

Правовое регулирование морской логистики в условиях появления новых ИТ-технологий в цифровую эпоху

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@sziu.ranepa.ru

РЕФЕРАТ

Статья посвящена развитию морской логистики в XXI в. XXI в. характеризуется как «Век цифровой технологии». Цифровые технологии стремительно внедряются во все сферы человеческой жизни. Сегодня участники логистического рынка проявляют большой интерес к цифровым производствам и логистике. Это связано в первую очередь с тем, что ИТ-технологии быстро развиваются, предоставляя новые возможности и таким способом облегчают транспортировку грузов клиентов с возможностью экономии времени и снижением логистических затрат. В условиях конкурентоспособности многие участники международного и внутреннего логистического рынка внедрили и уже используют разные виды цифровых технологий. Однако стоит учитывать, что данное новое явление требует подробного анализа, разработки, законодательного закрепления и практического внедрения в транспортную отрасль. Сегодня особенно важно учитывать область применения международно-правовых источников, регулирующих цифровые технологии, так как практическое применение цифровой логистики должно найти законодательное закрепление.

Ключевые слова: морская транспортная логистика как один из более эффективных и быстрых способов транспортировки грузов, правовое регулирование морской логистики, появление новых цифровых технологий в транспортной логистике, электронный коносамент, уберизация, понятие uber-сервиса и его применение, технологические агрегаторы, современный принцип работы морских компаний-экспедиторов в условиях уберизации, технология блокчейн, умные контракты

Viktor P. Kirilenko, Aikaterini Fotopoulou

Legal Regulation of Maritime Logistics in the Context of the Emergence of New IT-Technologies in the Digital Age

Viktor P. Kirilenko*, Aikaterini Fotopoulou

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

ABSTRACT

The article is devoted to the development of Maritime logistics in the twenty-first century. The twenty-first century is characterized as the "digital Age". Digital technologies are rapidly being implemented in all spheres of human life. Today, the participants of the logistics market show great interest in digital production and logistics. This is primarily due to the fact that IT-technologies are rapidly developing, providing new opportunities and thus facilitate the transportation of goods to customers with the possibility of saving time and reducing logistics costs. In terms of competitiveness, many participants in the international and domestic logistics market have introduced and are already using different types of digital technologies. However, it need to be consider, that this new phenomenon requires detailed analysis, development, legislative consolidation and practical implementation in the transport industry. Today, it is especially important to take into account the scope of international legal sources regulating digital technologies, as the practical application of digital logistics should find legislative consolidation.

Keywords: maritime transport logistics as one of the most efficient and fast ways of cargo transportation, legal regulation of maritime logistics, the emergence of new digital technologies in transport logistics, electronic bill of lading, verification, the concept of uber-service and its application, technological aggregators, modern the principle of the work of marine forwarding companies in conditions of verification, the technology of blockage, smart contracts

Морские перевозки являются одним из древнейших видов транспортировки товаров и людей, который не только до сих пор не потерял свою актуальность в XXI в., но и в настоящее время данной отрасли уделяется особое внимание. Несмотря на стремительное развитие современных технологий морской транспорт остается незаменимым инструментом для перевозки разных товаров, особенно объемных грузов, которые невозможно перевозить иными видами транспорта. Иногда такие транспортировки являются единственным методом поставки груза. Морская торговля всегда являлась особо важным видом международного сотрудничества между разными государствами, так как морской транспорт значительно способствовал развитию международной

торговли, поскольку основной объем всех международных межконтинентальных перевозок приходится именно на морские суда. Морские перевозки позволяют значительно снизить расходы на транспортировку товаров. К морскому транспорту относится любое судно, способное передвигаться по водной поверхности, выполняя конкретные функции, связанные с перевозкой, переплавкой, хранением, обработкой различных грузов и обслуживанием пассажиров [22].

Первые нормы, которые закрепили правовые отношения судовладельцев с другими лицами, участвующими в судоходстве, были рассмотрены еще в древних памятниках права. На современном этапе в логистике, международная и внутренняя морская транспортировка грузов регулируется несколькими нормативно-правовыми актами. Представляется вполне логичным, что правовое регулирование такого древнего и активно развивающегося института характеризуется сложностью, наличием огромного количества коллизий, а также национальных и международных правовых норм.

На сегодняшний день правовое регулирование международного морского транзита грузов основывается на четырех документах: Гаагских правилах 1924 г., Гаага-Висбийских правилах 1968 г., Гамбургских правилах 1978 г. и Роттердамских правилах 2008 г. Данные правовые акты в какой-то степени носят не полный характер в отношении транспортных документов. Однако несмотря на это многие перевозчики, особенно крупные мультимодальные линии, уже отработали механизмы взаимоотношений с клиентурой путем создания проформ собственных транспортных документов [31].

Внутренние морские перевозки регулируются кодифицированными нормативно-правовыми актами, один из часто применяемых из них — «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) от 30.04.1999 № 81-ФЗ (принят ГД ФС РФ 31.03.1999)». В морской логистике существуют два вида транзита: по чартеру и по коносаменту. Под чартером понимается документ, который подтверждает сделку фрахтования. Фрахтование — это деятельность по заключению договоров найма или по сдаче судна внаем, которая осуществляется фрахтовыми брокерами или частными компаниями. Для транзита по чартерной перевозке груза выделяется полное судно или конкретная часть [3]. Что касается коносамента, он является товарораспорядительным документом. Он удостоверяет факт наличия договора морской перевозки груза, содержит его условия и служит как доказательство приема груза к транспортировке. Коносамент является единственным документом среди других транспортных документов, зарегистрированных на всех видах транспорта. Следует отметить то, что коносамент не является договором перевозки, он подтверждает факт заключения договора, является доказательством [2].

