

Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2023. Т. 25, № 2. С. 27–38.
Pacific Rim: Economics, Politics, Law. 2023. Vol. 25, no. 2. P. 27–38.

Научная статья

УДК 656.07:004.9(510)

<https://doi.org/10.24866/1813-3274/2023-2/27-38>

ОПЫТ СОЗДАНИЯ КИТАЙСКОЙ ЦИФРОВОЙ ПЛАТФОРМЫ LOGINK КАК ПРИМЕР УСПЕШНОЙ ПРАКТИКИ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ЦИФРОВОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ДЛЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Мария Александровна Дроздова

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора
Александра I, Санкт-Петербург, Россия, drozdova@pgups.ru,
<https://orcid.org/0000-0001-9691-0575>

Аннотация. Статья посвящена обзору практики формирования в Китае единого цифрового пространства и реализации проекта логистической платформы LOGINK как примера успешной практики создания и использования цифровых сервисов для осуществления всех этапов взаимодействия в логистической сфере как внутри страны, так и с международными партнёрами. Цель работы – выявление особенностей развития правового регулирования логистической сферы КНР на современном этапе для возможного использования китайского опыта как в практической деятельности по реализации проекта создания и функционирования цифровой логистической платформы, так и в законодательной деятельности по развитию цифрового законодательства. Отмечается особый национальный китайский подход, который позволил обеспечить технологическую независимость в сфере транспорта и логистики и создать устойчивую экосистему, включающую проект цифровой логистики на межгосударственном уровне. Китай занимает лидирующую позицию в мире в области внедрения цифровых технологий, а его опыт в создании крупнейших цифровых платформ, таких как Alibaba, Tencent, Baidu, LOGINK, позволяет выявить и перенести успешные практики правового регулирования цифровых сервисов на российскую почву. Поскольку успех китайский цифровых корпораций наблюдался на фоне запрета деятельности таких западных компаний, как Google (в связи с наличием недопустимого с точки зрения китайского законодательства контента), то в условиях международных санкций, введённых

против России, данный опыт представляется актуальным, ибо одной из важнейших задач в настоящее время является необходимость импортозамещения иностранных технологий. При этом отмечаются схожие проблемы у России и Китая, связанные с отставанием нормативно-правовой базы, регулирующей цифровую сферу, от её темпов развития. В связи с чем и российские, и китайские законодатели не успевают своевременно реагировать на инновации, возникающие в сфере цифровой экономики, включая и цифровую логистику. В контексте сказанного представляется важным изучение китайского опыта использования и правового регулирования цифровых платформ для перенесения на российскую почву его лучших и наиболее успешных практик – как для реализации национальных задач, так и для выстраивания сотрудничества с Китаем.

Ключевые слова: международное право, международная логистика, международные санкции, транспорт, логистика, ЕАЭС, АТР, логистические платформы, LOGINK, цифровые платформы.

Для цитирования: Дроздова М. А. Опыт создания китайской цифровой платформы LOGINK как пример успешной практики формирования единого цифрового логистического пространства для трансграничного сотрудничества // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2023. Т. 25, № 2. С. 27–38. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2023-2/27-38>.

Original article

THE EXPERIENCE OF CREATING A CHINESE DIGITAL PLATFORM LOGINK AS AN EXAMPLE OF SUCCESSFUL PRACTICE IN THE FORMATION OF A SINGLE DIGITAL LOGISTICS SPACE FOR CROSS-BORDER COOPERATION

Mariya Alexandrovna Drozdova

Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University, St. Petersburg, Russia,
drozdova@pgups.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9691-0575>

