

Журнал входит в Перечень периодических научных изданий, рекомендуемых ВАК для публикации основных результатов диссертаций на соискание ученых степеней кандидата и доктора наук

The journal is included in the List of periodicals recommended by the Higher Attestation Commission for publication the main results of dissertations for the degree of candidate and doctor of sciences

СОДЕРЖАНИЕ

ЭКОНОМИКА И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО

Бойтуш М.Д. Феномен корпоративного кофе-брейка: комплексное исследование социально-психологических эффектов предоставления бесплатных напитков в организационной среде	8
Бориско Д.И. Внедрение Agile в общеобразовательных организациях и как это может помочь детям в саморазвитии	14
Гончаров А.И. Визуализация как современный инструмент маркетинга	18
Гусаков А.А., Павленко А.Н. Улучшение прогнозирования оттока клиентов банка на основе метамодели	21
Дёмин А.В. Методическое обеспечение оценки эффективности реализации государственной политики в сфере поддержки малого и среднего предпринимательства	28
Дехкан Фарьял, Чжан Вэньи. Расширение прав и возможностей афганских женщин во время правления короля Мохаммада Захир Шаха (1933–1973)	33
Багаев А.А., Ермаченко Ю.Г., Игнатова С.Е. Современные подходы к применению положений теории массового обслуживания в экономических целях	37
Иванов М.Э. Основные тенденции в устойчивом развитии строительной отрасли	43
Катунина Н.В. Современные подходы к формированию контент-стратегии образовательных учреждений в цифровой среде	48
Кортенко Л.В., Кольева Н.С., Панова М.В., Муллаяров И.М., Растегаев А.И. Цифровая декомпозиция в оценке уровня цифровизации предприятий малого и среднего бизнеса	55
Литвин И.Ю., Дмитриев В.В., Калаков В.А., Макаркина Л.И. Анализ содержания и особенностей курсов, которые помогают освоить основы предпринимательской деятельности	61
Ли Чжэнь Развитие инновационного менеджмента в индустрии туризма в условиях цифровизации экономики Китая	66

Учредители: ООО «Издательство «КНОРУС», Соколинская Н.Э., Зубкова С.В., Рудакова О.С., Григорян А.Ф.
Свидетельство о регистрации СМИ
ПИ № ФС 77-74240 выдано 02.11.2018
ISSN 2658-3917

Адрес редакции: 117218, Москва, ул. Кедрова, д. 14, корп. 2
Сайт: <http://finmarketbank.ru>

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

ЛАВРУШИН ОЛЕГ ИВАНОВИЧ, д-р экон. наук, проф., академик РАН, член-корр. РАЕН, научный руководитель Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Соколинская Наталия Эвальдовна (зам. главного редактора), канд. экон. наук, проф., проф. Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Авис Олег Ушеревич, кандидат экономических наук, доцент Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Альгидейская Марина Леонидовна, доктор экономических наук, профессор Кафедры экономической теории, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Амосова Наталья Анатольевна, доктор экономических наук, профессор, профессор Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Андрюшин Сергей Анатольевич, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Центра макроэкономического анализа и прогнозирования ИЭ РАН, член Комитета РСПП по банкам и банковской деятельности

Безсмертная Екатерина Раимовна, кандидат экономических наук, доцент, декан факультета экономики и бизнеса, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Валинурова Лилия Сабиховна, доктор экономических наук, профессор, заведующая Кафедрой инновационной экономики, Башкирский государственный университет

Вахрушев Дмитрий Станиславович, доктор экономических наук, профессор, профессор Кафедры финансов и кредита, ФГБОУ ВО «Ярославский государственный университет имени П.Г. Давыдова»

Галазова Светлана Сергеевна, доктор экономических наук, профессор, профессор Кафедры экономики Северо-Осетинского государственного университета имени К.Л. Хетагурова

Гамза Владимир Андреевич, кандидат экономических наук, кандидат юридических наук, председатель Комитета по финансовым рынкам и кредитным организациям, Торгово-промышленная палата Российской Федерации

Егоров Владимир Георгиевич, доктор экономических наук, профессор, первый заместитель директора, Институт стран СНГ

Зубкова Светлана Валерьевна, кандидат экономических наук, доцент Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Ильина Лариса Владимировна, доктор экономических наук, профессор, профессор Саратовского социально-экономического института РЭУ имени Г.В. Плеханова

Комов Николай Васильевич, академик РАН, доктор экономических наук, профессор, заслуженный землеустроитель Российской Федерации, научный руководитель Учебно-научного центра по управлению земельными ресурсами Российской академии государственной службы при Президенте РФ

Коробов Юрий Иванович, доктор экономических наук, профессор, профессор Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Криничанский Константин Владимирович, доктор экономических наук, профессор Кафедры финансовых рынков и финансового инжиниринга, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Ларионов Аркадий Николаевич, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой Кафедры экономики и управления в строительстве, Московский государственный строительный университет (национальный исследовательский университет)

Ларионова Ирина Владимировна, доктор экономических наук, профессор Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Левин Юрий Анатольевич, доктор экономических наук, профессор, профессор Кафедры национальной экономики и экономического регулирования, Московский государственный институт международных отношений (университет)

Маэур Наталья Эмильевна, доктор экономических наук, профессор, патентный поверенный РФ и ЕАПО, член-корреспондент Академии военных наук

Мешкова Елена Ивановна, кандидат экономических наук, доцент Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Морозова Ирина Анатольевна, доктор экономических наук, профессор, заведующая Кафедрой экономики и предпринимательства, Волгоградский государственный технический университет

Попова Елена Владимировна, доктор экономических наук, профессор, профессор Кафедры теории менеджмента и бизнес-технологий, Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова

Рубцов Борис Борисович, доктор экономических наук, профессор Кафедры финансовых рынков и финансового инжиниринга, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Рудакова Ольга Степановна, доктор экономических наук, профессор, профессор Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Сильвестров Сергей Николаевич, доктор экономических наук, профессор, Кафедры мировой экономики и мировых финансов, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, директор Института экономической политики и проблем экономической безопасности

Травкина Елена Владимировна, доктор экономических наук, профессор Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, зам. декана Финансового факультета, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Тургель Ирина Дмитриевна, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой, директор школы, Уральский Федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина

Ушанов Александр Евгеньевич, кандидат экономических наук, доцент Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Фигалшев Алим Борисович, доктор экономических наук, профессор Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Халилова Милляша Хамитовна, доктор экономических наук, профессор Кафедры банковского дела и монетарного регулирования, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ
Салникова Нина Николаевна, директор SIA Finansu universitate, председатель правления SIA MKC VERTSPAPIRI (Латвия)

Бутиков Игорь Леонидович, директор, исполняющий обязанности директора Центра исследования проблем приватизации и управления государственными активами Агентства по управлению государственными активами Республики Узбекистан

Хуммель Детлев, доктор экономических наук, профессор Университета Потсдама (Германия)

Отпечатано в типографии ООО «Издательство «КноРус», 117218, Москва, ул. Кедрова, д. 14, корп. 2
Тираж 300 экз. Формат А4. Подписано в печать: 30.12.2024
Цена свободная
Все материалы, публикуемые в журнале, подлежат внутреннему и внешнему рецензированию.
Издание не подлежит маркировке согласно п. 2 ст. 1 Федерального закона от 29.12.2010 № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию».