Морская логистика, т. е. организация и обеспечение перевозки грузов морским транспортом, является такой специфической транспортной услугой, без которой в некоторых ситуациях большинству клиентов обойтись просто невозможно. 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. В эпоху глобализации мировой экономики каждый сотрудник логистической компании должен хорошо разбираться в любом виде перевозок и их особенностях [12].

Сегодня понятие логистики включает в себя почти все виды деятельности предприятий и предполагает оптимизацию материальных, финансовых и информационных потоков. Наделяется разными преимуществами в продвижении товаров и услуг, как на внутреннем, так и на международном рынке. Ряд предприятий выстраивают транспортную логистику собственными силами. Стоит рассмотреть некоторые особенности морской логистики, которые заключаются в следующем.

1. Морская транспортировка грузов является более выгодной в плане экономики, нежели перевозка наземным транспортом.
2. Маршруты водного типа являются гибкими, при их формировании нет необходимости привязки дорожного направления.
3. Морская транспортировка безопасна, контейнеры обеспечивают полную сохранность груза, удобный выбор контейнера в зависимости от перевозимого товара, н-р танкер — для жидких грузов, навалочные контейнера — для зерна или песка, рефрижераторный контейнер — для скоропортящегося товара и т.д.
4. Наличие страхования для перевозимого товара.
5. Подбор контейнеров, предназначенных для транспортировки товаров, осуществляется с учетом вида и размера последнего [34].

В настоящее время значительно вырос рынок поставщиков логистических услуг, что приводит к обострению конкуренции. Чтобы сохранить свое положение на рынке, логистические компании должны совершенствовать свой предоставляемый сервис согласно новым требованиям клиента. Сегодня посредники логистических услуг начинают терять свое место на рынке, преимуществом обладают компании, которые располагают собственными транспортными активами. В условиях глобализации и

интеграции наблюдается появление новых игроков рынка, которые способствуют предоставить иной вид посреднических услуг. У лидирующих игроков рынка сложилось понимание, что для предоставления конкурентоспособного комплексного продукта по транспортировке грузов недостаточным условием является простое оказание транспортных услуг своему клиенту. Значительное влияние играет спрос, способ и метод их оказания согласно современным тенденциям рынка. Важное место в качественном управлении транспортно-логистической цепочкой занимают информационные технологии, включающие в себя как обмен информацией между участниками транспортного процесса внутри цепи, так и взаимодействие с клиентом в режиме онлайн, что позволяет оперативно выполнить поставленную задачу. ИТ-технологии стремительно развиваются, предоставляя новые возможности и таким способом облегчают транспортировку грузов клиентов с возможностью экономии времени и снижением логистических затрат при их организации. Однако следует отметить тот факт, что ИТ-технологии не всегда могут дать ответ на все возникшие вопросы, учитывая современные потребности рынка, и это может привести к серьезным экономическим убыткам участникам логистического рынка. Следует уделить детальное внимание и провести подробный анализ данного явления в области правового регулирования всех обязательных условий, необходимых для транспортировки товара морским транспортом. Учитывая современные тенденции рынка и увеличение морских перевозок, возникает необходимость активно развивать не только инфраструктуру портов, повышать их мощность и пропускную способность, но и совершенствовать эффективность управления грузопотоками. Многие компании, осуществляющие свою деятельность с применением транспортных услуг, начинают задумываться, как можно сделать рынок грузовых перевозок во всем мире прозрачнее, эффективнее, а главное дешевле? Ведь скорость является главным преимуществом, которое предлагает современный бизнес. Многие компании нашли выход — применение ИТ-технологий.

Многие ученые-правоведы, такие как Г.В. Бубнова, Б.А. Левин, А.И. Арефина, В.П. Телин, М.В. Сатникова в своих трудах характеризуют XXI век как «цифровой век». На XX Петербургском экономическом форуме Фрейзер Робинсон, региональный директор по развитию бизнеса «UberTechnologies» в Европе, Африке и на Ближнем Востоке, применил выражение «Мир хочет, чтобы его взорвали, в этом есть его потребность»¹. Кроме этого многие исследователи считают, что XXI в. — это не только век нового поколения технологий, но и возникновение новой промышленной революции. В современном мире интернет, биороботы, биотехнологический искусственный интеллект открывают безграничные возможности для появления качественно новых продуктов и услуг. Новый технологический скачок поспособствовал резкому развитию и использованию новых методов и средств переработки информации, позволил стимулировать новые торговые электронные площадки, цифровые места, а также отразился существенно на развитии современной экономики [10].

