

Тенденции развития морской логистики в Греции в эпоху цифровой революции

Кириленко В. П.* , Фотопулу А.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; * kirilenko-vp@ranepa.ru

РЕФЕРАТ

Статья посвящена исследованию правовой природы морской логистики в современной Греческой Республике в условиях цифровой революции и экономической интеграции. Актуальность темы обусловлена тем, что морские перевозки являются одним из древнейших видов транспортировки товаров и людей, которые не потеряли свою актуальность в XXI в., но и в настоящее время данной отрасли уделяется особое внимание. Морской транспорт занимает важное место в реализации торговых и экономических отношений. Авторами рассматривается историческое развитие морской отрасли права во все периоды существования греческого государства. Дополнительно акцентируется внимание на цифровые технологии, которые начинают разрабатываться в транспортной и морской отрасли и логистическом секторе, что характерно для торговли и перевозок в Греции. *Ключевые слова:* морское право, морское законодательство Греции, морская логистика Греции, цифровая революция, экономическая интеграция, Lloyd's list intelligence Informa, морское судходство и логистика, электронная транспортная накладная, офшорные суда, международные перевозки, новые технологии в эпоху цифровой революции

Trends of Marine Logistics Development in Greece on the Digital Revolution Era

Viktor P. Kirilenko* , A. Fotopoulou

North-West Institute of Management of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Saint Petersburg, Russian Federation; * kirilenko-vp@ranepa.ru

ABSTRACT

The current article is devoted to the study of the legal nature of maritime logistics in the modern Greek Republic under the conditions of the digital revolution and economic integration. The relevance of the topic is due to the fact that shipping is one of the oldest types of transportation of goods and people, which still haven't lost their relevance in the XXI century, and currently this industry has received special attention. Maritime transport occupies an important place in the implementation of trade and economic relations. The branch of the law of the sea has repeatedly become the object of scientific research. The main function of transport is to provide services to the client through the use of the vehicle. The authors consider the historical development of the maritime branch of law in all the existence of the Greek state. Additionally, the author focuses on digital technologies that are beginning to be developed in the transport and maritime industry and considers the progress in the logistics sector, with regard to trade and transport in Greece.

Keywords: Concept of Maritime law, Maritime legislation of Greece, Maritime logistics of Greece, digital revolution, economic integration, Lloyd's list intelligence Informa, Maritime navigation and logistics, electronic consignment note, offshore vessels, international transport, new technologies in the era of the digital revolution

Морской транспорт является важным элементом, который связывает мировую торговлю, экономику и общество. Основная функция транспорта заключается в оказании клиенту услуг путем использования транспортных средств [6]. При оказании транспортных услуг между транспортным предприятием и клиентом возникают определенные отношения, которые регулируются правовыми институтами. Транспортное право является обширным правовым институтом, представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и деятельностью транспортных предприятий как одного, так и разных видов транспорта.

Под транспортной логистикой понимается организация процесса транспортировки товара от места производства к месту потребления, включая перемещение и хранение товара в местах перевалки.

На сегодняшний день морской транспорт является важнейшей составляющей развития торговых и экономических отношений между участниками торгового рынка, так как играет существенную роль в сфере импорта и экспорта товаров между государствами [3]. Морской транспорт является незаменимым инструментом для перевозки разных товаров, особенно объемных грузов, которые невозможно перевозить иными видами транспорта. Иногда такие транспортировки являются единственным методом поставки груза [8]. Правовое регулирование перевозок грузов и пассажиров морем включает в себя нормы морского судоходства и торгового мореплавания. В доктрине довольно давно установилось понятие «международное частное морское право» [10]. Группы отношений в этой сфере: вещные права на морские суда, договоры морской перевозки, отношения, связанные с риском мореплавания [7].

Коллизионное регулирование характеризуется обилием разнообразных коллизионных норм, их развернутой системой. В целом в современную цифровую эпоху морская логистика включает в себя следующие особенности:

- морской транспорт является наиболее универсальным и эффективным методом доставки габаритных грузов на большие расстояния;
- организация транспортировки товаров морским путем обеспечивает низкую стоимость, то есть ставка перевозки является более выгодной в плане экономики, чем ставка перевозки наземным транспортом;
- является самостоятельным видом транспортировки и часто используется в организации смешанного сообщения; маршруты водного типа являются гибкими, при их формировании нет необходимости привязки дорожного направления;
- морская транспортировка безопасна, контейнеры обеспечивают полную сохранность груза, удобный выбор контейнера в зависимости от перевозимого товара, например, танкер — для жидких грузов, навалочные контейнеры — для зерна или песка, рефрижераторный контейнер — для скоропортящегося товара и т. д.;
- наличие страхования для перевозимого товара; маршруты водного типа являются гибкими, при их формировании нет необходимости привязки дорожного направления, также морская транспортировка безопасна, так как контейнеры обеспечивают полную сохранность груза.