<i>Литвин И.Ю., Власова В.И., Степкина Л.В.</i> Технологический фундамент современных профессиональных симуляторов как инновационное развитие образовательных программ	72
<i>Локшин К.Е.</i> Подходы к оценке эффективности финансовой реструктуризации бизнеса	78
<i>Мионов А.В.</i> Ценностное предложение экспортных товаров	84
<i>Моттаева А.Б., Андреева К.И., Попова А.П.</i> Влияние цифровизации на формирование потребительских предпочтений	89
<i>Мрочковский Н.С.</i> Применение искусственного интеллекта для цифровой трансформации управления в организации	96
<i>Мякишева М.А.</i> Влияние цифровизации на ключевые функции финансового директора в современных организациях.....	100
<i>Петрова Н.Н., Котляр К.А.</i> Традиционные методы управления человеческими ресурсами в отношении организации работы вахтовым методом.....	105
<i>Моттаева А.Б.</i> Применение инновационной модели в бизнес-системе промышленного энергетического комплекса (ТЭК).....	111
<i>Пшеничная С.С.</i> Формирование новых компетенций работников нефтегазовой отрасли в эпоху развития технологий искусственного интеллекта	119
<i>Пшеничный В.М., Круподеров Д.С.</i> Блокчейн-платформа как инструмент оптимизации торговли российскими энергетическими ресурсами в условиях санкционного давления.....	126
<i>Мамаева Д.Ч., Рудакова О.С.</i> Кибермошенничество: угрозы и защита в цифровом мире.....	132
<i>Самарин В.С.</i> Особенности системы управления в учреждениях культуры города Москвы.....	136
<i>Серебрянский В.В.</i> Управленческий эффект интеграции поколения Z в IT-компанию.....	141
<i>Трофимов Д.Г.</i> Стратегические инициативы и актуальные тренды обеспечения технологического суверенитета России.....	144
<i>Филина Е.А.</i> Анализ зависимости основных показателей инновационной активности с учетом новых инструментов стимулирования инновационной деятельности	153
<i>Хэ Хунцзян.</i> Управление конкурентоспособностью в условиях глобализации	158
<i>Чернышева Ю.Г.</i> Анализ проблем и рисков использования искусственного интеллекта.....	161
<i>Щербакова А.И.</i> Идентификация потребностей и проблем малого бизнеса.....	165
<i>Яо Синьюй.</i> Исследование интеллектуальной модернизации и повышения эффективности цепочки поставок JD Logistics.....	170

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

<i>Варданян А.К.</i> Структура рынка электроэнергии Европейского Союза	174
<i>Миранович Д.А.</i> Цифровизация энергетики в Азии: текущие тенденции, вызовы и перспективы	177
<i>Репников Д.А.</i> Ключевые индикаторы оценки современных трендов развития мирового рынка вооружения и военной техники	182
<i>Фараж Ахмад.</i> Вызовы и перспективы устойчивого развития малого и среднего бизнеса России и Сирии....	189
<i>Чжан Шиянь.</i> Влияние культурных различий на эффективность управления международными проектами.....	194

ФИНАНСЫ. НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ. КРЕДИТ

<i>Азейани Мохамед Ка, Степанникова О.А.</i> Влияние государственных расходов на экономические показатели рынка финансовых технологий Саудовской Аравии	199
<i>Алешина А.В., Булгаков А.Л.</i> Развитие системы трансграничных платежей.....	203
<i>Андреева Л.Ю., Селиванова А.Г.</i> Изменение модели корпоративного обучения в условиях финансовых ограничений	210
<i>Парфенова Л.Б., Вахрушев Д.С., Калинин И.Н.</i> Риски и устойчивость лизинговых компаний в условиях ужесточения денежно-кредитной политики и санкционных ограничений.....	218
<i>Семочкина А.А., Суровень К.А., Гусева И.А.</i> Выпуск цифровых финансовых активов в России: количественная и структурная характеристика	226
<i>Галкин И.Н., Неупокова Т.Э.</i> Принятие стоимостно-ориентированных корпоративных решений с использованием методов машинного обучения.....	233
<i>Гуковская А.А., Шумский А.А.</i> Сигнальная теория дивидендов на российском рынке	240
<i>Кулемина Т.Н., Гусева И.А.</i> Предпосылки развития партнерского финансирования в Российской Федерации.....	245
<i>Зубкова С.В., Писакина Д.С.</i> Цифровые технологии в современных банковских контакт-центрах	250
<i>Иванов А.А.</i> Новая модель организации платежей и расчетов клиентов коммерческих банков в условиях санкционного давления.....	254
<i>Калининченко Д.А.</i> Понятие «бизнес-модель»: особый подход для банковского сектора.....	264
<i>Колтыгин И.Д.</i> Особенности участия кредиторов в делах о трансграничной несостоятельности в условиях санкций.....	269
<i>Бровкина Н.Е., Котина А.О.</i> Тенденции развития российского рынка кредитования субъектов малого и среднего предпринимательства.....	274