В настоящее время в «цифровом веке» международной логистики морские транспортно-логистические компании начинают применять электронный документооборот. Самым более известным электронным документом является электронный морской коносамент. В условиях конкуренции разные иностранные игроки торгового рынка применяют данный вид документа, так как он предоставляет ряд преимуществ и тем самым выделяет логистическую компанию от других посредников, которые предоставляют логистические услуги. Главное преимущество электронной торговли — скорость и гибкость. Коносамент — это выписываемая перевозчиком морского груза собственнику товара ценная бумага. Могут ли юридические функции коносамента быть воспроизведены в электронном виде или нет, зависит от законодательства страны, в которой коносамент выписан, поскольку применимым правом по этой сделке является законодательство этой страны. К примеру, электронные погрузочные документы в США находятся вне сферы применения признанных форм COGSA (Carriage of Goods by Sea Act) — Закон о морской перевозке грузов (Великобритания). Функции расписки в получении груза на борт и доказательства заключения договора перевозки могут быть выполнены электронными средствами достаточно легко, поскольку представляют собой главным образом передачу информации. COGSA² предписывает, чтобы перевозчик по просьбе грузоотправителя представил коносамент, в котором должны быть указаны количество мест или штук либо вес в определенных случаях. Вся эта информация может появиться и в электронном коносаменте, чтобы он мог выполнить функцию расписки в получении груза на борт³.

¹ Уберизация. Новая инфраструктура. Новая реальность сферы услуг [Электронный ресурс]. URL: <https://roscongress.org/sessions/uberizatsiya-novaya-infrastruktura-novaya-realnost-sfery-uslug/about/> (дата обращения: 28.08.2018).

² Закон о перевозке товаров по морю 1992 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/section/2/> (дата обращения: 28.08.2018).

³ The International Maritime Group (IMG) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.internationalmaritime.net/> (дата обращения: 29.08.2018).

Адвокатское бюро Санкт-Петербурга «Инмарин» опубликовало статью на официальном сайте адвокатского бюро о правовом применении электронного коносамента участниками транспортного рынка в грузоперевозках. Среди источников международного права и российского законодательства нет такого определения. Выделяются правила для электронных коносаментов Международного морского комитета. Они определяют порядок взаимодействия грузоотправителя и перевозчика при использовании электронного коносамента. Взаимодействие осуществляется посредством электронной связи. При погрузке товара на борт перевозчик отправляет по указанному грузоотправителем адресу расписку — электронное сообщение, содержащее информацию, установленную в правилах. В расписке излагается информация, которую, в соответствии с КТМ РФ, требуется отразить в коносаменте. Помимо прочего в расписке содержится личный код, который в дальнейшем используется сторонами для подтверждения аутентичности пересылаемых сообщений. На расписку перевозчика грузоотправитель должен отправить подтверждение о получении. С этого момента он является держателем коносамента. Средствами защиты электронных документов могут стать электронные подписи, которые в РФ регулируются Федеральным законом от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной подписи», Федеральным законом от 10.01.2002 № 1-ФЗ «Об электронной цифровой подписи». Но, в целом, данные механизмы защиты документов для коносамента представляются весьма неповоротливо. Названные вышеуказанные федеральные законы действуют на территории РФ, поэтому данные средства защиты не могут вызывать доверие у зарубежных коммерсантов. В практике государственных судов РФ и Международного коммерческого Арбитражного суда при Торгово-промышленной палате РФ отсутствуют дела, связанные с использованием электронных коносаментов¹.

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» [28] приобретает особую актуальность. Современный информационно-телекоммуникационный сектор во всем мире развивается, внедряется и уже используется во всех направлениях. Многие негативные факторы, такие как задержка при выгрузке груза из-за отсутствия документации, проблемы с выпуском груза в соответствии с гарантийным письмом — Letter of Indemnity, ошибки людей при рассмотрении платежных документов, подделка документов и подписей, мошенничество с документами, например, дубликаты, могут стать причиной получения негативного экономического результата в торговых отношениях на международном рынке. По этой причине внедрение новых цифровых технологий, таких как блокчейн, онлайн-агрегаторы, смарт-контракты смогут обеспечить безопасность торговли. В морском судоходстве использование технологии blockchain поможет обеспечить передачу и обмен данными, а также сможет предоставить актуальную информацию о состоянии отправок. Это делается все чаще в электронном виде, посредством электронного сообщения обмена данными, а не обмена бумажных документов.

Кроме электронных документов, в «Цифровую эпоху» появилось понятие уберизация², которое уже применяется российскими и иностранными контрагентами в транспортной торговле. Появление нового явления уберизация в настоящее время рассматривается как новая угроза со стороны ИТ-технологии к обществу. Это обусловлено тем, что данное явление предусматривает иной подход к развитию торговой коммерции в области транспортировки товаров. Термин «уберизация» появился благодаря американской компании Uber Technologies («Убер»), которую в 2009 г. основали в США Гаррет Кэмп и Трэвис Каланик.

Uber — это сервис, который используется информационными технологиями для координации деятельности независимых агентов, отличительной стороной которого является унификация правил и требований. «Убер» называют «убийцей посредников»³, поскольку его технологическая интернет-платформа напрямую соединяет потребителей и поставщиков товаров и услуг и позволяет выполнить сразу несколько операций — поиск, выбор, заказ, поставку и оплату [16]. До возникновения Uber-сервиса услуги оказывались без информации о потребителях, а теперь компании располагают всей необходимой им для анализа информацией о клиентах, а также получают обратную связь, что помогает им предугадывать ожидания потребителей. Новые ИТ-технологии по образцу Uber-сервис предполагают создание мобильного приложения в логистических компаниях,

¹ Адвокатское бюро Санкт-Петербурга «Инмарин» / [Электронный ресурс]. URL: <http://inmarin.ru/> (дата обращения: 30.07.2018).

² The Social costs of Uber platforms / Brishen Rogers The University of Chicago law review [Электронный ресурс]. URL: <https://lawreview.uchicago.edu/page/social-costs-uber> (дата обращения: 25.07.2018).