Греческий ученый Ликудис Панагюлис под морским правом понимает установленные нормативно-правовые акты права, которые регулируют отношения, возникающие в морской торговле и в судоходстве.

Международная перевозка — это перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях заключенного между ними международного соглашения [1]. Специфика правового регулирования международной перевозки состоит в том, что основные его вопросы урегулированы в международных транспортных конвенциях, содержащих унифицированные материально-правовые и коллизионные нормы [5]. При отсутствии международного договора перевозка с пересечением границ регулируется национальным законодательством соответствующих стран.

Договор перевозки — это вторичная внешнеторговая сделка, обслуживающая общую систему товарооборота. Морская логистика — это организация и обеспечение перевозки грузов морским транспортом. Она является специфической транспортной услугой, без которой во многих ситуациях большинству клиентов обойтись просто сложно [14]. Если в случае наземных грузоперевозок еще есть выбор между

автомобильным и железнодорожным транспортом, то в случае необходимости следования на большие расстояния, особенно по морю, других вариантов уже не остается.

Институт морской перевозки характеризуется как сложный институт, имеющий в наличии большое количество коллизий национальных и международных правовых норм. Он был закреплен еще в древних памятниках права. В течение длительного времени морские перевозки не могли найти юридического закрепления в каком-то правовом документе. Были совершены многочисленные попытки поиска наиболее приемлемого способа юридического оформления правоотношений между сторонами. Наиболее часто стороны торговых отношений использовали договор «товарищества» [9]. Согласно данному виду договора его участники организовывали единое предприятие с распределением между собой расходов и прибыли, связанных с доставкой и продажей товаров. В отдельных случаях правоотношения между сторонами оформлялись по договору аренды судна.

Первая попытка кодификации морских обычаев в древнее время была осуществлена Грецией [14]. До 1940-х г. в Греции применялось право византийской империи, оно постоянно дополнялось законодательными актами, которые регулировали отдельные правовые институты западных стран (Германии, Австрии и др.). В 1940 г. в Греческой Республике был принят первый самостоятельный Гражданский кодекс, который вступил в силу только 23 февраля 1946 г. Этот кодекс был разработан и составлен на основе немецкой и французской модели. 16 сентября 1968 г. вступил в силу Гражданский процессуальный кодекс, заменивший действующий ГПК 1834 г., разработанный немецким юристом Георгом Людвигом фон Маурером. Греческая Республика относится к романо-германской правовой семье, и по этой причине в качестве источников всегда использовались немецкие и австрийские модели правовых норм.

В начале XX в. во время правления греческого политика Элефтериоса Венизелоса была проведена законодательная реформа. В 1910 г. был разработан кодифицированный нормативно-правовой акт под названием «ΓΨΙΖ' του 1910», регулирующий морскую отрасль права, который действовал до 1958 г. Федеральным законом 3816/1958 был введен в действие новый кодекс, который был ратифицирован 1 сентября 1958 г. Он получил название «Кодекс частного морского права» (Κώδικας ιδιωτικού ναυτικού δικαίου — ΚΙΝΔ). Кодекс частного морского права, КЧМП (Κ.Ι.Ν.Δ. Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου), был утвержден постановлением правительства Греции № 3816 / GG 32 / n.A / 28–2–1958. Он состоит из 297 статей. Его главы касаются следующих положений: о судах и судовладельцах, о собственности на борту судна, об экипаже судна, ответственность судовладельца и перевозчика, морской арест судов, положения общей аварии и иных обстоятельств, причиняющих вред имуществу судов, морское страхование и иные положения. В этот же период был разработан Кодекс публичного морского права (КПМП). Данные нормативные акты были разработаны на основе немецкого и французского права. Кодекс публичного морского права, КПМП (Κ.Δ.Ν.Δ. — Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), вступил в законную силу на основании Постановления греческого правительства № N.Δ.187 / ΦΕΚ 261 / τ.Α' / 3–10–1973 и состоит из 273 статей. Его главы касаются следующих положений: судостроение, разрешение коммерческих споров в судебных инстанциях и в национальном арбитражном суде, правовое регулирование администрации морского порта, морской полиции и т. д. В настоящее время, в XXI в., согласно данным Министерства судоходства и островной политики Греции, вышеуказанные морские кодексы действуют в новых редакциях, в них были внесены изменения и дополнения.