<i>Пискарева А.Ю., Криничанский К.В.</i> Блокчейн-технологии в процессах расчетов и клиринга на фондовом рынке.....	279
<i>Курбонова Ф.А.</i> Финансовая и банковская безопасность в условиях изменений на мировых финансовых рынках.....	287
<i>Ларионова И.В.</i> Границы и противоречия экосистемного тренда на рынке финансовых услуг.....	291
<i>Хумарян З.М., Лялькова Е.Е.</i> Статистический анализ сбора НДС в международной торговле.....	294
<i>Луняков О.В.</i> Монетарные аспекты формирования ликвидности в сфере децентрализованных финансов.....	298
<i>Лучинин М.И.</i> К вопросу об особенностях взаимодействия банков с клиентами внутри банковских приложений.....	305
<i>Ю К.Е., Лялькова Е.Е.</i> Человеческий капитал: учёт и раскрытие в нефинансовой отчётности.....	313
<i>Мартыненко Н.Н., Лялькова М.С.</i> Цифровой рубль как следствие цифровизации экономики и проблемы его использования в условиях санкций.....	318
<i>Мачихин И.Г.</i> Модели прогнозирования валютного курса.....	323
<i>Пашаев А.Р.</i> Применение инструментов цифрового маркетинга на основе нейросетей и больших данных в банковской сфере: новые горизонты персонализации и клиентского взаимодействия.....	327
<i>Афзалова Д.И., Насыбуллина К.И., Переход С.А.</i> Конкуренция криптовалютных и классических фондовых бирж: влияние на российский фондовый рынок.....	335
<i>Першин Н.Н.</i> Изменения российского рынка внебиржевых производных финансовых инструментов после 2022 года.....	341
<i>Саврадым В.М.</i> Денежно-кредитные режимы таргетирования: теоретические аспекты и российская практика.....	346
<i>Соколинская Н.Э., Маркова О.М.</i> Об особенностях введения цифрового рубля как инновационного инструмента монетарного регулирования.....	354
<i>Травкина Е.В., Поддубский Д.О.</i> Кластерный анализ финансовой результативности на базе языка Python и его использование в российском банковском секторе.....	360
<i>Тлеужанова М.А.</i> Финансовая грамотность и её макроэкономическое значение.....	367
<i>Травкина Е.В., Синельщикова А.А.</i> Российские банковские экосистемы: текущее состояние и направления развития.....	371
<i>Трейман М.Г., Грек М.Н.</i> Применение методики скользящего планирования для управления и организации процессов поступления денежных средств за продукцию и оказываемые услуги на предприятии.....	377

<i>Шагужева А.Р., Рудакова О.С.</i> Цифровые финансовые сервисы и их роль в принятии решений на финансовом рынке.....	381
---	-----

ФИНАНСОВАЯ ПОЛИТИКА. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФИНАНСЫ

<i>Гаганова Е.В., Трофимова А.А., Вавейкин Р.И.</i> Автоматизация закупочных процессов для субъектов малого и среднего бизнеса.....	388
<i>Зубкова С.В., Сухарева В.В.</i> Рынок банковских контакт-центров: российский и зарубежный опыт.....	395
<i>Козловский Т.А.</i> Анализ стратегий международного бизнеса российских нефтегазовых компаний в условиях санкций (на примере ПАО НК «Роснефть» и ПАО НК «Руснефть»).....	399
<i>Ротко А.Г.</i> Анализ инфраструктуры и тенденций на рынке цифровых финансовых активов в России.....	408
<i>Цюй Яньвэнь.</i> Китайско-российское финансовое сотрудничество в рамках дедолларизации: исследование механизмов и структурные ограничения.....	414

ЭКОНОМИКА ОТРАСЛЕЙ И РЕГИОНОВ

<i>Алсите М.А.</i> Оценка и обеспечение экономической безопасности предприятий в современных экономических условиях.....	420
<i>Диордиева Л.И.</i> Текущее состояние производственных активов на энергетических предприятиях топливно-энергетического комплекса.....	423
<i>Липски С.А.</i> Причины выбытия сельхозугодий из хозоборота (региональная дифференциация).....	429
<i>Рычков Р.В., Балашова Е.С.</i> Некоторые аспекты развития национальной экономической системы России: тренды и перспективы.....	435
<i>Сагайдак А.Э., Сагайдак А.А.</i> Формирование земельно-рентных отношений в аграрной сфере.....	441
<i>Семина Д.В.</i> Системы управления инновационно активными производственно-торговыми организациями.....	445
<i>Трейман М.Г., Михелашвили А.М.</i> Развитие информационного обеспечения в экономически изменяющихся условиях.....	449
<i>Усман Е.В.</i> Формирование интегрированной модели управления бюджетными рисками регионов.....	452
<i>Калафатов Э.А., Фазлметет А.Н.</i> Разработка и оптимизация алгоритма мониторинга устойчивого развития сельских территорий с использованием геоинформационных систем и технологий больших данных.....	457
<i>Федоров И.В.</i> Масштабы и диспропорции инвестиционной деятельности в Дальневосточном федеральном округе.....	462
<i>Фролов С.В.</i> Современная банковская система США.....	469

<i>Шубин А.Н.</i> Теоретические и методические основы исследования проблемы формирования и развития инновационного потенциала промышленного предприятия	473	<i>Папазова Е.Н., Черных О.Г.</i> Обоснование эффективности реализации механизма цифровой трансформации.....	527
<i>Бочков С.Е.</i> Влияние краудфандинга на развитие малого бизнеса в сфере услуг	479	<i>Юань Цзе.</i> Социальные медиа как инструмент продвижения и трансформации бизнес-моделей	534
<i>Гусева И.Б., Мурашова Н.А., Цеханский А.В.</i> Вовлеченность персонала как инструмент стимулирования инновационной активности промышленного предприятия.....	484	<i>Белозерцева Н.П., Блюдик А.Р., Несповитый А.В.</i> Перспективы применения цифровых логистических платформ в мультимодальных перевозках.....	540
<i>Иманов С.Л.</i> Инструменты увеличения конверсии на платформах электронной коммерции	490	<i>Захарова М.В.</i> Элементы стратегии развития рынка услуг туризма и гостеприимства в России.....	548
<i>Козловский С.В.</i> Развитие социально-экономических процессов и систем на региональном уровне.....	495	<i>Кулаковская В.А., Митина Н.Н.</i> Результаты деятельности Хельсинкской комиссии в части охраны акватории Балтийского моря от загрязнения.....	553
<i>Корогодин В.С.</i> Развитие теории черт лидера в современном менеджменте	500	<i>Пискарев А.В.</i> «Зеленое» финансирование в России: текущее состояние и предложения по его развитию.....	557
<i>Митякова О.И., Орлов А.А.</i> Концептуальная модель системы обеспечения экономической безопасности в области промышленного холодоснабжения России.....	504	<i>Хатмуллина И.Р., Галиулинна Д.И., Шарифьянова З.Ф.</i> Инвестиционный кредит – важное звено в экономическом развитии России.....	560
<i>Оборин М.С., Ширинкин К.В.</i> Подходы к формированию рынка консалтинговых услуг в регионах РФ	509	<i>Цобор Н.К., Ницакова И.В., Смирнов В.В.</i> Особенности ведения бизнеса в Индии.....	563
<i>Тумасян А.М.</i> Классификация интеллектуальных активов в условиях инновационного бизнеса.....	514	<i>Жармагамбетов Ернар.</i> Управление процентными рисками и их влияние на инвестиционные портфели: влияние колебаний процентных ставок на финансовые активы и инструменты хеджирования...	570
<i>Тютюкина Е.Б.</i> Формирование методики оценки эффективности использования модели ГЧП в инвестиционной деятельности российских компаний	521		

