того, как контроль успешно пройден.

Под действие СКК подпадает широкий спектр товаров, контактирующих с человеком и способных оказать влияние на его здоровье, в том числе: [1].

- продукты питания (овощи, фрукты, мясные, молочные и т. д.);
- товары для детей (игрушки, одежда, мебель, средства гигиены);
- косметика и парфюмерия;
- бытовая химия и химическая продукция;
- лекарственные средства и медицинские изделия;
- животные и растения;
- оборудование и материалы, требующие подтверждения безопасности использования [2].

В зависимости от конкретной ситуации должностные лица на границе могут проставлять различные отметки. Основные виды таких отметок, согласно инструкциям Федеральной таможенной службы (ФТС), представлены в таблице 1 [3].

Таблица 1

Перечень отметок

Штамп/Отметка	Когда и зачем ставится
"Подлежит оценке СКК"	Если товар требует физического осмотра или досмотра специалистами Роспотребнадзора.
"Необходимо представление документов для СКК"	Если при прибытии груза нужные документы отсутствуют, дается 3 дня на их предоставление.
"Требуется санитарно-карантинный контроль"	Если в пункте пропуска контроль не был проведен, и товар направляется в другое место для этой процедуры.
"Ввоз запрещен"	Крайняя мера, если в установленный срок не предоставлены необходимые документы или выявлены серьезные нарушения.

Если груз подлежит санитарно-карантинному контролю, но на сопроводительных документах нет соответствующей отметки, его не разрешат ввезти на территорию страны. Особенность этой процедуры заключается в том, что обязательно должен присутствовать курьер – так называемые «ноги»: он должен иметь действующую доверенность и полный пакет сопроводительной документации от оператора перевозок и лично находиться на месте во время проверки. Зачастую такая проверка длится несколько часов, из-за чего логистический оператор несёт дополнительные расходы: напрямую – на оплату работы персонала и курьерских услуг, косвенно – из-за простоя транспорта и увеличения времени нахождения грузов в пункте пропуска. В итоге процедура СКК становится «узким местом» в логистической цепочке – она требует больше внимания и ресурсов по сравнению с остальными этапами международных перевозок.



Приведем несколько теорий возникновения причин сохранения именно «бумажной» работы данной процедуры. Во-первых, даже в тех ведомствах, где формально существуют электронные приёмные (например, в прокуратуре и СК), отследить статус обращения или получить результат в электронном виде зачастую невозможно [4]. Граждане и юристы отмечают, что присвоенный номер обращения фактически не позволяет отслеживать ход его рассмотрения. Такая ситуация создаёт опасный прецедент: если даже базовый механизм отслеживания не функционирует в крупных государственных органах, то разработка и внедрение аналогичных сервисов для более узкоспециализированных процедур – например, выдачи штампа санитарно-карантинного контроля – откладывается на неопределённый срок. Для участников логистических процессов это оборачивается серьёзными неудобствами: они не располагают прозрачной информацией о текущем статусе прохождения контроля и не могут грамотно спланировать последующие операции с грузом, из-за чего существенно возрастает риск нарушения установленных сроков поставки.

Кроме того, даже при наличии необходимых технологий прогресс в автоматизации нередко сдерживается человеческим фактором – а именно уровнем вовлечённости и добросовестности конкретных исполнителей, в частности повышения степени возможной коррупции в связи с трудностью отслеживания физического документооборота по сравнению с цифровым, при котором от каждой операции остаётся след. Государственные ведомства зачастую не стремятся ускорить переход на цифровые процессы: привычные «бумажные» схемы работы, хоть и отличаются невысокой эффективностью, давно освоены сотрудниками и находятся под их полным контролем. Тот факт, что ведомства не публикуют чёткие планы (дорожные карты) по цифровой трансформации, дополнительно свидетельствует о невысоком приоритете таких изменений – как, к примеру, в ситуации с соответствующим разделом на портале Генпрокуратуры. К тому же действующие форматы электронных документов пока не охватывают весь спектр рабочих ситуаций, включая, по всей видимости, и процедуру оформления и подтверждения штампа СКК.