Греция с глубокой древности являлась стратегическим транспортным узлом, который соединяет три континента — Европу, Азию и Африку. В настоящее время, согласно данным Enterprise Greece — греческого агентства под эгидой Министерства экономики и развития, которое содействует в развитии экспорта грузов и в налаживании международного партнерства с иностранными государствами, Греция является привлекательным источником для осуществления инвестиции в транспортную торговлю и морскую отрасль, так как грузовые потоки ежегодно постоянно увеличиваются [21]. Кроме этого, ее местоположение дает возможность крупным мировым производителям использовать Грецию как центр поставки, сборки и контроля различных товаров. В настоящее время ведущими транспортными компаниями являются Sarmed, Goldair, Weinoglou, Golden Cargo, PAEGA, охватывающие большую долю логистического рынка, также крупные международные лидеры, такие как DHL и GEFCO [13]. Необходимо

отметить также, что греческие порты могут быть преобразованы в региональные логистические центры и для перевозки грузов из Азии в Европейское сообщество.

Главный порт Греции Пиреас является крупным портом со значительной пропускной способностью как в качестве контейнерного порта, так и в качестве автомобильного терминала. Он находится недалеко от основного морского средиземноморского маршрута и обеспечивает доступ к большому логистическому центру в Триассио и высокоскоростному грузовому железнодорожному маршруту, ведущему в Европу [28]. Все это позволяет Пиреасу служить как перегрузочным центром, так и воротами в Европу. Греческий порт Пиреас занял третье место в 2017 г. среди средиземноморских торговых портов и тридцать восьмое место в мире с общей пропускной способностью 3,6 млн. Благодаря увеличению пропускной способности и эффективности Пиреаса, его новому соединению грузовых поездов с Европой и более короткому, более прямому доступу в Азию через устоявшиеся маршруты доставки, он превратился в премиальный пункт импорта из стран-производителей Азии (Китая, Японии, Кореи, Индии) в Европу. Другие греческие порты, способные стать воротами в Европу, включают Салоники, Александруполис и Патры. Географическое положение греческих портов позволяет предлагать конкурентоспособные морские транспортные расходы для перевозимых контейнеров, предлагая при этом доступ к множеству растущих экономик в более широком регионе.

В международном морском судоходстве, в условиях глобализации и интеграции в настоящее время наблюдается тенденция развития международного морского бизнеса. В международной информационной платформе Lloyd's list intelligence Informa опубликованы данные всего морского торгового рынка, крупных судовладельцев, морских юристов и т. д. со всего мира [11].

Греческое судоходство находится на высокой позиции вне зависимости от экономической ситуации, которая есть в стране. Согласно данным списка «Ллойда», греческие судовладельцы контролируют около 20% мощности мирового тоннажа в мире (DWT) с 4600 судами, владеют 28%. По данным информационно-аналитического агентства в области морского и речного транспорта Portnews, объем морских перевозок в мире по итогам 2016 г. вырос на 2%. По оценке президента компании Clarkson Research Мартина Стопфорда, трендом будущего станет организация компактных «умных» судоходных компаний, управляющих флотом и логистикой с применением новейших спутниковых и информационных технологий, позволяющих автоматизировать и упростить шипинговые операции и навигацию, организовать информирование менеджмента о происходящем в режиме реального времени. Также можно ожидать организацию новых глобальных транспортных систем наподобие схем, используемых Amazon, Uber, UPS и др.

Морской транспорт Греции является важным видом глобальных перевозок, на который приходится 80% мировой торговли. Торговый поток все больше увеличивает свое движение через юго-восточные средиземноморские порты. В настоящее время особое внимание, безусловно, заслуживает греческое коммерческое судоходство, так как оно является основной отраслью экономического развития Греческой Республики, которая в условиях экономического дефицита вследствие экономического кризиса до сегодняшнего дня остается развитым логистическим направлением, приносящим доход стране. Морская отрасль коммерческих перевозок приносит прибыль морской индустрии в стране. По версии журнала Forbes, пятнадцать самых богатых бизнесменов Греции имеют отношение к судоходству. Греческий коммерческий флот является одним из самых больших в мире.

Согласно данным греческой финансовой газеты Naftemporiki, только в 2014 г. по совокупному водоизмещению греческое судоходство обогнало Японию и Китай, греки заняли первое место в мире по количеству танкеров и второе по числу судов для перевозки сухих грузов (4,9 тыс. судов, около пятой части от мирового коммерческого транспорта и 43% от европейского грузового флота). Портал VesselsValue.com оценивает это количество судов в \$ 106 млрд. В Греции каждые два года проходит крупнейшая международная морская выставка «Посейдония», в рамках которой обсуждаются различные проблемы судоходной отрасли, а также проходит общение между представителями морского бизнеса по вопросам развития взаимных торговых отношений в области торгового морского судоходства. Уже 50 лет указанная выставка остается одним из крупнейших событий для морской отрасли, площадкой для общения греческих и международных судовладельцев и покупателей.

Выставка «Посейдония-2018» организована под эгидой Министерства судоходства и островной политики Греции, Союза греческих судовладельцев и Греческой палаты судоходства при поддержке муниципалитета Пирея и греческого Комитета по морскому сотрудничеству.