Перспективы применения цифровых логистических платформ в мультимодальных перевозках

Белозерцева Наталья Петровна,

кандидат экономических наук, доцент, кафедра маркетинга и логистики, Владивостокский государственный университет
E-mail: belozertseva.np@vvsu.ru

Блюдик Ангелина Руслановна,

ассистент, кафедра маркетинга и логистики, Владивостокский государственный университет
E-mail: angelina.bliudik@vvsu.ru

Несповитый Андрей Викторович,

аспирант, кафедра экономики и управления, Владивостокский государственный университет
E-mail: an@astemzo.com

Современный логистический рынок характеризуется растущим спросом на перевозки, в том числе мультимодальные, однако параллельно с ростом спроса актуализируются некоторые вызовы такого вида перевозок – координация участников, отсутствие единой информационной системы. Цель исследования – выявить ключевые направления применения цифровых логистических платформ в мультимодальных перевозках и определить их роль в решении актуальных проблем логистики. В статье рассматривается интеграция цифровых платформ в мультимодальные перевозки в контексте их адаптации к российскому рынку. Научная новизна заключается в систематизации и структурировании данных о требованиях к цифровым платформам для мультимодальных перевозок. В результате предложен подход к анализу параметров мультимодальных перевозок, позволяющий определить точки роста логистических процессов за счёт внедрения цифровых решений.

Ключевые слова: логистика; мультимодальные перевозки; параметры перевозки; цифровизация логистики; цифровая логистическая платформа; информационная система; логистическая координация.

Введение

Мультимодальные перевозки, обладая неоспоримыми преимуществами в гибкости и экономичности, всё же остаются процессом, сопряжённым с многочисленными вызовами. За фасадом кажущейся простоты скрывается сложная логистическая экосистема, в которой взаимодействуют различные виды транспорта, операторы и промежуточные звенья. Однако вместо того, чтобы образовывать идеально слаженный механизм, эта цепочка зачастую характеризуется наличием таких сложностей, как отсутствие единой координации между участниками процесса, изолированность и не равная развитость информационных систем, устаревшие методы обмена данными, отсутствие «единого окна» для взаимодействия с госорганами, непрослеживаемость грузов и поставщиков логистических услуг.

Актуальность исследования заключается в необходимости новых подходов к организации мультимодальных перевозок в условиях учёта множества переменных, от погодных условий до возникающих ограничений на маршруте: каждое звено, будь то склад или транспортное средство, действует как автономная единица, чья работа недостаточно согласована с остальными акторами перевозки. Издержки системы влекут за собой не просто финансовые потери, но и замедление всей логистической цепочки, превращая достижение оптимального баланса между стоимостью, временем и качеством в практически нерешаемую задачу.

Для достижения целей исследования применены следующие **методы исследования:** комплексный подход, включающий анализ статистических данных, сравнительное изучение международного опыта (на примере платформы LOGINK), структурную декомпозицию параметров мультимодальных перевозок и требований к цифровым платформам для таких перевозок.

В исследовании использованы данные Федеральной службы государственной статистики, исследования по теме цифровизации логистики, а также результаты пилотных проектов в России, включая эксперимент по созданию Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП). Это позволяет сделать выводы, релевантные как для теории, так и для практики.

Практическая значимость обеспечена тем, что решение проблемы координации участников мультимодальных перевозок повышает эффективность функционирования транспортной системы в целом: внедрение цифровых платформ не только снижает затраты и время доставки, но также спо-

способствует развитию национальной логистической инфраструктуры, упрощает интеграцию в международные цепочки поставок.

Основная часть

Термин «мультимодальная перевозка» впервые получил официальное определение в Конвенции ООН 1980 года «О международных мультимодальных перевозках грузов». Согласно Конвенции, мультимодальная перевозка – это международная доставка груза, предусматривающая использование двух или более видов транспорта. Основной целью принятия Конвенции было содействие развитию международных смешанных перевозок через установление единообразных правил и процедур для организации смешанных перевозок, в которых участвуют различные виды транспорта и несколько перевозчиков.

Организацию процесса осуществляет назначенный оператор, который несёт ответственность за транспортировку. Таким оператором является юридическое лицо, которое заключает контракт на смешанную перевозку от своего имени или через посредника, при этом оператор выступает стороной договора, не являясь агентом грузоотправителя или перевозчика, задействованных в процессе смешанной перевозки. Оператор берёт на себя ответственность за выполнение контракта. Работа мультимодального оператора требует контроля над каждым этапом транспортировки, в связи с чем возникает управляемая система координации перевозок, которая должна обеспечить оператору оперативность взаимодействия с перевозчиками, участвующими в процессе транспортировки груза.

Система мультимодальных перевозок основана на принципе единообразия коммерческо-правового режима, а также на принципе единства и координации звеньев транспортной цепи, в связи с чем выводится главная цель мультимодальной перевозки – обеспечение своевременной доставки без остановок на фоне снижения затрат на перевозку.

Преимущества мультимодальной перевозки заключены и реализуются через её особенности – единый контроль, понятная субъективная ответственность, единая тарификация, возможность использовать несколько видов транспорта [1]. Это особенно актуально в России с её географическим разнообразием, удалённостью точек производства и потребления, растущим спросом на логистические услуги.

Данные по грузообороту различных видов транспорта показывают, что с 2022 по 2023 год грузооборот железнодорожным транспортом увеличился на 1,03%, грузооборот автомобильным транспортом увеличился на 4,51%, Динамика грузооборота остальными видами транспорта отрицательная за последний год: по трубопроводному транспорту падение составило 1,22%, по внутреннему водному – 6,10%. Лидером роста грузооборота стал морской транспорт – наблюдается увеличение в 20,29%, а наибольший отрицательный рост показал воздушный транспорт – 14,29%.

Анализ статистики грузооборота в период с 2018 по 2023 годы демонстрирует не только позитивные тренды роста в отдельных видах транспорта, но и снижение объёмов в других сегментах, что указывает на разрозненность и неэффективность управления ресурсами. Возрастающий спрос на логистические услуги усиливает нагрузку на транспортную систему, выявляя слабые места в её организации и координации. Этот дисбаланс, отражающийся как в оперативности, так и в стоимости перевозок, заставляет обратить внимание на ключевые параметры мультимодальных перевозок, которые формируют основу всей логистической цепочки. Ключевые параметры мультимодальной перевозки, указанные на рисунке 1, определяют различные аспекты её функционирования и позволяют сформировать подход к оптимизации.

