

Актуальные проблемы международно-правового регулирования конвергенции транспортно-логистических систем в рамках ЕАЭС

Дроздова М. А.

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I,
Санкт-Петербург, Российская Федерация

e-mail: drozdova@pgups.ru

ORCID: 0000-0001-9691-0575

РЕФЕРАТ

В условиях развития интеграционных процессов на территории Евразийского экономического союза конвергенция транспортно-логистических систем является необходимым условием как для обеспечения транспортной связанности, так и развития торговых отношений. Актуальная геополитическая ситуация, повлекшая увеличение объема перевозок и в рамках ЕАЭС, и перенаправление транспортных потоков на Восток, требует изменения парадигмы развития правового регулирования транспортной отрасли на межгосударственном уровне.

Цель. Раскрыть основные проблемы международно-правового регулирования конвергенции транспортно-логистических экосистем в Евразийском регионе.

Задачи. Предлагается рассмотреть основные тренды формирования массива правового регулирования транспортно-логистической отрасли в ЕАЭС в рамках реализации единой транспортной политики и реализации крупных инфраструктурных проектов, таких как Евразийский транспортный каркас, проанализировать актуальность основных документов ЕАЭС в области транспорта и логистики, представить базовые элементы новой парадигмы развития единой транспортной системы ЕАЭС, включая железнодорожный транспорт.

Методология. При проведении исследования были использованы сравнительно-правовой, формально-юридический методы, синтез, дедукция, индукция, а также абстрагирование и системный метод.

Результаты. Обоснована необходимость существенного изменения в подходе к формированию эффективной модели международно-правового регулирования транспортной интеграции в рамках ЕАЭС, уточнения основных направлений единой транспортной политики государств — участников объединения, обеспечивающей ее конкурентоспособность на мировом уровне, транспортный и технологический суверенитет России и других стран-партнеров, полноценной реализации транзитного потенциала Союза, а также эффективное функционирование отрасли в условиях Индустрии 4.0.

Выводы. Предложенный комплексный подход позволит полностью реализовать принятые Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 г., заложить основы для нового этапа интеграции транспортно-логистических систем в рамках ЕАЭС с достижением поставленных значимых рубежей в интересах стран и народов нашего интеграционного объединения.

Ключевые слова: евразийская транспортная интеграция, международное право, ЕАЭС, конвергенция транспортных систем, транспортно-логистическая экосистема ЕАЭС

Для цитирования: Дроздова М. А. Актуальные проблемы международно-правового регулирования конвергенции транспортно-логистических систем в рамках ЕАЭС // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2023. Т. 17. № 4. С. 73–81.

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2023-04-73-81>

Current Issues of International Legal Regulation of the Convergence of Transport and Logistics Systems within the EAEU

Maria A. Drozdova

Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University, Saint Petersburg, Russian Federation

e-mail: drozdova@pgups.ru

ORCID: 0000-0001-9691-0575

ABSTRACT

With the development of integration processes on the territory of the Eurasian Economic Union, the convergence of transport and logistics systems is a necessary condition for both transport connectivity and the development of trade relations. The current geopolitical situation, which led to an increase in traffic and within the EEU and the redirection of transport flows to the East, requires a change in the paradigm of the legal regulation of the transport industry at the interstate level.

Aim. Reveal the main problems of international legal regulation of the convergence of transport and logistics ecosystems in the Eurasian region.

Tasks. It is proposed to consider the main trends of the formation of an array of legal regulation of the transport and logistics industry in the EAEU as part of the implementation of a common transport policy and the implementation of major infrastructure projects, such as the Eurasian transport framework, to analyze the relevance of the main EAEU documents in the field of transport and logistics, to present the basic elements of the new paradigm of the EAEU unified transport system, including railway transport.

Methods. When conducting the research, comparative-legal, formal-legal methods, synthesis, deduction, induction, as well as abstraction and the systematic method were used.

Results. The necessity of a significant change in the approach to the formation of an effective model of international legal regulation of transport integration within the EAEU, clarification of the main directions of a common transport policy of the member states of the association, ensuring its competitiveness at the world level, transport and technological sovereignty of Russia and other partner countries, full realization of the transit potential of the union, as well as the effective functioning of the industry in the conditions of Industry 4.0 is substantiated.

Conclusions. The proposed integrated approach will make it possible to fully implement the adopted Strategic Directions for the development of Eurasian economic integration until 2025, to lay the foundations for a new stage of integration of transport and logistics systems within the EAEU with the achievement of the set significant milestones in the interests of the countries and peoples of our integration association.

