

Актуальные вопросы международно-правового регулирования сотрудничества ЕАЭС — Китай в транспортно-логистической сфере

Дроздова М. А.*, **Покровская О. Д.**

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

* e-mail: drozdova@pgups.ru

ORCID: 0000-0001-9691-0575

РЕФЕРАТ

На современном этапе развития международных отношений, когда фрагментационные тенденции во внешней политике таких значимых мировых лидеров, как Европейский союз и США, лишь набирают обороты, для Российской Федерации, а также для ЕАЭС Китай стал главным стратегическим партнером. В связи с введением международных санкций как против КНР, так и РФ переориентация экономического сотрудничества, а значит, и транспортно-логистических маршрутов на Восток представляется наиболее правильной парадигмой развития. Однако на нынешнем уровне развития науки и техники требуются расширение и интенсификация формирования массива международно-правового законодательства для создания эффективной базы правового регулирования транспортно-логистической отрасли для роста синергетического эффекта от интеграционных процессов на евразийском пространстве.

Цель. Проанализировать различные аспекты международно-правового регулирования путей интеграции ЕАЭС и Китая в транспортно-логистической сфере для повышения уровня экономического взаимодействия стран-партнеров.

Задачи. Предлагается рассмотреть основные тренды формирования массива международно-правовых актов, направленных на создание базы для эффективного сотрудничества Китая и ЕАЭС в актуальных геополитических условиях с учетом необходимости разработки опережающего регулирования внедрения цифровых технологий, включая развитие логистических платформ, для создания условий для бесшовных грузоперевозок в Евразийском регионе.

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

Результаты. Обоснована необходимость разработки единых нормативных требований как в сфере технической эксплуатации различных видов транспорта, так и создания нормативной базы для развития сопряженной ЕАЭС — Китай транспортно-логистической цифровой инфраструктуры, обеспечивающей бесшовность мультимодальной перевозки для получения синергетического эффекта от экономической интеграции Евразийского региона.

Выводы. Предложенная авторами исследования комплексная диагностика эффективности международного сотрудничества ЕАЭС и КНР в транспортно-логистической сфере позволит скорректировать существующую стратегию взаимодействия между странами и повысить эффективность от интеграционных процессов в Евразийском регионе за счет реализации мероприятий, направленных на развитие бесшовной логистики. Представляется, что в среднесрочной перспективе создание единой цифровой евразийской транспортно-логистической экосистемы с глубокой интеграцией технологий Шестого технологического уклада станет ключевой задачей для получения максимального синергетического эффекта от создания единого евразийского экономического пространства.

Ключевые слова: Китай, ЕАЭС, конвергенция транспортно-логистических экосистем, евразийская транспортная система, международное транспортное право

Для цитирования: Дроздова М. А., Покровская О. Д. Актуальные вопросы международно-правового регулирования сотрудничества ЕАЭС — Китай в транспортно-логистической сфере // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2024. Т. 18. № 1. С. 71–80.
<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-01-71-80>. EDN: BUEAEY

Current Challenges of International Legal Regulation of EAEU — China Partnership in Transport and Logistics

Maria A. Drozdova*, **Oksana D. Pokrovskaya**

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

* e-mail: drozdova@pgups.ru

ORCID: 0000-0001-9691-0575

ABSTRACT

At the current stage of development of international relations, when factional trends in the foreign policy of such significant world leaders as the European Union and the United States are only gaining momentum, China has become the main strategic partner for Russia likewise for the EAEU. Due to the introduction of international sanctions against both China and Russia, reorientation of economic cooperation and, therefore, transportation and logistics routes to the East seems to be the most correct development paradigm. However, at the current level of development of science and technology, it is necessary to expand and intensify the formation of the array of international legal legislation to create an effective basis for legal regulation of the transport and logistics industry for the growth of synergistic effect of integration processes in the Eurasian space.

Aim. To analyze various aspects of international legal regulation of the ways of integration of the EAEU and China in the transport and logistics sphere to increase the level of economic interaction between the partner countries.

Tasks. It is proposed to consider the main trends in the formation of an array of international legal acts aimed at creating a basis for effective cooperation between China and the EAEU in the current geopolitical conditions, taking into account the need to develop advanced regulation of the introduction of digital technologies, including the development of logistics platforms, to create conditions for seamless cargo transportation in the Eurasian region.

Methods. The study used formal-legal and comparative-legal methods, deduction, synthesis, induction, as well as abstraction and system method.

Results. The necessity to develop unified regulatory requirements both in the sphere of technical operation of different types of transport and the creation of a regulatory framework for the development of conjugate EAEU-China transport and logistics digital infrastructure, providing seamless multimodal transportation to obtain a synergistic effect from the economic integration of the Eurasian region was substantiated.

Conclusions. The comprehensive diagnosis of the effectiveness of international partnership between the EAEU and China in transport and logistics proposed by the authors of the study will allow to adjust the existing strategy of interaction between the countries and increase the efficiency of Eurasian integration through the implementation of measures aimed at the development of seamless logistics.

Keywords: China, EAEU, convergence of transport and logistics ecosystems, Eurasian transportation system, international transportation law

For citing: Drozdova M. A., Pokrovskaya O. D. Current Challenges of International Legal Regulation of EAEU — China Partnership in Transport and Logistics // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2024. Vol. 18. No. 1. P. 71–80. (In Russ.)