Согласно рисунку, параметры мультимодальных перевозок делятся на три основные группы: управляющие, входные и параметры состояния.



Рис. 1. Параметры мультимодальной перевозки (Составлено авторами)

Управляющие параметры определяют основные аспекты планирования и организации процесса перевозки, влияют на логистическую цепочку на всех этапах перевозки, задавая направления и стандарты выполнения операций, обеспечивают возможность адаптации логистических схем в зависимости от условий доставки и требований заказчиков. Входные параметры представляют собой

набор исходных данных, которые характеризуют условия и ограничения, при которых осуществляется перевозка. Они варьируются в зависимости от внешних условий, что требует постоянного мониторинга и корректировок в процессе планирования. Координаты состояния описывают текущие характеристики логистического процесса, являются динамическими и отражают фактическое состо-

яние системы на каждом этапе перевозки, используются для оценки эффективности логистического процесса и позволяют принимать управленческие решения в случае отклонений от запланированных показателей, дают возможность сравнивать фактические результаты с ожидаемыми и корректировать планы.

На основании параметров возможно выделить проблемы в части предоставления услуг мультимодальной перевозки. Ошибки при формировании управляющих параметров могут привести к увеличению времени доставки, повышению затрат из-за, например, выбора неподходящего маршрута или транспортных средств. Ограничения могут быть продиктованы определёнными требованиями, выдвигаемыми заказчиком перевозки, такими как необходимость выбора определённого вида транспорта или включение конкретного этапа в процесс доставки [2].

Изменения во входных параметрах, такие как погодные условия или ограниченная доступность транспортных маршрутов, могут значительно осложнять процесс перевозки и приводить к задержкам поставки, порче груза. Ограничения определяются технологическими особенностями перевозки определённого груза (требования к сохранности и перевозке на определённой территории, скорость передвижения транспорта, грузоподъёмность, климатические условия), а также наличием соответствующего оборудования у участника перевозки на момент предоставления услуги.

Затраты на мультимодальную перевозку зависят от стоимости выполнения отдельных этапов, обусловленных такими показателями, как тип транспортного средства, технические ресурсы, тарифы подрядчиков и скорость доставки. Время доставки также варьируется в зависимости от продолжительности отдельных операций, применяемого оборудования, скорости выполнения задач, а также возможных задержек, вызванных ограничениями техники, графиками, техническими сбоями, погодными условиями или форс-мажорными обстоятельствами [3]. Координаты состояния будут отражать неэффективность определения параметров перевозки, воплощая её через увеличение затрат и потерь, снижение скорости поставки.

Таким образом, в подходе к управлению мультимодальными перевозками необходимо учитывать управляющие и входные параметры, чтобы выбрать оптимальный набор составляющих для всей системы перевозки (промежуточные пункты, виды транспорта, транспортные компании, методы упаковки, складирование), чтобы обеспечить доставку груза с наилучшими качественными характеристиками при заданных ограничениях и начальных условиях.

Управление мультимодальной перевозкой должно быть направлено на достижение баланса между всеми перечисленными параметрами, что требует использования современных информационных технологий и профессиональных знаний в области

логистики. С целью оптимизации и минимизации негативного воздействия параметров так же всё чаще внедряются цифровые платформы, позволяющие улучшить координацию между участниками логистической цепочки, снизить транзакционные издержки и повысить эффективность управления на всех этапах мультимодальной перевозки.

Цифровая платформа – это комплексная информационная система, которая объединяет различных участников в единую экосистему для обмена данными, взаимодействия и реализации бизнес-процессов. Она представляет собой комплексную систему с чётко определёнными правилами и стандартами, которые регулируют взаимодействие её элементов. Платформа, как отраслевая информационная среда, нейтральна по отношению к внешнеторговым и транспортным процессам, обеспечивает максимально возможную степень оптимизации логистических издержек субъектов транспортно-логистических процессов без снижения уровня государственного контроля [4]. Функции цифровой платформы заключаются в обеспечении обмена информацией между участниками, автоматизации бизнес-процессов (планирование маршрутов, управление запасами, оформление документов); предоставлении удобных инструментов для управления логистическими операциями, повышении прозрачности и эффективности цепочки поставок [5].

Цифровая платформа может работать в синергии с технологиями цифровых двойников. Цифровые двойники представляют собой виртуальные модели реальных объектов и процессов в логистике, такие как склады или транспортные средства, и могут использоваться для моделирования различных сценариев и прогнозирования поведения логистических систем. Такие технологии, как Интернет вещей, облачные хранилища, Big Data и искусственный интеллект, собирают, хранят и анализируют данные, что позволяет принимать обоснованные управленческие решения [6]. В комплексе возможно такое взаимодействие: цифровая платформа служит связующим звеном для обмена информацией о грузах, а цифровой двойник оптимизирует процессы планирования загрузки и управления пространством,

Цифровые платформы могут существовать в различных масштабах, от локальных решений, созданных внутри одной компании, до масштабных национальных платформ, охватывающих целые отрасли. Локальные цифровые платформы часто создаются внутри компаний для оптимизации внутренних процессов, например, для управления складом, отслеживания поставок или координации работы сотрудников. Цели создания цифровой платформы могут охватывать широкий спектр направлений, включающих автоматизацию процессов, оптимизацию использования ресурсов, сетевое взаимодействие, упрощение доступа к информации.

Цифровая платформа для компании, организующей мультимодальные перевозки, должна быть

инструментом, объединяющим все аспекты логистической цепочки, в этой связи обширен список

требований к цифровой платформе, представленный в таблице 1.