³ Деловой Петербург [Электронный ресурс]. URL: https://www.dp.ru/a/2017/03/21/Agregatornoe_sostojanie (дата обращения: 30.07.2018).

которое будет выполнять роль менеджера, иными словами — консультировать и сопровождать пользователя. Использование данной цифровой платформы позволит совершать пиринговые транзакции, минимизировать числа звеньев между поставщиком и заказчиком услуг. Актуальным примером уберизованной технологии в настоящее время можно рассмотреть современные онлайн-агрегаторы. Основная задача агрегатора — исключить человеческий труд и автоматизировать процесс заказа услуг. По этой бизнес-модели работают агрегаторы в сфере финансовых и банковских услуг, медицине, образовании и торговле. Технологические агрегаторы — это сервисы, которые позволяют заказывать транспортировку грузов в онлайн-режиме. В мире информационной революции многие клиенты транспортных компаний — партнеров находятся в поиске новых методов, которые смогут эффективно сэкономить и значительно облегчить организацию транспортных услуг. Несмотря на то, что данный сервис является не полностью разработанным и в какой-то мере работает в тестовом режиме, сама известие об их разработке уже устроило переполох в мировом сообществе логистов. Основная функциональность онлайн-сервиса заключается в следующем: оперативный контроль над ходом согласования заявок; планирование расходов клиента за счет предварительного расчета стоимости перевозки по подаваемой заявке; исключение вероятных ошибок в расчете провозной платы, связанных с ручным вводом перевозочных документов логистами; сокращение времени оформления перевозки за счет использования технологий обмена электронными данными; возможность получения оперативной информации о состоянии лицевого счета; наличие механизмов электронно-цифровой подписи, позволяющей использовать электронный документооборот; полный цикл формирования документов в соответствии с Правилами перевозок грузов (заявка, перевозочные документы по отправлению на основе заявки); решение вопросов взаимодействия и получения информации клиентами практически по всем операциям технологического процесса от момента погрузки до завершения перевозки; оформление получения прибывшего груза; и наконец, оставление отзыва клиента об операции.

Сегодня в морском судоходстве внедрена технология blockchain. Некоторые крупные морские перевозчики реализуют судоходные порталы, такие как CargoSmart, Intra и GT Nexus, которые обеспечивают цифровые процессы и функции для бронирования, отслеживания и документацию, и которые позволяют клиентам общаться с цифровыми носителями. Технология Blockchain может добавить важные дополнительные функциональности транспорта и морской информации и коммуникационные технологии, и электронные данные системы обмена, такие как проверка данных и отслеживание продуктов. В то же время важно разрабатывать и применять стандарты, которые разрешают обмен данными между такими технологиями и соответствующими заинтересованными сторонами.

Идея запустить онлайн-агрегатор для грузоперевозок в России, работающий по типу Uber, пришла Данилу Рудакову, выпускнику Высшей школы экономики, во время работы менеджером по поставкам в международной компании Ravago. Данил Рудаков является основателем iCanDeliver — уникального сервиса перевозок, не имеющим аналогов на мировом рынке. Данный сервис позволил компаниям выполнять поиск подходящего перевозчика по заданному маршруту и в режиме реального времени видеть конечную ставку на перевозку и отправлять онлайн-заявку через единую электронную форму¹.

В США аналогичный сервис разработан под названием «Convoy». По своему принципу работы «Convoy» схож с приложением Uber по заказу такси. Разница между ними заключается в том, что Uber занимается услугами пассажирских перевозок, а Convoy ориентирован на рынок грузоперевозок. Единая идея этих двух приложений заключается в том, что они максимально упрощают процесс заказа транспортного средства, исключая из него посредников-брокеров².

В 2017 г. в России появился первый онлайн-экспедитор по контейнерным перевозкам, который работает на современном логистическом рынке. Андрей Дерябин объединил собранную им команду в компании AllContainerLines и вывел на рынок первый в мире агрегатор контейнерных линий, запустив онлайн-сервис³. Компания AllContainerLines является глобальным онлайн-экспедитором и NVOCC⁴ оператором, оказывает услуги только морской контейнерной перевозки. Линии постоянно загружают свои предложения в сервис компании, компания AllContainerLines проверяет и показывает достоверные данные клиенту. Клиент выбирает из базы данных, что ему больше

¹ <https://icandeliver.com>.

² <https://convoy.com>.

³ <https://allcontainerlines.com/site/ceo>.

⁴ Транспортно-экспедиторская компания «Яр-Транс». Термин NVOCC означает «первозчик, владеющий определенным объемом грузовых помещений на судне, которым он не владеет и не управляет, обладающий правом издания бортовых коносаментов». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.artadmires.com/www/yartrans/> (дата обращения: 25.07.2018).

подходит и делает букинг одним кликом. AllContainerLines размещает букинг клиента в выбранной клиентом линии и оказывает клиенту сервис. Клиент платит фрахт, а AllContainerLines платит линии. Консолидируя крупный грузопоток, AllContainerLines получает от линии не только ставки ниже, но и сервис лучше.

Еще одним важным и интересным новым явлением цифровой эпохи является технология блокчейн. Контейнерная судоходная фирма AP Moller-Maersk, крупнейшая в мире компания по морским грузоперевозкам, объявила о создании блокчейн-платформы TradeLens. TradeLens позволяет перевозчикам и владельцам грузов не только обмениваться информацией о транзакциях в режиме реального времени, но и пересылать друг другу финансовые документы. Отмечается, что блокчейн-платформа способна ускорить грузоперевозки на величину до 40%. Платформа будет доступна для морской судоходной отрасли примерно в середине этого (2018) года. Главный коммерческий директор Maersk Винсент Клерк сказал, что это «большая вещь», которая отсутствует в этой отрасли для оцифровки и раскрытия потенциала технологии — действительно создает форму полезности, которая приносит стандарты во всей экосистеме»¹.