По словам греческого премьер-министра Алексиса Ципраса, только в 2016 г. денежные поступления от греческой судоходной деятельности превысили отметку в 9 млрд евро. В выставке приняли участие более чем 2000 участников из 92 стран, из них большое количество составили судовладельцы со всего мира [4]. В своем докладе Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Китац Лим отметил, что Греция в настоящее время является одним из самых влиятельных государств — членов ИМО в своих политических и технических вопросах. Морской сектор в области транспорта в Греции сегодня превосходит остальные страны. Имеются достаточные основания полагать, что это связано с географическим положением греческих портов для передвижения контейнеров, а также важную роль играет и фрахт, то есть стоимость за перевозку товара, где конкурентоспособные расходы влияют на выбор логистического оператора.

В настоящее время в Греции работают несколько глобальных поставщиков 3PL, таких как Kuhnle & Nagel, DHL, Schenker, Geodis, Panalpina и Express. Была создана логистическая сеть, финансируемая Греческой федерацией промышленности (SEV) для улучшения сотрудничества между поставщиками логистических услуг и остальной частью греческой экономики. В частности, следует отметить, что в ноябре прошлого года было завершено четвертое панэллинское исследование под названием «Сектор логистики в Греции», в котором была проведена тщательная инвентаризация текущей ситуации, а также будущих тенденций. Это самый полный справочник на сегодняшний день в этой области, результат работы Hellenic Logistics Company (EEL) и Эгейского университета при содействии ЮВЕ (Фонд исследований и промышленных исследований), созданный также в сотрудничестве с учеными Эль Демьян, С. Данчевым и с греческими службами статистики — ЭЛСТАТ и ЕВРОСТАТ. Проведенное исследование анализирует рыночное представление о текущем состоянии греческой логистики. Цель логистической компании Hellenic Logistics заключалась в предоставлении возможности проведения опроса участников логистического рынка для выявления обязательных потребностей греческого торгового бизнеса и его недостатков, а также планы развития тенденций логистического рынка.

Интересной особенностью опроса является развитие оборота. В частности, за последние четыре года 62% сбытовых и перерабатывающих компаний увеличили свой годовой оборот до 25%, что указывает на небольшое оживление в этих секторах (в основном из-за увеличения экспорта). С другой стороны, значительный показатель до 25% показывает сокращение оборота до 25% (опять же в течение четырехлетнего периода). Что касается модели реализации логистической деятельности, результаты опроса показывают, что 13% компаний, ответивших на вопросник, полностью передают логистическую деятельность третьим сторонам (компании 3PL), тогда как 60% — распространение / передачу своих товаров / предметов. Результат полной премии особенно низок в то время, когда этот показатель в странах ЕС составляет 49%, демонстрируя потенциал роста индустрии 3PL в Греции. Согласно отчету Всемирного банка (2013 г.), «низкий уровень аутсорсинга обусловлен, в частности, широтой и качеством логистических услуг (с акцентом на транспортные услуги), обусловленных как наличием стареющего парка транспортных средств, так и фрагментацией транспортного сектора». Более того, инвестиции нескольких производственных и торговых компаний в инфраструктуру и оборудование для хранения и распределения являются сдерживающими факторами в продвижении аутсорсинга. Для компаний, которые предпочитают передавать свою деятельность третьим сторонам частично или полностью, затраты на логистику примерно такие же, как и в модели внутри бизнеса. Также следует обратить внимание, что основным видом деятельности аутсорсинга является перевозка товаров на национальном / международном уровне, что в основном связано с необходимостью экономии затрат на приобретение активов и достижения эффекта масштаба. Другие внешние услуги включают распределение (56%) и хранение (53%), сбор товаров (42%) и т. д. Услуги с добавленной стоимостью, предлагаемые логистическими компаниями (3PL), включают упаковку / переупаковку товара (28%) и маркировку (19%). Другие услуги с высоким спросом включают сертификацию доставки (74%) и предоставление показателей эффективности (KPI) [20].

Результаты исследования показывают, что для большинства греческих логистических компаний важной составляющей успешного ведения транспортировок товаров является использование информационных систем и цифровых технологий для снижения эксплуатационных расходов, а также для повышения производительности и уровня обслуживания клиентов в связи с конкурентоспособностью других логистических операторов на торговом рынке. Греция уже начинает успешно развивать логистический сектор. В настоящее время, согласно анализу, недавно проведенному Всемирным банком, производительность греческого логистического сектора считается средней по международным перевозкам по сравнению с другими странами.

Также стоит отметить, что, согласно предоставленному отчету «о глобальной конкурентоспособности» по результатам проведения очередного Всемирного экономического форума в 2018 г., Греческая Республика занимает 41-е место среди множества стран в отношении восприятия ее транспортной инфраструктуры.