Чтобы осуществить переход на электронный формат в этой сфере, потребуется выполнить два ключевых условия: во-первых, доработать ИТ-системы, обеспечив их функциональность и совместимость, а во-вторых, внести необходимые изменения в нормативную базу – чтобы юридически закрепить статус электронной версии документа. Основная сложность здесь заключается в том, что в России пока отсутствует единое комплексное законодательство, регулирующее сферу электронного документооборота (ЭДО) как целостную систему [5]. Это приводит к несогласованности. Как отмечается в пояснительной записке Минфина России к законопроекту от 29 сентября 2025 года, в настоящее время отсутствуют как нормативные, так и технологические стандарты работы по отдельным направлениям взаимодействия и видам электронных документов. Несогласованность в сфере электронного документооборота обусловлена отсутствием единых стандартов – как нормативных, так и технологических.

Недостаточная развитость института операторов электронного документооборота тормозит обмен информацией и снижает готовность бизнеса переходить на цифровые решения. Из-за этого возникают разночтения даже в базовых процедурах и терминах. Например, у разных операторов ЭДО – таких как «Тензор», «СКБ Контур» и «Такском» – по-разному реализованы ключевые процессы: формирование «извещения о получении» может выполняться как в автоматическом, так и в ручном режиме, а подходы к аннулированию документов тоже различаются. Если подобная несогласованность наблюдается для широко распространённых типов документов, то в случае узкоспециализированных процедур – например, оформления штампа санитарно-карантинного контроля – отсутствие единых стандартов превращается в практически непреодолимое препятствие.



Исследования из разных источников подтверждают, что внедрение информационно-коммуникационных технологий способствует сокращению времени обработки грузов, снижению операционных издержек и повышению прозрачности цепей поставок. Таким образом, цифровизация выступает ключевым фактором развития логистической отрасли. Однако процедура санитарно-карантинного контроля при международных перевозках по-прежнему базируется на бумажном документообороте, что приводит к ряду негативных последствий: простоям транспорта в пунктах пропуска, дополнительным расходам на организацию курьерского сопровождения и снижению предсказуемости сроков доставки грузов. Основными препятствиями на пути цифровизации СКК являются слабая интеграция информационных систем государственных органов с логистическими платформами и сервисами операторов электронного документооборота, отсутствие единых законодательных стандартов для специализированных документов, используемых в рамках СКК, а также слабая интеграция между имеющимися профильными федеральными государственными информационными системами, они же ФГИС, которые на сегодняшний день функционируют обособлено и не ориентированы на межведомственный обмен данными, и таможенной инфраструктуры. Реализация мер по стандартизации электронного формата документов и закреплению юридической силы ЭДО в рамках существующей инфраструктуры позволит сократить задержки при прохождении логистических процедур на границе, снизить совокупные логистические затраты и преодолеть законодательные барьеры, сдерживающие масштабную цифровизацию документооборота.

Список литературы:

1. Санитарно-карантинный контроль: как проходит проверка и почему ее нельзя игнорировать / [Электронный ресурс] // 1KARGO: [сайт]. – URL: <https://api.1kargo.ru/news/poleznoe-info/kak-prokhorit-sanitarno-karantinnyy-kontrol/> (дата обращения: 09.03.2026).
2. КФК и СКК товаров в логистике: что это такое? / [Электронный ресурс] // TDP: [сайт]. – URL: <https://tdpartner.ru/knowledge/kfk-i-skk-tovarov-v-logistike-chto-eto-takoe/> (дата обращения 10.03.2026)
3. «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, расположенных в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, при проведении транспортного контроля и проверке документов, необходимых для осуществления санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного контроля и ветеринарного надзора»: приказ Федеральной таможенной службы от 30 сентября 2011 г. N 1996. – из справ.-правовой системы КонсультантПлюс. – [Текст]: электронный.
4. Царевский А. Почему молчит прокуратура и СК в части совершенствования своих сервисов и где эти сервисы для взаимодействия с гражданами? / Царевский А [Электронный ресурс] // zakonru: [сайт]. – URL: https://staging.zakon.ru/blog/2024/05/23/pochemu_molchit_prokuratura_i_sk_v_chasti_overshenstvovaniya_svoih_servisov_i_gde_eti_servisy_dlya_vzaimodeystviya_s_grazhdanami_#comments (дата обращения: 09.03.2026).
5. Статья: Государственное регулирование внедрения информационных технологий на региональном уровне (Ковалева Н.Н.) ("Административное право и процесс", 2023, N 5) / [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс, 1992-2026: [сайт]. – URL: <https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=CJ&n=148496&dst=100032&demo=1> (дата обращения 10.03.2026).