Еще одна транспортная компания «Трафт», представитель немецкой компании TRAFIT-GROUP, является первой компанией в стране, которая внедрила беспилотные грузовики в ее автопарке, запуская проект по переводу внутригородских автомобильных b2b-перевозок на блокчейн-платформе².

Еще одним шагом оптимизации деятельности таких компаний, скорее всего, станет устранение издержек по заключению договора («умные контракты») [7]. Использование смартконтрактов компаниями позволит им автоматизировать процесс закупок, что, в свою очередь, уменьшит затраты и сэкономит время. Компании также могут улучшить поток транзакций и повысить сохранность цепей поставок. «Смарт-контракт» — это программа для ЭВМ, записанная в распределенный реестр и обеспечивающая автоматическое исполнение договорных обязательств или иных юридически значимых действий. На международной научно-практической конференции BigDataConference, организованной Ассоциацией европейского бизнеса, которая состоялась 30 января 2018 г., участвующие спикеры обсудили новое появление термина в юриспруденции — «умные контракты», который используется широко в настоящее время. Как стало известно, данный вид электронного алгоритма уже начинает применяться крупными международными юридическими фирмами в Европе и некоторыми русскими фирмами в РФ. Идея «умного контракта» появилась в 1997 г. у криптографа Ника Сабо [32].

В Европе и в других зарубежных странах опыт цифровой технологии получает все более широкое распространение. В настоящее время центрами развития цифровой логистики являются США, Япония и ЕС. В Германии активно развивается цифровой транспорт. Также есть Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры Германии (BMVI), которое отвечает за цифровую промышленность в стране³. Инновация данной страны координируется следующими направлениями: цифровизация транспортной инфраструктуры и логистических цепочек, например склады, digital-форматы умных поездов, системы автопилотажа, роботизация и иные автоматизационные системы управления. В складах внедрена автоматизированная транспортная система, с помощью которой обеспечивается автономное взаимодействие склада с отделениями по комплектованию заказа [16]. Согласно исследованию международной консалтинговой компании, McKinsey&Company в настоящее время «цифровыми лидерами» в XXI в. в Северной Европе являются следующие страны: Бельгия, Дания, Эстония, Финляндия, Ирландия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия и Швеция. Данные страны воспринимают цифровые технологии, используют роботехнику и применяют их в своей повседневной жизни⁴. Кроме этого, в настоящее время таможенные и портовые власти США, Сингапура, Нидерландов и провинции Гуандун в Китае проявили интерес к использованию платформы blockchain. Крупные морские перевозчики данных стран реализуют судоходные порталы, такие как CargoSmart, Intra и GT Nexus, которые обеспечивают цифровые процессы и функции для бронирования, отслеживания и документацию, и которые позволяют клиентам общаться с цифровыми носителями. Также стоит отметить, что Норвегия, в том

¹ Maersk и IBM внедряют решение для доставки BlockchainTradeLens [Электронный ресурс]. URL:<http://newsroom.ibm.com/2018-08-09-Maersk-and-IBM-Introduce-TradeLens-Blockchain-Shipping-Solution> (дата обращения: 28.08.2018).

² Транспортная компания «Трафт» [Электронный ресурс]. URL: <http://traft.ru/about/> (дата обращения: 23.07.2018).

³ <https://www.bmvi.de/DE/Home/home.html>.

⁴ <https://www.mckinsey.com/featured-insights/europe/shaping-the-future-of-work-in-europes-nine-digital-front-runner-countries> (дата обращения: 28.08.2018).

числе, использует цифровую технологию. Норвежская компания Massterly запустила проект электрического судна-контейнеровоза YaraBirkeland, ее ввод намечен на первую половину 2018 г.¹ В России запланированы первые испытания безэкипажных судов, разрабатываемых в рамках дорожной карты MariNet на текущий год. В Таллине запущены новые европейские проекты в области цифрового транспорта. Ожидается, что в рамках этих проектов будут разработаны цифровые решения и модернизация европейской железнодорожной, автомобильной, морской и воздушной транспортной сети². Кроме всего прочего, стоит отметить также появление и внедрение цифровой технологии в Греции. Согласно статистическим данным, предоставленным независимой некоммерческой объединенной организацией работодателей и предприятий SEV-Hellenic Federation of Enterprises, в Греции на сегодняшний день крупные компании инвестируют в производство унифицированных платформ. Промышленная деятельность страны не так развита, как в других странах. По проведенному исследованию данной организацией особый вклад в цифровую промышленность транспорта вкладывают США 30,3% цифрового потенциала. Также данная организация сосредоточила свое исследование на Европейские страны. Из них Великобритания и Германия имеют вклад в цифровую транспортную промышленность 25,5% и 20,7%³. Бесспорен тот факт, что большинство иностранных государств уже внедрило и используют цифровые технологии в XXI в.⁴