Keywords: Eurasian transport integration, international law, EAEU, convergence of transport systems, transport and logistics ecosystem of the EAEU

For citing: Drozdova M. A. Current Issues of International Legal Regulation of the Convergence of Transport and Logistics Systems within the EAEU // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2023. V. 17. No. 4 P. 73–81. (In Rus.)

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2023-04-73-81>

Введение

Аксиология современного международного сотрудничества предполагает диверсификацию экономических связей. Однако с учетом деглобализационных процессов в мировой экономике развитие регионального сотрудничества в краткосрочной и среднесрочной перспективе представляется наиболее эффективным.

В настоящее время, в соответствии с данными исследований Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, лишь треть интеграционного эффекта в ЕАЭС обеспечивается за счет устранения пограничных барьеров во взаимной торговле. Указанный эффект исчерпал себя на этапе создания Таможенного союза. Две трети эффекта от интеграции экономик, включая транспортные системы, должны быть достиг-

нута за счет создания эффективных механизмов конвергенции отдельных отраслей, создания слаженной системы производства и товарообмена, использования транзитного потенциала и логистических мощностей ЕАЭС. Представляется, что в настоящее время кумулятивный эффект от сопряжения транспортно-логистических экосистем пяти государств — участников ЕАЭС не достигнут в полном объеме.

В связи с введением международных санкций в 2022 г. объем торговли России со странами ЕАЭС вырос на 22%, в том числе с Арменией — на 77%. Это создало условия для роста увеличения ее ВВП на 12,6% в прошлом году.

Увеличение объема экспорта в РФ увеличило спрос на транспортные маршруты по западной ветке коридора «Север — Юг» и на транзитные маршруты через Казахстан.

Единая транспортная политика в рамках ЕАЭС

Основным документом, регламентирующим реализацию единой транспортной стратегии в рамках ЕАЭС, является Решение Высшего Евразийского экономического совета (ВЕЭС) «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной транспортной политики»¹. Документ закладывает основу для формирования национальных стратегий развития транспортно-логистических экосистем государств — участников ЕАЭС.

Основной целью развития международно-правового регулирования транспортно-логистической сферы в рамках ЕАЭС является создание нормативной базы для устойчивой конвергенции национальных транспортно-логистических систем. В решении ВЕЭС № 19 от 26.12.2016² предусматривается устранение всех препятствий и ограничений при осуществлении перевозок всеми видами транспорта в рамках ЕАЭС до 2025 г., а также в целях обеспечения конвергенции транспортно-логистических систем ЕАЭС учет Основных направлений согласованной транспортной политики ЕАЭС (см. рис. 1 и рис. 2) при разработке национальных и планов развития транспортно-логистической отрасли государств-участников.

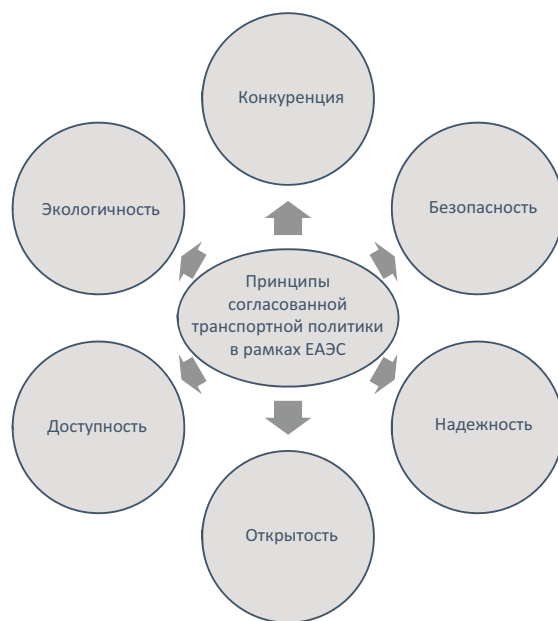


Рис. 1. Принципы согласованной транспортной политики ЕАЭС

Fig. 1. Principles of the coordinated transport Policy of the EAEU

Источник: составлено автором

¹ Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов Евразийского экономического союза : решение ВЕЭС от 26.12.2016 [Электронный ресурс] // Высший Евразийский экономический совет. URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01414442/scd_11042017 (дата обращения: 01.05.2023).

² Там же.