Сегодня транспорт и логистика — одни из наиболее важных секторов экономики в Греции, так как они являются основным источником дохода. Самые развитые направления международной логистики в Греции: греческое судоходство и морская логистика, автомобильные транспортные перевозки, железнодорожные транспортные перевозки, воздушные транспортные перевозки, а также внутреннее развитие торгового сектора при поддержке государственного сектора Греции. Благодаря географическому положению Греция является конкурентоспособной точкой основных потоков перевозок товаров среди всех остальных стран.

Консалтинговая компания EY считает, что греческий морской транспорт играет ключевую роль в международной торговле, а также в развитии мировой экономики, охватывая более чем 80% мирового объема торговли морским транспортом. В 2015 г. стоимость транспортных операций по морю, связанных с торговлей в Греции, была выше, чем у стран, не входящих в ЕС.

Таким образом, греческие порты и другие крупные объекты транспортной инфраструктуры и логистическая деятельность Греции характеризуются как привлекательные инвестиционные возможности для международных транспортных организаций [24]. Необходимо отметить, что на порт Пиреас уже обратили внимание китайские инвесторы. Китайская Республика разработала проект под названием «Морской Шелковый путь 21-го в.» (China Maritime Road Silk), который представляет часть морского маршрута по контейнерным перевозкам, где разрабатываются морские узлы между различными государствами. Китайский мировой лидер в секторе навалых грузов China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO Group), который входит в число десяти крупнейших мировых контейнерных операторов и ежегодно перевозит порядка 180 млн т груза, заключил соглашение по инвестиционному плану на 350 млн евро с греческим правительством на ближайшие десять лет для расширения порта Пиреас и разработки новых объектов страны [Там же].

В XXI в., времени технологического промышленного развития различных инфраструктур в разных областях, логистика формируется в новую современную отрасль, которая объединяет «цифры» и физические объекты [16]. В результате технологической и экономической конвергенции, создания многочисленной и многонациональной аудитории, ИТ-технологии становятся почти универсальными коммуникационными пространствами.

В сегодняшней техногенной цивилизации термин «цифровая эпоха» приобретает особую актуальность. Современный информационно-телекоммуникационный сектор во всем мире развивается, внедряется и уже используется во всех направлениях [25]. Многие негативные факторы, такие как задержка при выгрузке груза из-за отсутствия документации, проблемы с ошибками при рассмотрении платежных документов, подделка документов и подписей, мошенничество с документами, например дубликаты, могут способствовать получению негативного экономического результата в торговых отношениях в международном рынке. По этой причине внедрение новых цифровых технологий, таких как блокчейн, онлайн-агрегаторы, смарт-контракты, смогут обеспечить безопасность торговли.

Одним из перспективных направлений для внедрения блокчейна и криптовалют является сфера логистики. Проблемы, накопившиеся в этой области, могут решаться только при помощи использования

новых технологий. Согласно недавнему опросу консалтинговой компании Boston Consulting Group, темпы внедрения Blockchain в отрасли транспорта и логистики в Греции ниже, чем можно было бы ожидать, учитывая степень потенциальных преимуществ этой технологии [17]. Для ускорения использования необходимо конструктивное сотрудничество на отраслевом уровне для развития экосистемы укрепления доверия и создания взаимных выгод для участников по всей цепочке создания стоимости. Однако, несмотря на низкий уровень использования цифровых технологий Греческой Республикой, следует обратить внимание на опубликованную информацию Федерации грузовых автомобилей Греции, грузовых и пассажирских перевозок (ОФАЕ). С помощью финансирования европейской комиссии Греция совместно с Чехией, Румынией и Сербией запускают тестовый проект электронной информации для логистики, а более конкретно — использование электронных транспортных документов, таких как E-CMR, для транзитных перевозок. Целью данного проекта является рационализация логистической деятельности путем разработки онлайн-платформ для логистических операторов и оптимизация цепочки поставок для оперативного обмена данных и услуг. По оценке представителя международной организации автотранспортной отрасли (IRU) Геркулеса Стамас, в рамках проекта AEOLIX электронные транспортные накладные — это первый шаг к цифровой передаче в транспортной отрасли в Греции.