Abstract. The article is devoted to the review of the practice of forming a single digital space in China and the implementation of the LOGINK logistics platform project, as an example of the successful practice of creating and using digital services for all stages of interaction in the logistics sector both within the country and with international partners. The purpose of the work is to identify the features of the development of the legal regulation of the logistics sector of the PRC at the present stage for the possible use of Chinese experience both in practical activities for the implementation of the project for

the creation and operation of a digital logistics platform, and in legislative activities for the development of digital legislation. A special national Chinese approach is noted, which made it possible to ensure technological independence in the field of transport and logistics and create a sustainable ecosystem, including a digital logistics project at the interstate level. China occupies a leading position in the world in the implementation of digital technologies, and its experience in creating the largest digital platforms, such as Alibaba, Tencent, Baidu, LOGINK, allows us to identify and transfer successful practices of legal regulation of digital services to Russian soil. Since the success of Chinese digital corporations took place against the backdrop of a ban on the activities of Western companies such as Google due to the presence of content that is inadmissible from the point of view of Chinese law, this experience is relevant in the context of international sanctions imposed against Russia, since one of the most important tasks is currently the need for import substitution of foreign technologies. At the same time, there are similar problems in Russia and China related to the backlog of the regulatory framework governing the digital sphere from its pace of development. In this connection, neither Russian nor Chinese companies have time to timely respond to innovations emerging in the digital economy, including digital logistics. In this context, study of the Chinese experience in the use and legal regulation of digital platforms is important in order to transfer its best and most successful practices to Russian soil, both for the implementation of national tasks and for building cooperation with China.

Keywords: international law, international logistics, international sanctions, transport, logistics, EAEU, Asia-Pacific, logistics platforms, LOGINK, digital platforms.

For citation: Drozdova M. A. The experience of creating a Chinese digital platform LOGINK as an example of successful practice in the formation of a single digital logistics space for cross-border cooperation // Pacific RIM: Economics, Politics, Law. 2023. V. 25, no. 2. P. 27–38. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2023-2/27-38>.

Задача формирования цифрового пространства является актуальной для экономической политики каждой страны. Обеспечение эффективно функционирующих цифровых логистических сервисов, объединяющих различные виды транспорта, а также их взаимодействия на международном уровне является важным направлением укрепления транспортного суверенитета страны. Созданная в 2014 г. китайская логистическая платформа LOGINK является хорошим примером реализации этой задачи. Представляется интересным изучить полезный опыт Китая для дальнейшего применения его лучших практик в России с учетом национальных интересов и потребностей нашего государства.

Совокупный объем цифровой экономики Китая в 2021 г. составил 7,1 трлн \$. При этом с 2012 по 2021 гг. рост цифровой экономики в год в среднем составлял

15,9, а ее доля в ВВП страны увеличилась практически в 2 раза: с 20,9 до 39,8%. Уровень доступности интернета в стране составляет 74,4%, а количество интернет-пользователей превышает миллиард. Таким образом, Китай в настоящее время является одним из лидеров цифровой экономики в мире, чей опыт внедрения цифровых сервисов в транспортно-логистическую отрасль представляет большой интерес как для исследователей, так для профессионалов данной отрасли [1]. Тектонические изменения в структуре международного сотрудничества, произошедшие в 2022 г., разрыв маршрутов перевозки грузов из Европы в Азию, а также введенные против России международные санкции выявили необходимость формирования единого цифрового пространства в транспортно-логистической сфере как на территории Российской Федерации, так и в рамках ЕАЭС и со странами – стратегическими партнерами России, такими как Китай. Как и в Китае, в России диджитализация транспортно-логистической экосистемы остается ведущим трендом в ее развитии. Вопросы цифровизации и внедрения инноваций в российской логистической экосистеме рассматривались в работах О. Д. Покровской [2–6] и других авторов [7; 8–10; 11].

Говоря о принципах правового регулирования в КНР, отметим, что в китайском законодательстве отмечается развитость практики регулирования подзаконными нормативно-правовыми актами при малочисленности основных законов, что, по сути, создает возможность исполнительной власти заниматься фактически правотворческой деятельностью, подменяя своими постановлениями законодательство.

