

ВНЕДРЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ НАКЛАДНЫХ В ПРАКТИКУ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ВЫГОДЫ И ПРОБЛЕМЫ

Вишневская А.С., Карпач Е.Д.

*УО «Белорусский государственный экономический университет»,
yekaterinakarpach@gmail.com*

Тенденция цифровизации экономических процессов во всем мире не могла не затронуть и сферу логистики. Одним из основных элементов перехода к эре цифровой трансформации логистических систем на данном этапе является внедрение электронных накладных и полного отказа от бумажного документооборота при осуществлении международных перевозок.

Первый шаг в данном направлении был сделан в феврале 2008 года, когда Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов пополнилась протоколом, в котором предлагается электронное управление CMR. Данный документ официально вступил в силу 5 июня 2011 года, когда были выполнены все необходимые условия, связанные с его ратификацией. На данный момент к Дополнительному протоколу присоединились 26 стран: Республика Беларусь, Болгария, Дания, Испания, Иран (Исламская Республика), Латвия, Литва, Люксембург, Молдова, Нидерланды, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Словения, Таджикистан, Турция, Франция, Финляндия, Чехия, Швейцария, Эстония, Норвегия, Швеция и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии [3]. Согласно Дополнительному протоколу «Электронная накладная» представляет собой накладную, источником которой является электронное сообщение, переданное перевозчиком, грузоотправителем или любой другой стороной, заинтересованной в выполнении договора перевозки, к которому применяется Конвенция, включая сведения, логически ассоциируемые с электронным сообщением и прикрепленные к нему в виде приложений или увязанные иным образом с электронным сообщением одновременно с его передачей или после его передачи, что позволяет считать их частью электронной накладной [1]. Электронная накладная должна содержать все те же сведения, что содержит и обычная накладная, кроме этого, она обладает такой же доказательной силой и влечет за собой такие же последствия. При этом, процедура выдачи электронного варианта накладной должна обеспечивать целостность содержащихся в ней данных с того момента, когда она была впервые сформирована в окончательной форме.

Важным фактом является установление подлинности электронной накладной сторонами договора при помощи метода электронной подписи, который обеспечивает ее связь с электронной накладной. Но Дополнительный протокол также предусматривает возможность установления подлинности и при помощи использования любого другого метода электронной аутентификации, который разрешен по законодательству страны, в которой выдается электронная накладная.

Технология действия электронной накладной состоит в следующем. На специальной информационной платформе происходит создание e-CMR и

присвоение ей уникального идентификационного кода. Водитель или экспедитор могут в любой момент транспортировки груза получить доступ к накладной и соответствующему заданию на любом портативном устройстве, даже при помощи бортового компьютера. Все участники перевозки получают доступ к накладной в режиме реального времени и информируются о всех процессах, происходящих с ней. Для упрощения процесса получения доступа к электронной накладной есть возможность использования QR – кода.

При этом стоит отметить, что бумажные накладные никуда не исчезнут. Процесс внедрения e-CMR займет длительный промежуток времени, что предусмотрено Дополнительным протоколом, согласно которому использование бумажных CMR-накладных при международных перевозках автотранспортом не ограничивается.

Считается, что официальный старт e-CMR был дан в январе 2017 года. В этот период состоялась первая международная перевозка с использованием электронной накладной. Перевозка осуществлялась между Испанией и Францией и была организована совместно Ассоциациями международных перевозчиков Испании и Франции. Она стартовала в городе Уэльве (Испания) и выполнялась в город Перпиньян (Франция) с пересечением границы в пункте Ле-Перт. Общее расстояние, которое преодолел автомобиль транспортной компании Primafrigo, составило 1300 км.

Республика Беларусь присоединилась к Дополнительному протоколу по Указу Президента Республики Беларусь от 14 января 2019 года № 14 «О присоединении Республики Беларусь к международному договору». Органом, ответственным за выполнение обязательств, которые были приняты Республикой Беларусь по Дополнительному протоколу, назначено Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Если оценивать текущую ситуацию в этой сфере, то планируется, что внедрение технологии электронных накладных будет осуществляться поэтапно. Так, как первый этап можно выделить создание экспертной группы и разработку концепции проекта, а в дальнейшем проектирование системы и подготовку технического проекта.