Использование электронного документооборота должно послужить снижению затрат и повысить прозрачность и эффективность в логистике. Цифровая экосистема AEOLIX в будущем позволит лучше управлять, планировать и синхронизировать грузовые и логистические операции между странами Европы. Данная цифровая экосистема сможет улучшить сквозную видимость данных по всей цепочке поставок и таким образом обеспечивать более устойчивую и эффективную транспортировку товаров по всей Европе. Ожидается, что панъевропейская логистическая платформа AEOLIX сократит потребление энергии и, следовательно, выбросы парниковых газов как минимум на 30% по сравнению с текущей ситуацией. По данным греческой коммерческой газеты *lykavitos.gr*, «Цифровая революция в морском судоходстве изменит работу судов в Греции и во всем мире». Многие суда будут передвигаться без капитана, появятся автономные офшорные суда. Внедрение цифровых технологий охватит весь спектр морских транспортных операций, суда, морской персонал, порты, судоходные компании и т. д. [4] Европейская комиссия уже рассматривает возможность внедрения единого образца электронного манифеста, документа, который будет содержать обобщенные данные о товарах, перевозимых на транспортном средстве (морское судно, самолет, грузовой автомобиль, железнодорожный вагон и баржа), вместе с информацией о самом транспортном средстве, такой как идентификация, характеристики и маршрут этого транспортного средства, в гармонизированной среде единого окна, с целью создания единого европейского морского пространства без границ [18]. Будут внедрены электронные сертификаты и электронные морские накладные. В настоящее время на основании приказа Таможенного департамента Литовской Республики № 1В-688 (от 18.08.2017) в Литве с 1 ноября 2017 г. появился обязательный электронный экспортный манифест. Данный документ заменил экспортные декларации. Новые технологии в морском судоходстве будут расширяться, включая робототехнику и переход на офшорные суда. К 2021 г. норвежскими компаниями будет построено первое в мире самоходное торговое грузовое судно. Данные цифровые технологии должны полностью устранить человеческие ошибки.

В морском судоходстве использование технологии поможет обеспечить передачу и обмен данными, а также сможет предоставить актуальную информацию о состоянии отправок и облегчить работу логистов. Необходимо более активно развивать и внедрять цифровые технологии и платформы, которые будут способствовать улучшению работы транспортного сектора и качества услуг.

Представляется целесообразным интенсивное внедрение новых цифровых технологий в транспортную логистику, так как в настоящее время цифровизация уже трансформирует все сегменты транспорта и логистики, и, по прогнозам, в ближайшие годы она будет самой сильной тенденцией, которая коренным образом изменит весь бизнес. Современное «цифровое государство» устраняет посредников и переходит к прямым транзакциям с потребителями. Трансформация нового «цифрового государства» обеспечит легкий и быстрый доступ к данным общества, предоставит новые условия жизни его гражданам и повысит эффективность работы государственных структур и бизнеса.

Литература

1. Брагинский М. М., Витрянский В. В. Договорное право: Общие положения. Кн. 1. 3-е изд., стереотип. М. : Статут, 2001. С. 848–850.
2. Бушев А. Ю., Городов О. А., Джобава Н. А. [и др.]. Международное коммерческое право : учебное пособие. Под общ. ред. В. Ф. Попондопулоса. М. : Омега-Л, 2004. 472 с.
3. Владимиров С. А. Мировая транспортная система и логистика: основные направления развития // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2016. № 2 (46). С. 53–67.
4. Кириленко В. П., Фотопулу А. Проблемы цифрового государства в современном обществе // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. № 2. 2019. С. 49–56.
5. Кириленко В. П., Фотопулу А. Правовое регулирование морской логистики в условиях появления новых ИТ-технологий в цифровую эпоху // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. № 2 (24). 2018. С. 69–78.
6. Лукашук И. И. Международное право. Особенная часть: учеб. для студентов юрид. фак. и вузов. Рос. акад. наук, Ин-т государства и права, Академ. правовой ун-т. Изд. 3-е, перераб. и доп. М. : Волтерс Клувер, 2005. 544 с.
7. Международная интеграция и интеграционное право : учебник для бакалавриата, специалитета, магистратуры и аспирантуры. Под общ. ред. В. А. Шамахова, В. П. Кириленко, С. Ю. Кашкина. СПб. : ИПЦ СЗИУ — фил. РАНХиГС, 2017. С. 880.
8. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права: Товар. Торговые сделки. Т. 2. Редкол.: В. С. Ем, Н. В. Козлова. М. : Статут, 2003. 544 с.
9. Aspects of Maritime Law. Claims under Bills of Lading. By Hendrikse M. I., Margetson N. H., Margetson N. J. Wolters Kluwer; Law & Business, 2008. P. 311.
10. Bardina M. P. Russian Civil Code on the Law Applicable to Contractual Obligations: Comparison with the 1980 Rome Convention // Forging a Common Legal Destiny. Liber Amicorum in Honour William E. Butler / Gen. ed. A. L. Kolodkin. London, 2005. P. 749–763.
11. Baughen S. J. Review of Luddecke & Johnson Hamburg Rules // Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. 1996. Vol. 199. P. 78.
12. Duru O. Motivations behind Irrationality in the Shipping Asset Management: Review of Fundamental Theories and Practical Challenges. Maritime Business Review. 2016. Vol. 1, No. 2, p. 163–184.
13. Ekberg E., Lange E., Merok E. Building the Networks of Trade: Perspectives on Twentieth-Century Maritime History. The World's Key History. Edited by Gelina Harlaftis, Stig Tenold & Jesus M. Vandaliso, Palgrave Macmillan, 2012, p. 88–105, p. 96.
14. Ghosh S., Tony L. Intelligent Transportation Systems: New Principles and Architectures. CRC Press LLC, 2000, Chapter 1, p. 1.
15. Girvin S. Carriage of Goods by Sea. Second edition. Oxford University Press, 2011. Oxford. P. 197–198.
16. Jin X., Wah B. W., Cheng X., Wang Y. Significance and Challenges of Big Data Research, Big Data Research. 2015. Vol. 2, p. 59–64.
17. Kwon O., Lee N., Shin B. Data Quality Management, Data Usage Experience and Acquisition Intention of Big Data Analytics. International Journal of Information Management. 2014. Vol. 34, p. 387–394.
18. Lagoudis I. N., Naim M. M., Potter A. T. Strategic flexibility Choices in the Ocean Transportation Industry. International Journal of Shipping and Transport Logistics. 2010. Vol. 2. No. 2, p. 187–205.
19. Lyridis D. V., Fyrvik T., Kapetanios G. N. [et al.] Optimizing shipping company operations using business process modelling. Maritime Policy and Management. 2005. Vol. 32, No. 4, p. 403–420.
20. Theotokas I., Harlaftis G. Greek Shipping Companies, 1945–2000: Management and Strategies. Efpombi, Athens., Theotokas I. and Harlaftis G. 2004.
21. Williams M., Scholl L. Lewis R. Fischer and the Progress of Maritime History». The World's Key History. Edited by Gelina Harlaftis, Stig Tenold & Jesus M. Vandaliso, Palgrave Macmillan, 2012, p. 11–28, p. 16.