Таблица 1. Требования к цифровой платформе для компании, организующей мультимодальные перевозки

Категория	Требование	Описание
Функциональность	Управление поставками	Создание и редактирование поставок на перевозку с детальным описанием груза, маршрута, сроков, условий доставки; отслеживание статуса заказа в режиме реального времени
	Управление транспортными средствами	Ведение базы данных о транспортных средствах (тип, вместимость, характеристики), отслеживание местоположения транспортных средств в режиме реального времени, планирование маршрутов с учётом оптимизации времени и затрат, возможность интеграции с системами GPS-трекинга
	Управление документацией	Создание, хранение и обработка всех необходимых документов (договоры, накладные, CMR, сертификаты, таможенные декларации); электронный документооборот с перевозчиками, клиентами, таможенными органами
	Финансовый учет	Ведение расчётов с перевозчиками и клиентами, контроль за расходами на перевозку, генерация отчётов о финансовой деятельности
	Аналитика	Сбор и анализ данных о перевозках, позволяющий выявлять тенденции, оптимизировать маршруты и планировать работу; возможность создания графиков, диаграмм и отчётов
Безопасность	Конфиденциальность данных	Обеспечение защиты данных о клиентах, перевозчиках, грузах и финансовых операциях
Интеграция	Интеграция с внешними системами	Возможность обмена данными с системами транспортных компаний, систем GPS-трекинга, платёжных систем
Пользовательский интерфейс	Интуитивно понятный и удобный интерфейс	Простой доступ к необходимой информации, возможность быстрого выполнения задач; возможность доступа к платформе с мобильных устройств; наличие инструкций по работе с платформой, включая руководство пользователя, инструкции по настройке и интеграции
Масштабируемость	Расширение функциональности платформы	Возможность расширения функциональности платформы и обработки больших объёмов данных в соответствии с ростом компании
Поддержка	Наличие технической поддержки	Регулярные обновления платформы с добавлением новых функций и улучшением существующих, гарантированная доступность платформы в любое время, с резервными каналами связи

Выделяют также дополнительные требования в виде предоставления участникам платформы кредита, как акт доверительного отношения к участнику, наличия отлаженной модели получения и распределения прибыли за отдельно транспортные и информационные услуги, предполагающей разный функционал системы членства для участников.

Список требований формирует чёткое понимание того, чего компания хочет достичь с помощью цифровой платформы. Это помогает установить приоритеты и создать единое видение проекта, что упрощает дальнейшее взаимодействие с разработчиками и позволяет избежать несоответствия ожиданий. Также список требований минимизирует риск того, что разработанная платформа не будет отвечать потребностям компании. Это помогает избежать форс-мажорных ситуаций, срывов сроков и дополнительных затрат на доработку системы, а также позволяет отслеживать прогресс работы, оценивать риски и корректировать план при необходимости.

Цифровые платформы группы компаний объединяют несколько предприятий для совместного использования ресурсов, данных и технологий, что позволяет улучшить координацию и получить доступ к новым рынкам [7]. Такая платформа являет-

ся не просто инструментом бронирования, а полноценной экосистемой, которая повышает конкурентоспособность компании на рынке мультимодальных перевозок. На рисунке 2 представлены преимущества внедрения цифровой платформы для транспортно-логистической компании.

Цифровая платформа позволяет перенести в цифровое пространство взаимодействие грузоотправителей и производителей, а также сделать это взаимодействие ускоренным и гарантированно безопасным.

Для реализации обозначенных преимуществ требуется эффективная и комплексная система, объединяющая цифровые технологии, инфраструктуру и ключевых участников логистических процессов. В этом контексте особую значимость приобретает создание и развитие ЦЛП – цифровых логистических платформ. Пример зарубежного опыта в сфере логистики подтверждает, что создание интегрированных платформ существенно повышает конкурентоспособность национальных систем транспортировки.

Одним из ярких примеров цифровой платформы является китайская платформа LOGINK (Logistics Information Network), запущенная в 2007 году, которая решает задачи координации участников логистической цепочки и оптимизации мультимо-

дальних перевозок. Основная функция LOGINK – обеспечение сквозной информационной поддержки, но также включены услуги страхования, финансирования, расчётные услуги, контроль каче-

ства [8]. Платформа использует большие данные, облачные вычисления и искусственный интеллект для обработки массивов информации в реальном времени.

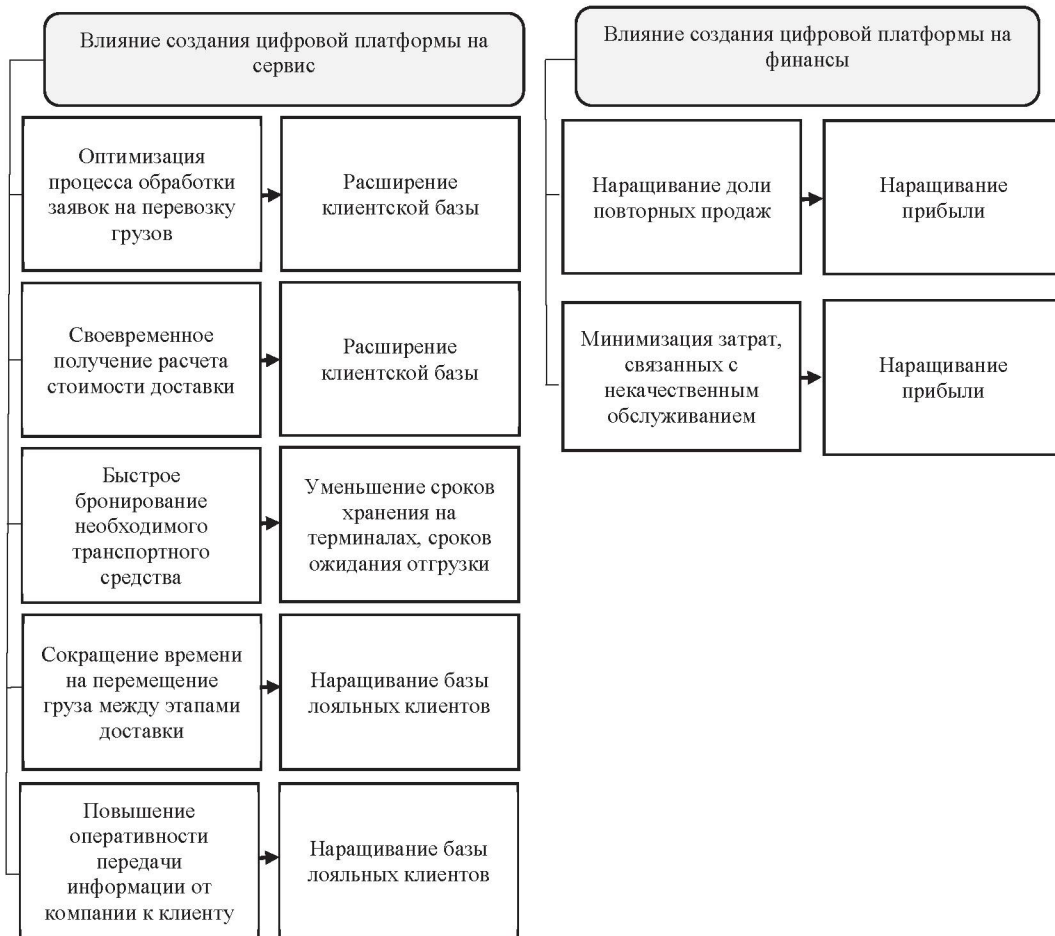


Рис. 2. Преимущества внедрения цифровой платформы (составлено авторами)