Исследователь П. В. Трощинский правильно отмечает: «В настоящее время КПК (Коммунистическая партия Китая) продолжает определять вектор правового развития страны, решения партии формируют планы правотворческой работы китайского законодателя на многие годы вперед» [12]. Многие крупные государственные проекты, такие как создание LOGINK, получая приоритетное значения, реализуются не на основании хорошо разработанной нормативно-правовой базы, а под контролем партийных органов. Российские праведы справедливо отмечают, что «приоритет интересов государства над общественными и личными интересами не предполагает выработку действующих законодательных механизмов регулирования правовой среды» [13]. Вопросы защиты персональных данных в китайском законодательстве разработаны недостаточно, что, однако, не препятствовало, а даже упростило создание стандартов информационного взаимодействия и применения системы распознавания лиц.

Так, с одной стороны, внедренная в Китае система распознавания лиц позволяет применять технологию для, например, оплаты при посадке в поезд, в банкоматах. В крупных городах внедрена система «умной парковки», которая позволяет взимать сборы на основе распознавания автомобильных номеров. В КНР действуют проекты «Электронное правительство», функционируют интернет-суды. При этом

китайское правительство часто использует режим секретности для значительного количества принятых нормативно-правовых актов, что делает их содержание недоступным для общественности.

Большое значение в развитии сферы цифровых технологий имеют Государственные программы среднесрочного и долгосрочного развития.

Например, в настоящее время действует программа «Интернет+», регламентирующая внедрение технологий в различные отрасли промышленности, развитие искусственного интеллекта и т. п. Важным документом стал закон «Об электронной подписи» 2004 г., унифицировавший практику ее применения в различных цифровых сервисах. В 2019 г. был принят закон «О криптографии», регламентирующий стандарты и порядок использования средств криптозащиты в различных сферах, включая цифровые платформы. В 2019 г. Государственная канцелярия по Интернету и информации приняла Положение об управлении информационными услугами блокчейна, определяющее правила применения указанной технологии в различных сферах, включая логистическую.

Национальная Китайская информационная платформа транспортной логистики (LOGINK) является одним из ключевых государственных проектов «Долгосрочного плана развития логистической отрасли». Создание платформы LOGINK началось еще в 2007 г. с формирования региональной цифровой площадки, к которой позднее присоединились остальные 16 регионов страны. Созданная на основе LOGINK система обмена информацией между КНР, Южной Кореей и Японией NEAL-NET позволила расширить проект до транснациональных масштабов. Проект реализован Министерством транспорта и Национальной комиссией по развитию и реформам Китая с целью создания цифрового государственного информационного логистического сервиса, обеспечивающего его клиентам условия для многостороннего взаимодействия. В рамках LOGINK реализуются основные стратегии развития в области китайской национальной логистики.

В соответствии с положениями Среднесрочного и долгосрочного плана развития логистической отрасли Китая на 2014–2020 гг. создание и развитие национальной транспортно-логистической информационной платформы общественной информации (LOGINK) являлось ключевым проектом и главной задачей для транспортной сферы на указанный период [14]. Ответственность за его реализацию несло несколько китайских государственных органов: Министерство информационных технологий, Министерство науки и технологий, Министерство торговли, Министерство общественной безопасности, Главное таможенное управление, Главное управление по надзору за качеством, инспекцией и карантину, Управление гражданской авиации, Почтовое отделение, Китайская железнодорожная корпорация и другие подразделения. Партнеры платформы делятся на четыре категории:

- международные, такие как Japan COLINS, International Organization for Standardization, Asian Development Bank и другие;
- учреждения и ассоциации (высшие учебные заведения Китая, научно-исследовательские институты, Китайское логистическое общество и другие);
- ведущие предприятия, такие как Cosco group, China National railway group, Sinotrans и другие;
- сервисные компании (15 компаний, занимающихся сервисным обслуживанием информационных технологий) [15].

23 ноября 2017 г. на конференции Международной ассоциации портовых информационных систем IPCSA “Globally Connected Logistics” китайская делегация представила Национальную логистическую платформу LOGINK. На ее разработку китайское Министерство транспорта и логистики потратило 7 лет. Изначально платформа была предназначена для обеспечения китайских производственных предприятий цифровыми логистическими сервисами для транспортировки товаров. В рамках LOGINK на основе установленных единых стандартов информационного взаимодействия была создана национальная цифровая логистическая система, позволяющая произвести интеграцию цифровых данных всех железнодорожных станций, аэропортов и морских портов Китая, а также морских портов КНР, Японии и Республики Кореи.