Задачи единой транспортной политики ЕАЭС

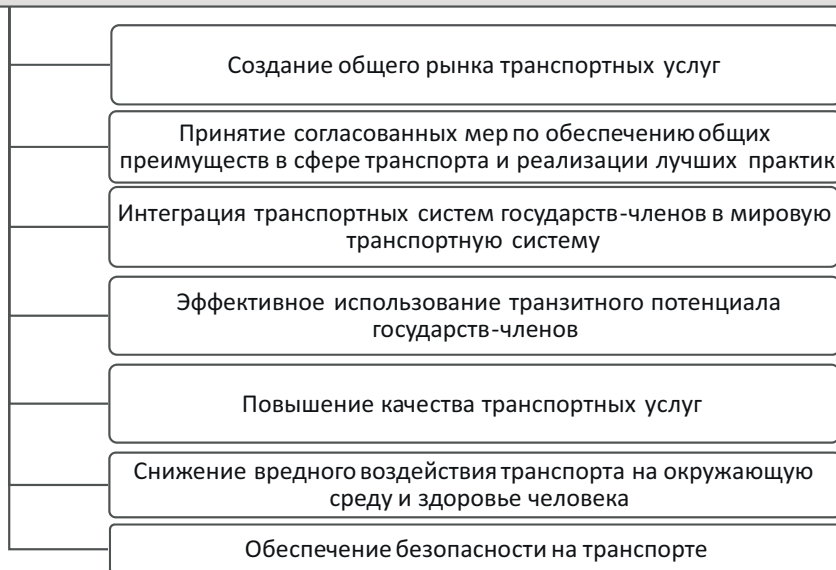


Рис. 2. Задачи единой транспортной политики ЕАЭС

Fig. 2. Tasks of the unified transport Policy of the EAEU

Источник: составлено автором

В РФ в настоящее время реализуется Транспортная стратегия до 2030 г.¹, в которой предусмотрена задача реализации транзитного потенциала страны через интеграцию в мировые транспортные цепочки, в том числе в рамках Евразийского экономического союза. Документ был утвержден в ноябре 2021 г., когда международные санкции, предусматривающие ограничения сотрудничества в логистической сфере и повлекшие разрыв маршрутов доставки грузов с Европой, не были введены. С учетом актуальной геополитической ситуации конвергенция транспортных систем ЕАЭС является необходимым условием для обеспечения связанности России с странами-партнерами.

В Транспортной стратегии России отмечается, что важнейшим трендом развития российского транспортно-логистического сектора являются евразийская экономическая интеграция и совместная реализация инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, развитие международных транспортных коридоров.

Принятая в Беларуси в 2015 г. Стратегия инновационного развития транспортного комплекса до 2030 года² предусматривает создание интеллектуальной транспортной системы в когезии с транспортными системами ЕС и ЕАЭС. Также предусматривается формирование единого информационного пространства в транспортной сфере на межгосударственном уровне.

Утвержденная в 2022 г. Концепция развития транспортно-логистического потенциала Казахстана³ до 2030 г., разработанная с учетом актуальной геополитической ситуации, предусматривает развитие сети

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLIOnUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения: 22.06.2023).

² Стратегия инновационного развития транспортного комплекса республики Беларусь до 2030 года. Утверждена Приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25.02.2015 № 57-Ц [Электронный ресурс] // Белорусская железная дорога. URL: https://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2015/03/strategija_innovacionnogo_razv/?ysclid=lj6wd0yeh620895826 (дата обращения: 20.06.2023).

³ Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года : постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116> (дата обращения: 20.06.2023).

приграничных хабов, которые станут структурной опорой для формирования Единой товаропроводящей системы ЕАЭС, стран Центральной и Восточной Азии, Ближнего Востока и Кавказа с перспективой дальнейшего расширения.



Рис. 3. Приоритеты согласованной транспортной политики ЕАЭС

Fig. 3. Priorities of the coordinated transport policy of the EAEU

Источник: составлено автором

В 2023 г. в глобальном рейтинге Индекса эффективности логистики Россия занимает 88-е место, Казахстан — 79-е, Беларусь — 79-е, Армения — 97-е, Киргизия — 123-е¹. По сравнению с 2018 г. Россия опустилась на 13 пунктов, Казахстан — на 8, Киргизия — на 15, Армения — на 5, Беларусь поднялась на 24 пункта. Безусловно, введение международных санкций сильно повлияло на эффективность транспортно-логистической отрасли России, сделав маршруты перевозки грузов длиннее и создав необходимость добавить дополнительные звенья в цепочку перевозчиков грузов. И реализуемые в рамках ЕАЭС крупные транспортные проекты должны быть скорректированы с учетом новых социально-экономических условий [1; 2; 3; 4].