При мультимодальных перевозках LOGINK выполняет несколько задач. Во-первых, она позволяет интегрировать информацию о различных видах транспорта (морской, железнодорожный, автомобильный, авиационный) в рамках единого интерфейса. Во-вторых, платформа предоставляет сервисы для отслеживания грузов в режиме реального времени. LOGINK также решает задачу стандартизации данных. Благодаря использованию унифицированных форматов и протоколов обмена информацией, платформа облегчает взаимодействие между участниками, даже если они используют различные внутренние системы управления, что особенно важно для международных перевозок, где логистические цепочки включают множество сторон с разными стандартами работы. Наконец, особенностью LOGINK является её интеграция с международными платформами, за счёт чего упрощается прохождение таможенных процедур и упрощаются трансграничные перевозки.

В России на данный момент существует инициатива по созданию и запуску Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТ-ЛП), которая призвана консолидировать участников логистической отрасли и способна стать основным инструментом цифровизации мульти-

модальных перевозок. Проект запущен в рамках федерального законодательства, Постановлением Правительства РФ от 3 июля 2024 года № 908 «О проведении на территории Российской Федерации эксперимента по созданию, апробации и внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» для оформления перевозок грузов» [9], что определяет его статус как стратегического инструмента для создания интегрированной цифровой среды управления транспортными процессами.

Согласно Постановлению, с 1 августа 2024 года по 1 июня 2025 года будет проводиться эксперимент, целью которого является улучшение процессов оформления перевозок грузов. В рамках эксперимента участвуют федеральные органы, такие как Министерство транспорта, Федеральная таможенная служба и другие государственные структуры, а также частные участники – грузоотправители, экспедиторы, перевозчики и операторы инфраструктуры. Все участники будут взаимодействовать через единую информационную систему, которая обеспечит оформление перевозок всех видов транспорта и оптимизацию обмена данными.

Ожидается, что в процессе эксперимента будет апробирована система выдачи разрешений

и товаросопроводительных документов через механизм «единого окна», а также разработаны технологии для создания рейтинга перевозчиков на основе анализа их работы. Платформа также будет интегрирована с другими государственными информационными системами, такими как система электронных перевозочных документов и системы «Российских железных дорог». Результатом эксперимента станет создание эффективной цифровой инфраструктуры, способной улучшить взаимодействие между участниками транспортно-логистической цепочки, ускорить оформление документов и улучшить качество перевозок.

В рамках эксперимента с Национальной цифровой транспортно-логистической платформой (НЦТЛП) можно ожидать несколько ключевых улучшений мультимодальных перевозок.

Во-первых, благодаря принципу «единого окна» снизятся административные барьеры, что упростит взаимодействие акторов мультимодальной перевозки (перевозчиков, экспедиторов, грузоотправителей, таможенных органов).

Во-вторых, централизованное хранение данных поможет протестировать технологии сбора и верификации информации о перевозчиках. На основе данного теста станет возможным формировать рейтинг перевозчиков, который в качестве фундамента использует данные о временных и качественных характеристиках выполненной перевозки грузов.

В-третьих, отработка электронного обмена документами станет базой для поиска существующих в реальной практике проблем и дальнейшей разработки предложений о внесении законодательных изменений в части перехода на электронный документооборот.

Регламентом информационного взаимодействия между Министерством транспорта Российской Федерации и участниками эксперимента по созданию, апробации и внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» для оформления перевозок грузов установлен перечень данных, необходимых к предоставлению при принятии участия в эксперименте: информация о грузе, операциях с грузом, перевозчиках, электронных документах, транспортных средствах и прочая информация, в процессе проведения эксперимента определённая как необходимая для его реализации [10].

Эксперимент включает 11 мультимодальных маршрутов, на которых используется интеграция различных видов транспорта. Транспортировка грузов на этих маршрутах сопровождается внедрением электронного документооборота через Государственную информационную систему электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), которая уже обрабатывает свыше 500 тыс. документов в неделю.

Несмотря на то, что бизнес-партнёры и участники эксперимента признают в «ГосЛог» потенциал повышения эффективности логистики, не-

которые испытывают скепсис и высказывают ряд опасений. Среди проблем отмечают отсутствие прозрачной экономической обоснованности, высокая стоимость внедрения электронного документооборота и цифровых сервисов, сложность интеграции для крупных компаний с существующими IT-системами, а также риск повышения себестоимости перевозок. Участники рынка считают важным предусмотреть длительный переходный период, обучение пользователей платформы и меры поддержки. Некоторые эксперты опасаются, что «ГосЛог» больше ориентирован на контроль, чем на развитие, что может привести к снижению рентабельности бизнеса.

Заключение

Платформенная организация закладывает основу для нового уровня взаимодействия, где каждый участник процесса становится частью скоординированного и предсказуемого механизма, что не только улучшает качество перевозок, но и создаёт предпосылки для развития всей отрасли, обеспечивая её устойчивость в условиях постоянно меняющегося мира. Вместо того чтобы действовать по заранее заданным, но негибким сценариям, мультимодальные перевозки начнут работать как живая, динамическая система, способная справляться с вызовами реального времени.

Проведенный анализ подтвердил, что внедрение цифровых логистических платформ соответствует целям оптимизации мультимодальных перевозок: ожидается, что внедрение НЦТЛП позволит увеличить скорость грузоперевозок на 15% и снизить затраты на документооборот на 30%. Основные задачи – улучшение координации участников, сокращение транзакционных издержек и повышение прозрачности процессов – могут быть решены за счёт использования цифровых решений, таких как НЦТЛП.

Безусловно, переход на платформы не произойдёт быстро и слаженно ввиду финансовых ограничений, наличия у участников собственных IT-решений, опасений по поводу конфиденциальности предоставляемых на платформу данных. Именно поэтому необходимой становится государственная поддержка не только в части разработки нормативного регулирования функционирования платформы, но и по наладке взаимодействия бизнес-участников и федеральных органов исполнительной власти с целью поиска разрывов в цепочках поставок и разработке механизмов для их устранения.

Литература

1. Куприянов Г. А. Организация мультимодальных перевозок в России: характеристика, проблемы, направления развития / Г. А. Куприянов // XVII Неделя науки молодежи СВАО: Сборник статей по итогам работы научных конференций и круглых столов, Москва, 18–30 апреля

2022 года. – Москва: Издательство «Стратегема-Т», 2022. – С. 635–641. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=53729622> (дата обращения 08.11.2024).