В систему LOGINK были интегрированы 52 самостоятельные местные логистические системы, что позволило сократить срок внедрения логистического программного обеспечения в новых компаниях с восьми до одного месяца.

К единой системе обмена логистической информацией были подключены 50 крупнейших компаний Китая, 91 логистический парк, 450 тысяч китайских предприятий (28% – из сферы производства, 17% – из сферы торговли, 55% – из сферы транспорта и логистики), все железнодорожные станции Китая и 26 портов КНР, Японии и Кореи [14]. Таким образом, LOGINK, объединяя операторов различных видов транспорта, способствует развитию мультимодальных перевозок как внутри страны, так и в международном сообщении.

Разработкой инфраструктуры LOGINK занималась группа из 18 технических экспертов, которые были назначены Министерством транспорта. В их число вошли специалисты из соответствующих министерств, научно-исследовательских институтов, университетов, ассоциаций и предприятий.

Основная задача группы состояла в консультировании и подготовке предложений по развитию, стратегии, планированию, функциям, структуре, режиму управления, плану строительства, механизму работы и основным техническим вопросам национальной логистической платформы. Экспертные предложения направлялись в соответствующие подразделения для их реализации. Формат работы группы технических экспертов предполагал проведение пленарных заседаний, специальных семинаров и исследовательских мероприятий, направленных на реализацию концепции платформы.

Отдельно следует выделить рабочую группу по стандартизации национальной логистической платформы, состоящую из управленческого персонала и технических экспертов, рекомендованных отделом управления стандартизацией Министерства транспорта, провинциальными и муниципальными транспортными властями, научно-исследовательскими институтами, колледжами и университетами, логистическими компаниями, разработчиками программного обеспечения и соответствующими техническими специалистами по стандартизации. Вопрос стандартизации цифровых сервисов и электронного документооборота является необходимым условием для реализации проекта цифровой платформы и в настоящее время служит значительным препятствием для создания и развития подобных проектов в рамках ЕАЭС и даже на национальном уровне. Представляется, что именно разработка технической и правовой регламентарии стандарта обмена информацией и электронного документооборота является актуальным направлением развития правового регулирования цифровых платформ. Рабочая группа по стандартизации LOGINK отвечала за общее планирование, организацию и координацию стандартизации платформы, составляла аналитические обзоры и и утверждала годовые планы работы и проекты декларации стандартов, а также осуществляла продвижение и применение соответствующих стандартов. За оперативную деятельность по стандартизации отвечал секретариат группы, разрабатывая предложения для годового плана работы, формируя и пересматривая стандарты платформы и систему стандартов в целом. Секретариат располагается в Чжэцзянском национальном центре управления LOGINK. Для разработки новых стандартов он формирует рабочие группы и внутренние консультационные группы по анализу деятельности платформы.

Работу LOGINK организует Департамент транспорта провинции Чжэцзян. В его рамках был создан Центр управления общественной информационной платформой Чжэцзяна по транспорту и логистике, который отвечает за строительство, эксплуатацию, техническое обслуживание и ежедневное управление национальной логистической платформой. Центр начал свою работу в 2013 г.

Для поддержки работы платформы в 2013 г. был официально введен в эксплуатацию Чжэцзянский национальный центр управления общественно-информационной платформой транспорта и логистики.

Для обмена информацией и обеспечения деятельности платформы были созданы узлы обмена на железнодорожном, водном, автомобильном, воздушном транспорте и в почтовых отделениях. В реализации проекта участвовали Министерство транспорта Китая, Комиссия по развитию и реформам, Управление гражданской авиации, Почтовая служба и Главное управление железных дорог Китая. С целью поддержки функционирования LOGINK в Китае были построены базовая национальная сеть платформы и региональные логистические транспортные узлы.