Стоит отметить, что в одной из краткосрочных целей проекта являлась подготовка к началу 2020 года нормативно-правовой и технологической базы для обмена e-CMR при осуществлении международных грузоперевозок. В следствие чего 30 декабря 2019 г. Советом Министров Республики Беларусь было принято Постановление № 940 «О функционировании механизма электронных накладных», согласно которому определяются механизмы использования электронных накладных. Постановление № 940 предусматривает расширение сферы возможного применения электронного документооборота, включение в данный механизм автомобильного перевозчика, также была заложена основа для использования международной товарно-транспортной накладной «CMR» в виде электронного документа (e-CMR). Основные положения Постановления № 940 вступили в силу с 5 января 2020 г. [2].

Следующим этапом внедрения электронных накладных считается создание инфраструктуры e-CMR и условий подключения для всех участников международных автомобильных перевозок. В дальнейшем планируется провести тестовые рейсы при импорте и экспорте. На данный момент рассматриваются возможности организации таких тестовых перевозок с использованием электронных накладных между Республикой Беларусь и Российской Федерацией. Исходя из результатов проведенных тестовых перевозок будут происходить корректировки внедряемой технологии.

Система, основанная на протоколе e-CMR, обеспечивает транспортным компаниям целый ряд дополнительных преимуществ, среди которых:

- четырехкратное снижение расходов на обработку документов;
- ускоренные административные процедуры за счет снижения объема операций по вводу данных, отсутствия бумажной документации, необходимости отправки документов по факсу, сканирования, обмена письмами и ведения архива бумажной документации;
- ускоренное выставление счетов;
- снижение числа расхождений в данных грузоотправителя и грузополучателя.

Благодаря цифровому формату накладные e-CMR также легко объединяются с другими услугами, к которым прибегают транспортные компании, например, с таможенным декларированием или услугами управления транспортом и автопарками. С переходом на электронные накладные все три стороны, вовлеченные в процесс грузоперевозок, выгадывают от повышения эффективности логистических процессов в целом, что приведет к повышению конкурентоспособности. Не менее важным аспектом является также повышение дорожной безопасности, поскольку накладная e-CMR может быть привязана к применяемой на грузовом автотранспорте системе eCall, которая осуществляет автоматический дозвон до служб экстренного реагирования в случае дорожно-транспортного происшествия.

4 мая 2020 г. комитет по транспорту и туризму Европейского парламента одобрил Положение об электронной информации о грузовых перевозках (eFTI), принятое Советом ЕС 7 апреля 2020 г. В соответствии с утвержденным Положением, все страны ЕС должны в полной мере перейти на использование e-CMR не позднее 2025 года. Оцифровка грузовых перевозок позволит компаниям значительно сэкономить и сделать перевозки более эффективными и устойчивыми [3].

Основные проблемы, с которыми могут столкнуться организации при внедрении систем e-CMR, связаны преимущественно с достаточно большими затратами на внедрение данной системы, низким уровнем информационной обеспеченности стран третьего мира, а также незаинтересованность некоторых перевозчиков в прозрачности документации при осуществлении перевозок.

Таким образом, можно утверждать, что внедрение и дальнейшее использование e-CMR должно ускорить доставку грузов в международных

перевозках, а также сократить время обработки всей необходимой информации, снизить общие затраты перевозчиков по транспортировке грузов, увеличить прозрачность осуществления самого процесса транспортировки и повысить привлекательность страны, которая присоединится к Дополнительному протоколу Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, на международном рынке транспортных услуг.

Список использованных источников:

1. Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающийся электронной накладной // Национальный центр правовой информации Республики Беларусь. – URL: http://www.pravo.by/upload/docs/op/I70800075_1552510800.pdf/ (дата обращения 11.02.2021).

2. О функционировании механизма электронных накладных // Главный Бухгалтер. – URL: <https://www.gb.by/izdaniya/glavnyi-bukhgalter/o-funktsionirovanii-mekhanizma-elektronn> (дата обращения 10.02.2021).

3. Протокол о e-CMR уже ратифицировали 26 стран // Транспортно-логистический портал INFOTRANS. – URL: <https://infotrans.by/2020/06/29/protokol-o-e-cmr-uzhe-ratificirovali-26-stran/> (дата обращения 11.02.2021).

4. Making freight truly paperless: e-CMR // IRU. – URL: <https://www.iru.org/ru/innovation/e-cmr> (дата обращения 11.02.2021).