2. Дюльгер А.И. Методические основы принятия управленческих решений при организации мультимодальных перевозок грузов / А.И. Дюльгер // Молодой ученый. – 2014. – № 8 (67). – С. 460–463.
3. Нырко А.П. Алгоритмы автоматизированного управления технологическими процессами мультимодальных перевозок / А.П. Нырко, В.И. Караваев, Н.Г. Багаева, Е.Д. Караваева, С.С. Соколов // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2010 – № 4 (8) – С. 43–53.
4. Бабкин А.В. Цифровые платформы в экономике: понятие, сущность, классификация / А.В. Бабкин, П.А. Михайлов // Вестник Академии знаний. – 2023 – № 1 (54). – С. 25–36.
5. Scheduling heterogeneous delivery tasks on a mixed logistics platform / L. Zhen, R. Baldacci, Z. Tan, S. Wang // European Journal of Operational Research. – 2021. – Vol. 298 (2). – P. 680–698.
6. Масюк Н.Н. Современные тенденции цифровой трансформации в морской отрасли / Н.Н. Масюк, А.Р. Блюдик // Естественно-гуманитарные исследования. – 2022. – № 44(6). – С. 203–208. – URL: <https://academiyadt.ru/mezhdunarodnyi-zhurnal-estestvennogumanitarnykh-issledovniy-elektronnaya-versiya-zhurnala-egi/> (дата обращения 14.11.2024).
7. Feld H. The case for the digital platform act: Market structure and regulation of digital platforms / H. Feld. – USA: Public Knowledge, 2019. – 216 p.
8. Дроздова М.А. Опыт создания китайской цифровой платформы Logink как пример успешной практики формирования единого цифрового логистического пространства для трансграничного сотрудничества / М.А. Дроздова // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. – 2023. – № 25 (2). – С. 27–38.
9. Постановление Правительства РФ от 03.07.2024 № 908 «О проведении на территории Российской Федерации эксперимента по созданию, апробации и внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» для оформления перевозок грузов» – Текст: электронный / Портал www.alta.ru [сайт]: 2024. – URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/24ps0908/> (дата обращения 01.11.2024).
10. Регламент информационного взаимодействия между Министерством транспорта Российской Федерации и участниками эксперимента по созданию, апробации и внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» для оформления перевозок грузов – Текст: электронный / Официальный Интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федера-

ции [сайт]: 2024. – URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/297/367/documents> (дата обращения 01.11.2024).

PROSPECTS FOR THE APPLICATION OF DIGITAL LOGISTICS PLATFORMS IN MULTIMODAL TRANSPORTATION

Belozertseva N.P., Blyudik A.R., Nespovity A.V.
Vladivostok State University

The modern logistics market is characterized by a growing demand for transportation, including multimodal transport. However, alongside the rising demand, several challenges related to this type of transportation emerge – coordination among participants and the lack of a unified information system. The purpose of the research is to identify key areas for the application of digital logistics platforms in multimodal transport and to determine their role in solving the current logistics issues. The article discusses the integration of digital platforms into multimodal transportation in the context of their adaptation to the Russian market. The scientific novelty lies in the systematization and structuring of data regarding the requirements for digital platforms in multimodal transportation. As a result, an approach is proposed to analyze the parameters of multimodal transport, allowing for the identification of growth opportunities in logistics processes through the implementation of digital solutions.

Keywords: logistics; multimodal transport; transportation parameters; logistics digitalization; digital logistics platform; information system; logistics coordination.

References

1. Kupriyanov G.A. Organization of multimodal transportation in Russia: characteristics, problems, directions of development / G.A. Kupriyanov // XVII Youth Science Week of the NEAO: A collection of articles based on the results of scientific conferences and round tables, Moscow, April 18–30, 2022. – Moscow: Publishing house “Stratagema-T”, 2022. – pp. 635–641. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=53729622> (accessed 11/08/2024).
2. Dyulger A.I. Methodological foundations of managerial decision-making in the organization of multimodal cargo transportation / A.I. Dyulger // Young Scientist. – 2014. – № 8 (67). – Pp. 460–463.
3. Nyrkov A.P. Algorithms of automated control of technological processes of multimodal transportation / A.P. Nyrkov, V.I. Karavaev, N.G. Bagaeva, E.D. Karavaeva, S.S. Sokolov // Bulletin of the State University of Marine and River Fleet named after Admiral S.O. Makarova. – 2010 – No. 4 (8) – pp. 43–53.
4. Babkin A.V. Digital platforms in economics: concept, essence, classification / A.V. Babkin, P.A. Mikhailov // Bulletin of the Academy of Knowledge. – 2023 – № 1 (54). – Pp. 25–36.
5. Scheduling heterogeneous delivery tasks on a mixed logistics platform / L. Zhen, R. Baldacci, Z. Tan, S. Wang // European Journal of Operational Research. – 2021. – Vol. 298 (2). – P. 680–698.
6. Masyuk N.N. Current trends in digital transformation in the marine industry / N.N. Masyuk, A.R. Bludik // Natural Sciences and Humanities research. – 2022. – № 44(6). – Pp. 203–208. – URL: <https://academiyadt.ru/mezhdunarodnyi-zhurnal-estestvennogumanitarnykh-issledovniy-elektronnaya-versiya-zhurnala-egi/> (accessed 11/14/2024).
7. Feld H. The case for the digital platform act: Market structure and regulation of digital platforms / H. Feld. – USA: Public Knowledge, 2019. – 216 p.
8. Drozdova M.A. The experience of creating the Chinese digital platform Logink as an example of successful practice in forming a single digital logistics space for cross-border cooperation / M.A. Drozdova // Asia-Pacific region: economics, politics, law. – 2023. – № 25 (2). – Pp. 27–38.
9. Decree of the Government of the Russian Federation dated 07/03/2024 No. 908 “On conducting an experiment on the Territory of the Russian Federation to create, test and Implement the National Digital Transport and Logistics Platform Information System for Cargo Transportation” – Text: electronic / Por-

tal www.alta.ru [website]: 2024. – URL: <https://www.alta.ru/tam-doc/24ps0908/> (accessed 11/01/2024).

10. Regulations for information interaction between the Ministry of Transport of the Russian Federation and participants in the experiment on the creation, testing and implementation of the Na-

tional Digital Transport and Logistics Platform information system for cargo transportation – Text: electronic / Official Internet resource of the Ministry of Transport of the Russian Federation [website]: 2024. – URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/297/367/documents> (date accessed 11/01/2024).