Для осуществления международного сотрудничества в сфере транспорта и логистики была создана Сеть логистической информационной службы Северо-Восточной Азии (NEAL-NET), которая является некоммерческим механизмом международного сотрудничества, направленным на содействие обмену логистическими информационными ресурсами, повышению эффективности региональной логистики, расширению логистических сервисов и развитию экономики региона. NEAL-NET обеспечивает связь LOGINK с цифровыми сервисами морских портов Японии и Южной Кореи, обмен информацией в сфере осуществления логистических услуг в регионе Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и с Европейским Союзом.

Функционирование LOGINK осуществляется службой передачи данных (обеспечивает работу серверов), обменной службой (обеспечивает передачу информации) и службой стандартизации (обеспечивает разработку стандартов).

Пользователи платформы имеют доступ к информации о логистической инфраструктуре, кредитных данных, актуальном нормативно-правовом регулировании, могут, используя сервисы платформы, построить маршрут перевозки, отследить груз, выбрать контрагента и т. д.

Цифровые сервисы LOGINK обрабатывают около 30 млн сообщений в сутки по 26 различным сценариям взаимодействия. Объем товарооборота платформы составляет около 1,35 трлн товаров в год. Важным условием успешности проекта и его преимуществом является применение единого стандарта электронного документооборота. Сервисы платформы обеспечивают информационное взаимодействие между грузоотправителем и перевозчиком, позволяют отследить груз. Фактически LOGINK осуществляет цифровую связь предложения и спроса на логистические услуги, снижая затраты на обмен информацией и бумажный документооборот, повышая эффективность логистического сотрудничества.

В настоящее время сервисы платформы продолжают развиваться, внедряются новые технологии, круг возможностей пользователей расширяется.

В апреле 2022 г. Международная ассоциация систем портового сообщества (IPCSA) присоединилась к LOGINK для запуска сети доверенных сетей (NTN), которые предоставят Китаю доступ к данным и информации в 70 портах и 10 аэропортах, а также установят стандарты обмена данными для региона АСЕАН. Таким образом, китайская логистическая платформа постоянно увеличивает степень сопряженности с цифровыми сервисами других государств, расширяя свой охват.

Подводя итог изучению опыта создания международной логистической платформы LOGINK, необходимо отметить, что важными шагами для реализации проекта стали:

- разработка единых стандартов информационного взаимодействия для всех участников логистической отрасли, а также стандартизация процессов передачи данных на региональном уровне для обеспечения когезии между международными партнерами платформы;

- применение экспериментального порядка правового регулирования цифровой сферы, подразумевающего ограниченный срок действия законодательства и окончательное его принятие лишь после апробирования эффективности его регулирования;
- правовое регламентирование условий признания судами цифровых данных в качестве доказательств при условии их хранения посредством технологии блокчейн с электронными цифровыми подписями, проверкой хэш-функции и надежными отметками времени;
- государственный контроль значимых цифровых технологий, таких как система распознавания лиц;
- значительное государственное финансирование Государственным фондом поддержки инновационных разработок цифровых проектов с ежегодным бюджетом в 14,6 млрд \$, что позволяет привлекать высококвалифицированные зарубежные кадры,
- установление уголовной ответственности физических и юридических лиц за незаконное предоставление персональных данных, а также за утечку персональных данных.

Представляется, что именно решение актуального для России вопроса унификации стандартов обеспечения информационной безопасности, развитие правового регулирования трансграничного электронного документооборота, включая получение необходимых разрешений для осуществления межгосударственных перевозок как в рамках ЕАЭС, так и с другими странами-партнерами, такими как Китай, Вьетнам, Индия, Иран, должно существенно повысить уровень технологической кооперации в логистической сфере, а впоследствии – привести к сопряжению национальных цифровых логистических сервисов государств-участников.