Инфраструктурные проекты — основа будущей евразийской мобильности

Одним из крупнейших инфраструктурных транспортных проектов в рамках ЕАЭС является проект «Евразийский транспортный каркас»². Его основная задача — создание сети транспортных коридоров

¹ Глобальный рейтинг Индекса эффективности логистики [Электронный ресурс] // The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата обращения: 20.06.2023).

² Евразийский транспортный каркас [Электронный ресурс] // Официальный сайт Евразийского Банка Развития. URL: <https://eabr.org/mega-projects/evraziyskiy-transportnyy-karkas/?ysclid=liy84agswt776263060> (дата обращения: 20.06.2023).

в Евразии «Север — Юг», «Восток — Запад», которые обеспечат как транспортный суверенитет России, так и создадут условия для полной реализации транзитного потенциала ЕАЭС.

Ожидаемый эффект от сопряжения транспортных маршрутов должен увеличить трафик на 40%, сократить время доставки грузов из Китая и Индии в Европу в два раза. К тому же в условиях введенных санкционных ограничений каркас обеспечит транспортно-логистическую составляющую разворота внешнеторговых связей России на Восток.

Мегапроект «Евразийский транспортный каркас» включает в себя пять проектов.

1. Расширение и модернизация Международного аэропорта Алматы, Казахстан.
2. Строительство автомобильного пункта пропуска «Нур жолы», Казахстан.
3. Строительство и эксплуатация «Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги», Казахстан.
4. Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги, Россия.
5. Обход Тольятти — часть транспортного коридора «Европа — Западный Китай».

По оценке экспертов на прошедшем в июне 2022 г. в Сочи Евразийском конгрессе, суммарные потребности в финансировании проектов развития транспортного коридора «Север — Юг» оцениваются в \$38 млрд, что должно увеличить грузопоток по нему в 15 раз к 2030 г.

Основными ограничениями для роста грузооборота в рамках ЕАЭС в настоящее время являются таможенные процедуры, а также сборы с перевозчиков. В случае устранения этих барьеров предполагается сократить срок доставки грузов из Санкт-Петербурга в Мумбаи до десяти дней.

Важным вопросом является продолжающаяся работа по устранению торговых и технических барьеров, гармонизации технического, таможенного, тарифного и нетарифного регулирования. В марте 2023 г. Евразийской экономической комиссией была утверждена новая методология квалификации препятствий и порядка признания ограничений устраненными¹.

Важным шагом для совместной реализации крупных инфраструктурных проектов, в том числе и в транспортной сфере, в рамках ЕАЭС стало снятие с 1 июня 2023 г. барьера для доступа поставщиков из других государств — участников ЕАЭС на рынок российских госзакупок. Постановлением Правительства РФ № 579 от 10.04.2023 был предоставлен поставщикам из стран ЕАЭС национальный режим доступа к российскому госзаказу, а 13 июня 2023 г. коллегия Евразийской экономической комиссии зафиксировала «снятие препятствие с признаками барьера» в области обеспечения равного доступа к госзаказу поставщиков стран ЕАЭС.

Крупные транспортные инфраструктурные проекты в рамках ЕАЭС реализуются в формате Государственно-частного партнерства (ГЧП). В настоящее время правовой массив регламентирующего функционирование ГЧП в ЕАЭС включает в себя закон Республики Армения от 16.07.2019 № ЗР-113 «О государственно-частном партнерстве», Закон Республики Беларусь от 30.12.2015 № 345-З «О государственно-частном партнерстве», Закон Республики Казахстан от 31.10.2015 № 379-V ЗРК «О государственно-частном партнерстве», Закон Республики Казахстан от 07.08.2006 № 167-III «О концессиях», Закон Кыргызской Республики 11.08.2021 № 98 «О государственно-частном партнерстве», Федеральный закон РФ от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон РФ от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», Закон Республики Таджикистан от 28.12.2012 № 907 «О государственно-частном партнерстве».

Анализ вышеуказанных нормативно-правовых актов показывает, что институт ГЧП регламентируется достаточно детализировано и включает широкий круг правоотношений. При этом страны-партнеры придерживаются схожих правовых подходов к определению понятия, принципам регулирования, правовому положению публичного и частного партнеров, кредиторов, разграничению полномочий и т. д. При этом имеются различия в формах ГЧП, процедурах отбора проектов, мерах государственной поддержки партнерств.