Таким образом, появление онлайн ИТ-технологий несколько не напрягают участников транспортно-логистического рынка, несмотря на отсутствие теоретических оснований и закрепления правовой и законодательной базы в международных и внутренних законодательных актах, а наоборот — способствуют улучшению и предоставляют иной, более легкий подход, так как цифровизация успешно развивается в сферах транспорта и логистики. Действительно, современные ИТ-технологии предусматривают иной подход к развитию торговой коммерции в области транспортировки товаров. Однако многие юристы, ученые-правоведы призывают взглянуть на теоретические и на практические проблемы транспортного права в эпоху цифровых технологий. По мнению Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Вячеслава Володина и главы Комитета по законодательству и госстроительству Павла Крашениникова, есть необходимость разработки законопроекта и его внедрение в законодательство. По их мнению, необходимо разработать правила о цифровых правах и правила об исполнении смарт-контрактов и о сделках с bigdata в Гражданский кодекс⁵. В рамках проведения Петербургского международного экономического форума в России было подписано соглашение о создании ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» с участием министра транспорта России — Евгения Дитриха. Она создана для развития единого мультимодального цифрового и логистического пространства на территории России⁶. В настоящее время логистическая отрасль права не отвечает современным требованиям автоматизации. Создано очень много отраслевых объединений, такие как — ассоциации, союзы, профильные комитеты Госдумы и т. д., которые начинают разрабатывать нормы, отвечающие требованиям цифрового рынка. На уровне ведомственных законов и инструкций правовые нормы не нашли пока что закрепления в законодательных документах. Однако стоит отметить, что недавно премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал протокол о присоединении России к дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной перевозки грузов. Документом вводятся электронные накладные на грузоперевозки⁷. Что касается морского законодательства, следует отметить, что в настоящее время понятие «морской электронный коносамент» не закреплен

¹ Цифровая логистика в российских портах [Электронный ресурс]. URL: <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=71750> (дата обращения: 28.08.2018).

² В Таллине запущены новые европейские проекты в области цифрового транспорта [Электронный ресурс]. URL: <https://ec.europa.eu/inea/en/news-events/newsroom/new-european-digital-transport-projects-launched-tallinn> (дата обращения: 29.08.2018).

³ Digital Greece: The path to growth [Электронный ресурс]. URL: http://www.sev.org.gr/Uploads/Documents/50550/6_10_Transportation_Logistics_Industry.pdf (дата обращения: 29.08.2018).

⁴ Digital Disruption — Managing the Transition to Smart Shipping. Lloyd's List Business Briefing Oslo, 29 May 2017.

⁵ Цифровые активы входят в Гражданский кодекс // В Госдуму внесен законопроект о новых объектах прав [Электронный ресурс]. URL: https://zakon.ru/discussion/2018/3/26/cifrovye_aktivy_vhodyat_v_grazhdanskiy_kodeks__v_gosdumu_vnesen_zakonoproekt_novyh_obektah_prav (дата обращения: 03.09.2018).

⁶ В транспортной отрасли появится ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/2421305.html> (дата обращения: 28.08.2018).

⁷ Постановление Правительства РФ от 30.01.2018 № 83 «О присоединении Российской Федерации к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 28.08.2018).

в международных правовых актах и национальном законодательстве государств. Несмотря на это, некоторые неправительственные международные организации используют понятие об электронном коносаменте. Международный морской комитет (ММК) создал правила, определяющие порядок взаимодействия грузоотправителя и перевозчика при использовании электронного коносамента¹. Однако следует отметить, что данные правила подходят только для сторон, которые определили между собой договорные отношения по предварительному согласованию. Из вышесказанного следует отметить, что в России транспортно-логистический рынок слишком фрагментирован, внедрение новых технологий требует немалых усилий, так как действующие нормы не отвечают требованиям нового явления. Также следует уделить внимание и международным актам, т. к. нормы, регулирующие цифровую логистику, недостаточно разработаны.

По нашему мнению, действующее транспортное право должно быть принципиально новым, нуждающимся в совершенствовании. Инновационный аспект стратегирования развития морской цифровой логистики требует принятия и внедрения законодательных реформ в морскую отрасль права. Нужно обновить действующие правовые институты международного и российского законодательства, описать подробно сферу применения нормативно-правовых актов под современные тенденции цифровой логистики. Практическое внедрение передовых технологий находит в России практическое применение. Однако теоретическая и законодательная степень внедрения таких технологий остается недостаточно проработанной. Заместитель министра экономического развития Савва Шипов сообщил в своем интервью, что «цифровое законодательство» в России должно быть создано максимум в ближайшие пять лет — это максимальное время, которое у нас есть. Потом догнать [технологии] будет практически невозможно². Кроме этого, Минтранс сообщает, что до конца 2019 г. в рамках программы «Цифровая экономика» будут запускать цифровую платформу транспортного комплекса на основе сервисов «Платона» и РЖД³. На данный момент подготовлен проект и внесен депутатами Государственной Думы В.В. Володиным и П.В. Крашенинниковым о внесении изменений в части первую, вторую и четвертую Гражданского кодекса Российской Федерации. Предполагается, что в новую редакцию включат следующие поправки: новый вид объектов гражданских прав — цифровые права, цифровые деньги, смарт-контракты и сделки с bigdata. Член президентского Совета по кодификации гражданского законодательства Лидия Михеева считает⁴, что если данные поправки будут приняты в Гражданский кодекс РФ, то тогда потребуются внесение изменения в законопроект Минфина «О цифровых финансовых активах»⁵, т. к. потребуются исключить из него ИТ-терминологию и нормы гражданского права.