Список источников

1. Юань Сяохуэй. Перспективы развития логистики в КНР // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2017. № 3 (33). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-logistiki-v-kr>.
2. Покровская О. Д. Логистические накопительно-распределительные центры как основа терминальной сети региона. Новосибирск, 2012. 184 с.
3. Покровская О. Д. Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России // Инновационный транспорт. 2015. № 1 (15). С. 13–23.
4. Покровская О. Д. О терминологии объектов терминально-складской инфраструктуры // Мир транспорта. 2018. Т. 16, № 1 (74). С. 152–163.
5. Покровская О. Д. Логистическая классность железнодорожных станций // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2018. № 2 (38). С. 68–76.

6. Покровская О. Д. Логистические транспортные системы России в условиях новых санкций // Бюллетень результатов научных исследований. 2022. № 1. С. 80–94.
7. Баритко А. Л., Куренков П. В. Организация и технология внешнеторговых перевозок // Железнодорожный транспорт. 1998. № 8. С. 59–63.
8. Куренков П. В., Вакуленко С. П. Финансово-экономическое решение проблемы пригородных перевозок // Экономика железных дорог. 2012. № 12. С. 96.
9. Мохонько В. П., Исаков В. С., Куренков П. В. Ситуационное управление перевозочным процессом // Транспорт: наука, техника, управление: научный информационный сборник. 2004. № 11. С. 14–16.
10. Мохонько В. П., Исаков В. С., Куренков П. В. Проблемы создания ситуационно-аналитической системы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте // Бюллетень транспортной информации. 2004. № 9. С. 22.
11. Формирование системы финансового менеджмента: теория, опыт, проблемы, перспективы / А. А. Сафронова, Е. Н. Рудакова, П. В. Куренков [и др.]. М., 2018. 228 с.
12. Трощинский П. В. Современное законодательство КНР: проблемы и перспективы развития // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2016. № 3 (58). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-zakonodatelstvo-knr-problemy-i-perspektivy-razvitiya>.
13. Трощинский П. В., Молотников А. Е. Особенности нормативно-правового регулирования цифровой экономики и цифровых технологии в Китае // Правоведение. 2019. Т. 63, № 2. С. 309–326. <https://doi.org/10.21638/spbu25.2019.207>
14. LOGINK. URL: <http://english.logink.cn>.
15. Крупнейшие международные цифровые логистические платформы: сравнительный анализ / С. Е. Барыкин, Ю. Б. Егерева, Е. В. Корчагина, О. В. Калинина, Е. С. Федорова // Омский научный вестник. Серия: Общество. История. Современность. 2022. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/krupneyshie-mezhdunarodnyetsifrovye-logisticheskie-platformy-sravnitelnyy-analiz>.

References

1. Yuan Xiaohui. Perspektivy razvitiya logistiki v KNR [Prospects for the development of logistics in China]. *Teoriya i praktika servisa: ekonomika, sotsial'naya sfera, tekhnologii*, 2017, no. 3 (33). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-logistiki-v-knr>. (In Russ.).
2. Pokrovskaya O. D. Logisticheskie nakopitel'no-raspredelitel'nye tsentry kak osnova terminal'noi seti regiona [Logistic storage and distribution centers as the basis of the region's terminal network]. Novosibirsk, 2012. 184 p. (In Russ.).
3. Pokrovskaya O. D. Sostoyanie transportno-logisticheskoi infrastruktury dlya ugol'nykh perevozk v Rossii [The state of transport and logistics infrastructure for coal

transportation in Russia]. *Innovatsionnyi transport*, 2015, no. 1 (15). pp. 13–23. (In Russ.).

4. Pokrovskaya O. D. O terminologii ob'ektov terminal'no-skladskoi infrastruktury [On the terminology of objects of terminal and warehouse infrastructure]. *Mir transporta*, 2018, vol. 16, no. 1 (74), pp. 152–163. (In Russ.).

5. Pokrovskaya O. D. Logisticheskaya klassnost' zheleznodorozhnykh stantsii [Logistic class of railway stations]. *Vestnik Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta putei soobshcheniya*, 2018, no. 2 (38), pp. 68–76. (In Russ.).