¹ Об утверждении Методологии квалификации препятствий на внутреннем рынке Евразийского экономического союза и признания барьеров и ограничений устраненными : решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 28.03.2023 № 41 [Электронный ресурс] // Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/23kr0041/> (дата обращения: 13.06.2023).

Для успешной реализации инфраструктурных проектов в формате ГЧП необходимо:

- унифицировать требования в сфере трансграничного электронного документооборота;
- создать единую правовую основу, включая технические требования к цифровой инфраструктуре, для функционирования беспилотных транспортных технологий в ЕАЭС;
- разработать единый стандарт обеспечения кибербезопасности цифровой транспортной инфраструктуры в ЕАЭС;
- гармонизировать нормативно-правовую базу, регламентирующую ГЧП в странах ЕАЭС, включая вопросы его субсидирования.

Перспективы развития правового регулирования транспортно-логистических экосистем в рамках ЕАЭС

По сравнению с ЕС, в рамках которого существуют единые жесткие механизмы регулирования экономики стран-участниц, включая санкции за их несоблюдение, правовое регулирование как транспортно-логистической отрасли, так и остальных сфер международного сотрудничества в рамках ЕАЭС отличается меньшей степенью императивности, большое количество документов относится к «мягкому» праву. Таким образом, меньшая степень интеграции по сравнению с ЕС позволяет сохранить сложившиеся экономические уклады государств — участников ЕАЭС, не уничтожая целые отрасли путем введения общих стандартов и промышленных квот, как это произошло в сельскохозяйственной сфере в Европейском союзе.

В настоящее время существующее тарифное регулирование железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС предполагает применение унифицированного (внутреннего) тарифа при транзитных перевозках между странами ЕАЭС, а также через морские порты, к тому же перевозчики имеют право устанавливать тарифы на перевозку грузов в рамках тарифного коридора, определяемого национальным законодательством стран — участниц ЕАЭС.

Для достижения поставленной договором о ЕАЭС цели — создания общего рынка транспортных услуг (см. рис. 3) международно-правового регулирования конвергенции транспортно-логистических систем в рамках ЕАЭС необходимо сформировать актуальную нормативную базу для достижения «бесшовности» перевозок внутри Союза.

При этом железнодорожный транспорт в РФ является естественной монополией, а положения союзного договора применяются с учетом особенностей отдельного вида транспорта. Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта регламентируется отдельным документом¹.

Так, в рамках ЕАЭС перевозчики из других стран получили доступ только на приграничные участки железнодорожной инфраструктуры при условии наличия у них сертификата безопасности в соответствии с Техническими регламентами Таможенного союза (ТР ТС)². В указанной сфере действует ТР ТС 003/2011, регламентирующий вопросы обеспечения безопасности инфраструктуры на железнодорожном транспорте, ТР ТС 001/2011, устанавливающий требования к обеспечению безопасности локомотивов, моторвагонного подвижного состава и его вагонов, пассажирских вагонов локомотивной тяги, грузовых вагонов, а также специального железнодорожного подвижного состава, ТР ТС 002/2011, регламентирующий безопасность высокоскоростного железнодорожного транспорта. Значимым недостатком технической регламентации железнодорожного движения является отсутствие норм о возможности применения беспилотных технологий.

¹ Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, являющийся Приложением 2 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике Договора о Евразийской экономической комиссии от 29.05.2014 // Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/b3e81df236f3bfb1e9e4b346213b7fab0d287b1b/ (дата обращения: 25.04.2023).

² ТР ТС 001/2011 Технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» от 15 июля 2011 г. N 710 // Судебные и нормативные акты РФ. URL: https://sudact.ru/law/reshenie-komissii-tamozhennogo-soiuza-ot-15072011-n_4/tr-ts-0012011_1/?ysclid=ifcggjdrq644702324 (дата обращения: 29.03.2023), ТР ТС 003/2011 Технический регламент Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (с изменениями на 30 марта 2023 года) // Консорциум Кодекс. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902293439?ysclid=lf8itblz4699957129> (дата обращения: 25.04.2023).

При этом Правила технической эксплуатации железных дорог в государствах — участниках ЕАЭС не унифицированы, что, с одной стороны, связано с разным уровнем развития железнодорожного транспорта в странах Союза, а с другой — создает помехи для конвергенции транспортных систем и предполагает необходимость устранения несоответствий. Развитие и внедрение единых цифровых сервисов также является актуальной задачей отрасли. Единое цифровое пространство в транспортно-логистической сфере позволит как обеспечить транспортный суверенитет ЕАЭС в целом и стран-участниц, так и получить дополнительные преимущества от интеграционного эффекта в среднесрочной перспективе.