По нашему мнению, представляется целесообразным изложить следующие нормативно-правовые нормы в следующих редакциях: В Гражданский кодекс РФ необходимо внести новые поправки в понятие объекты гражданских прав, в понятие вещи (включая наличные бумаги и документальные ценные бумаги) добавить статью о цифровом праве, включить понятие — цифровые деньги, определить понятие электронных или иных аналогичных технических средств, таких как «Интернет», добавить положение в главу о сделках понятие нового термина «смарт-контракт», цифровая форма договора, определить понятие электронного документа, и наконец закрепить статью об использовании онлайн-сервисов, которые применяются при транспортировке грузов и определить правоотношения сторон при применении ИТ-технологий.

Кроме этого, необходимо внедрить понятие электронного документа в Федеральные законы, регулирующие транспортную деятельность в Российской Федерации при различном применении транспортных средств. Также разработать нормативно-правовой акт, который можно будет использовать при международной перевозке. Определить правоотношения между сторонами перевозок, в случае использования цифровых технологий при перевозке грузов. Никакой логистической

¹ «Унифицированные правила ММК для морских накладных» [рус., англ.] (Приняты ММК в 1990 г.) из информационного банка «Международное право» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 03.09.2018).

² ВМЭП призвали создать в России «цифровое законодательство» в ближайшие пять лет [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4479532> (дата обращения: 03.09.2018).

³ Минтранс РФ планирует запустить единую цифровую платформу грузоперевозок в конце 2019 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mintrans.ru/press-center/branch-news/290> (дата обращения: 03.09.2018).

⁴ Цифровые активы входят в Гражданский кодекс // В Госдуму внесен законопроект о новых объектах прав [Электронный ресурс]. URL: https://zakon.ru/discussion/2018/3/26/cifrovy_e_aktivy_vhodyat_v_grazhdanskiy_kodeks_v_gosdumu_vnesen_zakonoproekt_novyh_obektah_prav (дата обращения: 03.09.2018).

⁵ Проект Федерального закона "О цифровых финансовых активах" (подготовлен Минфином России) (ред. до внесения в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 25.01.2018) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 03.09.2018).

агрегатор не решит проблему путем проставления ряда галочек в системе. Плюсы и минусы агрегаторов наиболее заметны, когда речь идет о внутрироссийских и международных грузоперевозках, так как они регулируются разными законодательствами. Российские компании «клиент и экспедитор» могут использовать услуги агрегатора, поскольку они являются резидентами государства и действуют в рамках единого законодательства (т. е. клиент и оператор-агрегатор). Однако возникает вопрос об организации международных перевозок, как это будет правильно происходить? Взаимодействующие юридические лица могут быть резидентами разных стран? Кроме этого, перечень товарно-сопроводительных документов является обширным и ошибки при заполнении документов могут привести к серьезным последствиям. В данном случае использование услуг агрегатора не даст должного экономического эффекта. Международные перевозки, помимо национальных, регулируются множеством международных актов и соглашений, которые учитываются как при выполнении самой перевозки, так и при ее подготовке. Нельзя не учитывать таможенную составляющую при международных перевозках и вытекающие из этого последствия в виде документов и контроля со стороны таможенных органов. Также важной составляющей является взаимодействие между резидентами разных стран, которое регулируется международным и национальным законодательствами, учитывающими вопросы внешнеторговых сделок, валютного контроля, документооборота и налогообложения. Все эти моменты невозможно решить в онлайн-режиме, потому что требуется подготовка, контроль, редакция и корректировка¹. Никакой агрегатор не решит эти проблемы путем проставления ряда галочек в системе — тут вопрос комплексный и многоуровневый.

Из всего этого следует, что агрегатор является не доработанным до конца онлайн-приложением. Онлайн-агрегатор стремится в ближайшем будущем поменять положение дел в логистике, вытесняя посредников из рынка, также внедряя полностью электронный документооборот, на который не придется тратиться, и самое важное — сокращая холостые пробеги и простои.

Литература

1. Антонопулос А. Овладение Биткойном. O'Reilly Media, Inc., 2014.
2. Большой энциклопедический словарь. Языкознание / гл. ред. В. Н. Ярцева. М. : Большая Рос. Энциклопедия, 2000.
3. Большой юридический словарь / [В. А. Белов и др.]; под ред. А. Я. Сухарева, В. Е. Крутских. 2-е изд., перераб. и доп. М. : ИНФРА-М, 2003.
4. Бутакова Н. А. Актуальные проблемы регулирования международных морских перевозок грузов на основе Роттердамских правил // Юрист. 2014. № 10. С. 30–34.
5. Буянова Л. Н. Основные направления повышения конкурентоспособности морского транспорта России // Журнал университета водных коммуникаций. 2017. № 1. С. 109–113.
6. Договорное право 2.0: «Умные» контракты как начало конца классического договорного права / А. И. Савельев // Вестник гражданского права. 2016. № 3. С. 32–59.
7. Золотарев М. Инновация транспорта. Цифровое решение на транспорте // Пульс времени. 2018. № 1 (31). С. 19–20.
8. Калпин А. Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозке грузов (Роттердамские правила) // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2010. № 4. С. 85–97.
9. Кривенкова А. Н. Практика ФАС СЗО по спорам, связанным с морской перевозкой // Арбитражные споры. 2013. № 2 (62). С. 99–112.
10. Куприяновский В. П., Евтушенко С. Н., Дунаев О. Н. и др. Правительство, промышленность, логистика, инновации и интеллектуальная мобильность в цифровой экономике // Современные информационные технологии и ИТ-образование. 2017. Т. 13. № 1. С. 72–80.
11. Международная морская перевозка груза: право и практика М. : Волтерс Клувер, 2007.
12. Пономарев Н. Е. Морская логистика и особенности морских перевозок // Молодой ученый. 2016. № 1. С. 464–466.
13. Поппер Н. Цифровое Золото. Невероятная история Биткойна. М. : ООО «И. Д. Вильямс», 2016.
14. Ротко С. В. О роли консоламента в системе международной морской перевозки грузов // Ученые записки. Памяти Е. В. Добровольской. Т. 40. Ростов-на-Дону : ДЮИ, 2013. С. 79–98.
15. Сарханянц К. О. Средства массовой уберизации. Как интернет-сервисы меняют мировую экономику // Коммерсант. 2016. № 32. С. 13.
16. Тиверовский В. И. Инновации в зарубежной логистике // Транспорт: наука, техника, управление. 2017. № 4. С. 38–42.
17. Трофимова А. Г. Международные режимы морской перевозки грузов. Сравнительно-правовой анализ // Закон и право. 2014. № 1. С. 46–50.