6. Pokrovskaya O. D. Logisticheskie transportnye sistemy Rossii v usloviyakh novykh sanktsii [Logistic transport systems in Russia under the new sanctions]. *Byulleten' rezul'tatov nauchnykh issledovaniy*, 2022, no. 1, pp. 80–94. (In Russ.).

7. Baritko A. L., Kurenkov P. V. Organizatsiya i tekhnologiya vneshnetorgovykh perevozok [Organization and technology of foreign trade transportation]. *Zheleznodorozhnyi transport*, 1998, no. 8, pp. 59–63 (In Russ.).

8. Kurenkov P. V., Vakulenko S. P. Finansovo-ekonomicheskoe reshenie problemy prigorodnykh perevozok [Financial and economic solution to the problem of suburban transportation]. *Ekonomika zheleznykh dorog*, 2012, no. 12, pp. 96. (In Russ.).

9. Mokhonko V. P., Isakov V. S., Kurenkov P. V. Situatsionnoe upravlenie perevozochnym protsessom [Situational management of the transportation process]. *Transport: nauka, tekhnika, upravlenie: nauchnyi informatsionnyi sbornik*, 2004, no. 11, pp. 14–16. (In Russ.).

10. Mokhonko V. P., Isakov V. S., Kurenkov P. V. Problemy sozdaniya situatsionno-analiticheskoi sistemy upravleniya perevozochnym protsessom na zheleznodorozhnom transporte [Problems of creating a situational-analytical system for managing the transportation process in railway transport]. *Byulleten' transportnoi informatsii*, 2004, no. 9, pp. 22. (In Russ.).

11. Safronova A. A., Rudakova E. N., Kurenkov P. V. (et al.). Formirovanie sistemy finansovogo menedzhmenta: teoriya, opyt, problemy, perspektivy [Formation of the financial management system: theory, experience, problems, prospects]. Moscow, 2018. 228 p. (In Russ.).

12. Troshchinsky P. V. Sovremennoe zakonodatel'stvo KNR: problemy i perspektivy razvitiya [Modern legislation of the PRC: problems and development prospects]. *Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya*, 2016, no. 3 (58). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-zakonodatelstvo-ksnr-problemy-i-perspektivy-razvitiya>. (In Russ.).

13. Troshchinsky P. V., Molotnikov A. E. Osobennosti normativno-pravovogo regulirovaniya tsifrovoi ekonomiki i tsifrovyykh tekhnologii v Kitae [Features of the legal regulation of the digital economy and digital technologies in China]. *Pravovedenie*, 2019, vol. 63, no. 2, pp. 309–326. <https://doi.org/10.21638/spbu25.2019.207>. (In Russ.).

14. LOGINK. URL: <http://english.logink.cn>.

15. Barykin S. E., Egereva Yu. B., Korchagina E. V., Kalinina O. V., Fedorova E. S. Krupneishie mezhdunarodnye tsifrovye logisticheskie platformy: sravnitel'nyi analiz [The largest international digital logistics platforms: a comparative analysis]. *Omskii nauchnyi vestnik. Seriya: Obshchestvo. Istoriya. Sovremennost'*, 2022, no. 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/krupneyshie-mezhdunarodnye-tsifrovye-logisticheskie-platformy-sravnitelnyu-analiz>. (In Russ.).

Информация об авторе

М. А. Дроздова – кандидат юридических наук, доцент кафедры «История, философия, политология, социология» факультета «Экономика и менеджмент» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I, г. Санкт-Петербург, Россия.

Information about the author

M. A. Drozdova – Candidate of Law, Associate Professor of the Department of History, Philosophy, Political Studies, Sociology, Faculty of Economics and Management, Emperor Alexander I St. Petersburg State University of Railway Transport, St. Petersburg, Russia.

Статья поступила в редакцию 05.03.2023; одобрена после рецензирования 05.04.2023; принята к публикации 05.04.2023.

The article was submitted 05.03.2023; approved after reviewing 05.04.2023; accepted for publication 05.04.2023.