22. Ανδρεάδης Σ. Η Ναυτιλία των Ελλήνων, Αθήνα. 1964.
23. Δρανδάκης Παύλος. Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια τόμος Κ', 1896–1945, σ. 582.
24. Λύρας Γ. Η ποντοπόρος ναυτιλία στηρίζει την ελληνική οικονομία, Εκδόσεις κέρδος, 2002.
25. Ίδρυμά Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ). Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές, Απρίλιος. 2013.
26. Ορφανός Δ. Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας από την εμπορική ναυτιλία. 2002. Διαθέσιμο στο: http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t26_11.htm, Αθήνα: Ελληνική Εταιρεία Στρατηγικών Μελετών (ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ.), Τεύχος 26.
27. Σαμπράκος Ε. Εισαγωγή στην Οικονομία των Μεταφορών. Εκδόσεις Σταμούλη Α. Ε., Αθήνα, 2013, σελ. 303.
28. Χαρλάντη Τζελίνα και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου. Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700–1821. Εκδόσεις Κέδρος, Αθήνα 2019, σελ. 4–10.

Об авторах:

Кириленко Виктор Петрович, профессор, заведующий кафедрой международного и гуманитарного права Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации; kirilenko-vp@sziu.ranepa.ru

Φωτοπούλου Αικατερίνη, магистр юриспруденции Северо-Западного института управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Санкт-Петербург, Российская Федерация); fotopouloukaterina@gmail.com

References

1. *Braginskii M. M., Vitryanskii V. V. Dogovornoe pravo: Obshchie polozheniya*. Kn. 1. 3-e izd., stereotip. M. : Statut, 2001. S. 848–850.
2. *Bushev A. Yu., Gorodov O. A., Dzhobava N. A. [i dr.]. Mezhdunarodnoe kommercheskoe pravo : uchebnoe posobie*. Pod obshch. red. V. F. Popondopulosa. M. : Omega-L, 2004. 472 c.
3. *Vladimirov S. A. Mirovaya transportnaya sistema i logistika: osnovnye napravleniya razvitiya // Regional'naya ekonomika i upravlenie: elektronnyi nauchnyi zhurnal*. 2016. № 2 (46). С. 53–67.
4. *Kirilenko V. P., Fotopulu A. Problemy tsifrovogo gosudarstva v sovremennom obshchestve // Evraziiskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika*. № 2. 2019. S. 49–56.
5. *Kirilenko V. P., Fotopulu A. Pravovoe regulirovanie morskoi logistiki v usloviyakh poyavleniya novykh IT-tehnologii v tsifrovuyu epokhu // Evraziiskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika*. № 2 (24). 2018. S. 69–78.
6. *Lukashuk I. I. Mezhdunarodnoe pravo. Osobennaya chast': ucheb. dlya studentov yurid. fak. i vuzov. Ros. akad. nauk, In-t gosudarstva i prava, Akadem. pravovoi un-t. Izd. 3-e, pererab. i dop.* M. : Volters Kluwer, 2005. 544 s.
7. *Mezhdunarodnaya integratsiya i integratsionnoe pravo : uchebnik dlya bakalavriata, spetsialiteta, magistratury i aspirantury*. Pod obshch. red. V. A. Shamakhova, V. P. Kirilenko, S. Yu. Kashkina. SPb. : IPTs SZIU — fil. RANKhiGS, 2017. S. 880.
8. *Shershenevich G. F. Kurs torgovogo prava: Tovar. Torgovye sdelki*. T. 2. Redkol.: V. S. Em, N. V. Kozlova. M. : Statut, 2003. 544 c.
9. *Aspects of Maritime Law. Claims under Bills of Lading*. By Hendrikse M I., Margetson N. H., Margetson N. J. Wolters Kluwer; Law & Business, 2008. P. 311.
10. *Bardina M. P. Russian Civil Code on the Law Applicable to Contractual Obligations: Comparison with the 1980 Rome Convention // Forging a Common Legal Destiny. Liber Amicorum in Honour William E. Butler / Gen. ed. A. L. Kolodkin*. London, 2005. P. 749–763.