Заключение

В настоящее время актуальной задачей формирования массива нормативно-правового регулирования транспортно-логистической экосистемы ЕАЭС является создание гармоничного бесшовного регламентирования конвергенции национальных транспортных систем стран-участниц за счет разнообразных инструментов содействия интеграционным процессам в отрасли — совместных инфраструктурных проектов, информационных систем, программ подготовки кадров. Все большее значение приобретает «мягкое» право, позволяющее задать вектор гармонизации национального законодательства для унификации правового режима применения технологий Индустрии 4.0 на транспорте. Также в среднесрочной перспективе для обеспечения транспортной связанности Евразийского региона с такими крупными партнерами, как Индия, Китай и т. д., необходимо разработать сеть двусторонних и многосторонних соглашений в транспортно-логистической сфере, включающих вопросы совместной реализации крупных инфраструктурных проектов, цифровизации и обеспечения кибербезопасности с разной глубиной и уровнем взаимодействия.

Литература

1. Покровская О. Д., Мороз Ю. А., Касьянов И. В. Влияние санкций на развитие транспортной и складской логистики в России // Вестник транспорта. 2023. № 3. С. 10–12. EDN: ATKVEQ
2. Покровская О. Д., Мороз Ю. А., Меликов М. И. Трансформация рынка транспортных услуг в России в условиях международных санкций // International Journal of Advanced Studies. 2023. Т. 13. № 1. С. 197–211. EDN: UQQEZZ. DOI: 10.12731/2227-930X-2023-13-1-197-211
3. Полиэктов Д. А., Покровская О. Д. Цифровые технологии на сети железных дорог России // Управление эксплуатационной работой на транспорте (Уэрт–2022) : сборник трудов Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 15–16 марта 2022 года / СПб. : ФГБОУ ВО ПГУПС, 2022. С. 132–137. EDN: XJNGVW
4. Ульяницкая В. И., Покровская О. Д. Цифровая экосистема интеллектуальных приоритетов в пассажирском комплексе // Транспорт: проблемы, идеи, перспективы : сборник трудов LXXXII Всероссийской научно-технической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых, в двух томах, Санкт-Петербург, 18–25 апреля 2022 года. Т. 2. СПб. : Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, 2022. С. 115–119. EDN: ZRDPNK

Об авторе:

Дроздова Мария Александровна, доцент кафедры «Истории, философия, политология и социология» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (Санкт-Петербург, Российская Федерация), кандидат юридических наук, доцент;
e-mail: drozdova@pgups.ru; ORCID: 0000-0001-9691-0575

References

1. Pokrovskaya O. D., Moroz Y. A., Kasyanov I. V. Impact of Sanctions on the Development of Transport and Warehouse Logistics in Russia // Transport Massanger [Vestnik transporta]. 2023. No. 3. P. 10–12. (In Rus.) EDN: ATKVEQ

2. Pokrovskaya O. D., Moroz Y. A., Melikov M. I. Transformation of the Transportation Services Market in Russia under International Sanctions // International Journal of Advanced Studies. 2023. Vol. 13. No. 1. P. 197–211. (In Rus.) EDN: UQQEZZ. DOI: 10.12731/2227-930X-2023-13-1-197-211
3. Poliektov D. A., Pokrovskaya O. D. Digital Technologies on the Russian Railway Network // Management of Operational Work in Transport (Wert-2022) : Proceedings of the International Scientific and Practical Conference, St. Petersburg, March 15–16, 2022 / St. Petersburg : Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education PGUPS, 2022. P. 132–137. (In Rus.) EDN: XJNGVW
4. Ulyanitskaya V. I., Pokrovskaya O. D. Digital Ecosystem of Intellectual Priorities in the Passenger Complex // Transport: Problems, Ideas, Prospects: Collection of Proceedings of the LXXXII All-Russian Scientific and Technical Conference of Students, Graduate Students and Young Scientists. In two volumes. St. Petersburg, April 18–25, 2022. Vol. 2. St. Petersburg: St. Petersburg State University of Railway Transport of Emperor Alexander I, 2022. P. 115–119. (In Rus.) EDN: ZRDPNK

About the author:

Maria A. Drozdova, Assistant Professor at the Department of History, Philosophy, Political Science and Sociology, Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University (Saint Petersburg, Russian Federation), PhD in Jurisprudence;
e-mail: drozdova@pgups.ru; ORCID: 0000-0001-9691-0575