¹ В чем плюсы и минусы онлайн-агрегаторов такси-эксперты [Электронный ресурс]. URL: <https://www.m24.ru/articles/такси> (дата обращения: 03.09.2018).

18. Умный контейнер, умный порт, ВІМ, Интернет Вещей и блокчейн в цифровой системе мировой торговли / Ю. В. Куприяновская, В. П. Куприяновский, А. А. Климов [и др.] // International Journal of Open Information Technologies. 2018. Vol. 6, N 3.
19. *Холопов К. В.* Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права. М. : Статут, 2010.
20. Arbeitsplatzversorgung mit flexiblen Shuttle // DHF Intralogistik. 2016. N 5. P. 34–35.
21. Auch die Intralogistik wird digital // Stahlreport. 2016. N 7–8. P. 16–17.
22. *Baatz Y.* Maritime Law. Abingdon : Routledge, 2014.
23. *Baughen S. J.* Review of Luddecke & Johnson Hamburg Rules // Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. 1996. Vol. 199. P. 78.
24. *Baughen S. J.* Review of Luddecke & Johnson. The Hamburg Rules // Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. 1996. Vol. 199. P. 302–303.
25. *Berlingieri F.* International Maritime Conventions. Vol. 1: The Carriage of Goods and Passengers by Sea (Maritime and Transport Law Library). Abingdon : Routledge, 2014.
26. *Brooks M.* International Trade in Manufactured Goods. In C. Grammenos (ed.), The Handbook of Maritime Economics and Business, 2nd edition, London : Lloyd's List, 2010.
27. *Christopher D. Clack, Vikram A. Bakshi, Lee Braine* (2016). Smart Contract Templates: foundations, design landscape and research directions. [Электронный ресурс]. URL.: <https://arxiv.org/pdf/1608.00771.pdf> , p. 8 (дата обращения: 02.05.2018).
28. Collaborative economy 2016 [Электронный ресурс]. URL: http://ec.europa.eu/growth/single-market/strategy/collaborative-economy_en (дата обращения: 03.09.2018).
29. *Christopher M., Holweg M.* (2017) Supply Chain 2.0 Revisited: A Framework for Managing Volatility-Induced Risk in the Supply Chain, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 47 (1), 2–17.
30. *Giasch J. C.* Bills of Lading, Waybills and the Hague-Visby Rules // [Электронный ресурс]. URL.: http://www.admiraltylaw.com/papers/Bills_of_Lading_waybills_and_HR_Rules.pdf (дата обращения: 02.05.2018).
31. *Harris J. W.* Laws and Legislation. Maritime Law: Issues, Challenges and Implications. London: Nova Science Publishers, 2011.
32. *Hazard J., Hardjono Th.* CommonAccord: Towards a Foundation for Smart Contracts in Future Blockchains. W3C Position Paper. 2016.
33. *Lansiti M., Lakhani K.* (2017). The Truth about Blockchain, Harvard Business Review, 95 (1), 118–127.
34. *Luttenberger A.* Harmonizing the EU Standards Concerning Ship Waste Reception Facilities in the Republic of Croatia // The University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies Paper. 2013. March 25. P. 9.
35. *Mangan J., Lalwani C., Fynes B.* (2008) Port-Centric Logistics, International Journal of Logistics Management 19 (1), 29–41.
36. *Nazli I., Zulkifli H.* The Weaknesses of the Hague Rules and the Extent of Reforms Made by the Hague-Visby Rules [Электронный ресурс]. URL: http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/wks_MA_24604.pdf (дата обращения: 02.05.2018)
37. *Stopford M.* (2015) From Eco-Ships to Smart-Shipping: Revolution or Evolution? The Naval Architect, January, 18–21.

Об авторах:

Кириленко Виктор Петрович, 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

Фотопулу Аикатерини, магистрант 2-го курса юридического факультета Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), fotopouloukaterina@gmail.com

About the authors:

Viktor P. Kirilenko, Head of the Chair of International and Humanitarian Law of North-West institute of management of RANEPa (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Jurisprudence), Professor, Honored Lawyer of Russian Federation; Kirilenko-vp@sziu.ranepa.ru

Aikaterini Fotopoulou, Master's Student of the Law faculty of North-West institute of management of RANEPa (St. Petersburg, Russian Federation); fotopouloukaterina@gmail.com