11. *Baughen S. J.* Review of Luddecke & Johnson Hamburg Rules // Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. 1996. Vol. 199. P. 78.
12. *Duru O.* Motivations behind Irrationality in the Shipping Asset Management: Review of Fundamental Theories and Practical Challenges. *Maritime Business Review*. 2016. Vol. 1, No. 2, p. 163–184.
13. *Ekberg E., Lange E., Merok E.* Building the Networks of Trade: Perspectives on Twentieth-Century Maritime History. *The World's Key History*. Edited by Gelina Harlaftis, Stig Tenold & Jesus M. Vandaliso, Palgrave Macmillan, 2012, p. 88–105, p. 96.
14. *Ghosh S., Tony L.* Intelligent Transportation Systems: New Principles and Architectures. CRC Press LLC, 2000, Chapter 1, p. 1.
15. *Girvin S.* Carriage of Goods by Sea. Second edition. Oxford University Press, 2011. Oxford. P. 197–198.
16. *Jin X., Wah B. W., Cheng X., Wang Y.* Significance and Challenges of Big Data Research, *Big Data Research*. 2015. Vol. 2, p. 59–64.
17. *Kwon O., Lee N., Shin B.* Data Quality Management, Data Usage Experience and Acquisition Intention of Big Data Analytics. *International Journal of Information Management*. 2014. Vol. 34, p. 387–394.
18. *Lagoudis I. N., Naim M. M., Potter A. T.* Strategic flexibility Choices in the Ocean Transportation Industry. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*. 2010. Vol. 2. No. 2, p. 187–205.
19. *Lyridis D. V., Fyrvik T., Kapetanios G. N.* [et al.] Optimizing Shipping Company Operations Using Business Process Modelling. *Maritime Policy and Management*. 2005. Vol. 32, No. 4, p. 403–420.
20. *Theotokas I., Harlaftis G.* Greek Shipping Companies, 1945–2000: Management and Strategies. Efpombi, Athens, Theotokas I. and Harlaftis G. 2004.
21. *Williams M., Scholl L., Lewis R.* Fischer and the Progress of Maritime History. *The World's Key History*. Edited by Gelina Harlaftis, Stig Tenold & Jesus M. Vandaliso, Palgrave Macmillan, 2012, p. 11–28, p. 16.
22. *Ανδρέαδης Σ.* Η Ναυτιλία των Ελλήνων, Αθήνα. 1964.
23. *Δρανδάκης Παύλος.* Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια τόμος Κ', 1896–1945, σ. 582.
24. *Λύρας Γ.* Η ποντοπόρος ναυτιλία στηρίζει την ελληνική οικονομία, Εκδόσεις κέρδος. 2002.
25. *Ιδρυμά Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ).* Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές, Απρίλιος. 2013.
26. *Ορφανός Δ.* Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας από την εμπορική ναυτιλία. 2002. Διαθέσιμο στο: http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t26_11.htm, Αθήνα: Ελληνική Εταιρεία Στρατηγικών Μελετών (ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ.), Τεύχος 26.
27. *Σαμπράκος Ε.* Εισαγωγή στην Οικονομία των Μεταφορών. Εκδόσεις Σταμούλη Α. Ε., Αθήνα, 2013, σελ. 303.
28. *Χαρλάντη Τζελίνα και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου.* Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700–1821. Εκδόσεις Κέδρος, Αθήνα 2019, σελ. 4–10.

About the authors:

Viktor P. Kirilenko, Professor, Head of the International and Humanitarian Law Department of North-West Institute of Management of RANEPА (Saint Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Jurisprudence), Professor, Honored Lawyer of Russia Federation; kirilenko-vp@ranepa.ru

Fotopoulou Aikaterini, Magister, Jurisprudence, North-West Institute of Management of RANEPА (Saint Petersburg, Russian Federation); fotopouloukaterina@gmail.com