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-01-71-80>. EDN: BUEAEY

Введение

В современных социально-экономических условиях, когда одним из центральных трендов развития международного сотрудничества стала фрагментация межгосударственных связей, развитие сотрудничества между ЕАЭС и Китаем вышло на новый уровень. Так, в настоящее время КНР является ключевым российским партнером. В 2022 г. товарооборот между странами составил около 190 млрд долл., превзойдя показатели предыдущего года на 30%. В 2023 г. экспорт из Китая вырос на 52,2%, что показывает изменение как международной политики России и стран ЕАЭС, так и направления движения товаропотока на Восток. Введенные в 2022 г. международные санкции против РФ произвели тектонические изменения в логистической парадигме нашей страны. Фактически произошла полная переориентация маршрутов грузоперевозок, с одной стороны, в сторону мультимодальной перевозки: автомобильный транспорт — железная дорога — автомобильный транспорт [1; 6; 7; 8; 9]; а с другой — произошедшая переориентация логистических маршрутов в азиатском направлении окончательно утвердила Китай в качестве главного политического и экономического партнера как России, так и ЕАЭС в целом.

Основные направления сотрудничества ЕАЭС и Китая в сфере транспорта и логистики

Международные санкции против России оказали значительное воздействие на структуру евразийских транспортных маршрутов. А введенные против Китая торговые ограничения со стороны ЕС и США создали условия для углубления российско-китайского сотрудничества. Развитие региональной связанности в Евразии является центральной задачей международного сотрудничества между ЕАЭС и Китаем в транспортно-логистической сфере.

В настоящее время евразийский маршрут является основной транспортно-логистической железнодорожной артерией для связи ЕС и Китая. Он обеспечивает транзит товаров через территорию ЕАЭС. Восточно-Сибирская, Дальневосточная, Забайкальская и Красноярская железные дороги обеспечивают работу трансевразийских транспортных коридоров, связывая Дальний Восток, Монголию и Китай.

Совместное заявление о сотрудничестве в рамках проекта по сопряжению ЕАЭС и китайской стратегии экономического пояса Шелкового пути 2015 г. заложило основу, хотя и в формате «мягкого» права, для развития интеграционных процессов в Евразии¹. В 2019 г. Президент России В. В. Путин представил концепцию конвергенции ЕАЭС и китайского проекта Инициативы «Пояса и пути», основанную на принципе партнерства².

С 2019 г. между ЕАЭС и Китаем действует соглашение о кооперации³. По смыслу документ не является соглашением о свободной торговле, поскольку не предусматривает снижения таможенных пошлин. Его значимым преимуществом является разработка парадигмы развития кооперационного сотрудничества между КНР и ЕАЭС, включающей создание «отраслевых диалогов», создающих фактически форум для взаимодействия представителей бизнеса стран-партнеров по отраслевым вопросам, а также реализацию совместных проектов.

Основным органом международного сотрудничества ЕАЭС — КНР является Совместная Комиссия на уровне отраслевых министерств. Следует отметить «мягкость» формулировок обсуждаемых Комиссией вопросов, что создает «опережающую» правовую основу для возможного рассмотрения практически любых новых вопросов и направлений сотрудничества.

¹ Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП [Электронный ресурс] // Президент России. 08.05.2015. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 24.03.2023).

² Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху [Электронный ресурс] // Президент России. 05.06.2019. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5413> (дата обращения: 29.03.2023).

³ Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны [Электронный ресурс]. URL: https://eec.eaunion.org/upload/medialibrary/21b/Tekst-russkiy_-EAEU-alternate_final.pdf (дата обращения: 14.11.2023).

Значимым шагом стало принятие КНР обязательства по транспарентности торгового регулирования, включающего публикацию принятых Китаем мер, связанных с торговлей, в сети Интернет, а также процедуру подачи запроса о предоставлении информации и обязательности ответа на него сторонами.

Положения соглашения инкорпорируют положения Соглашения ВТО по техническим барьерам в торговле, что обеспечивает прозрачность разработки и принятия стандартов и технических регламентов в рамках взаимодействия ЕАЭС — КНР. Для повышения уровня интеграции транспортно-логистических экосистем ЕАЭС — КНР именно различие в техническом регулировании часто становится препятствием для конвергенции информационных систем, а также новых цифровых технологий на транспорте. Важным шагом стало закрепление положения о предоставлении информации об аккредитованных органах в сфере сертификации и испытательных лабораториях, а также о технических консультациях по возникающим в сфере сертификации вопросам. В целом положения Соглашения способствуют повышению уровня транспарентности технического регулирования КНР для экспортеров из ЕАЭС.

Важным для повышения уровня логистических услуг является пункт об обязанности информировать импортера о причинах задержки груза на границе, что позволит быстро устранить возникшие препятствия.

В сфере развития безбумажного документооборота также заложена основа для «мягкого» регулирования применения электронного документооборота (ЭДО) между представителями бизнес-сообщества ЕАЭС и КНР. В соглашении содержится положение о разработке и внедрении системы «единого окна», что потребует взаимного признания электронных документов. Представляется, что «единым окном» должна стать цифровая транспортно-логистическая платформа ЕАЭС — КНР, которая объединит экосистему цифровых транспортных коридоров ЕАЭС с китайской платформой LOGINK. Однако в настоящее время создание цифровой экосистемы ЕАЭС не закончено. Основными документами, регламентирующими подходы к ее формированию, являются Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии (ЕАЭК) № 23¹ и Решение Совета ЕАЭК от 14 сентября 2021 г. № 87² (см. рис. 1).

В соглашении о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС — Китай также содержится регламентация доступа к информации о тендерах на рынке госзакупок КНР, что упростит доступ производителей из стран ЕАЭС.

Поскольку создание эффективно функционирующей транспортно-логистической экосистемы всегда сопряжено с развитием сопряженной инфраструктуры, то одной из форм реализации совместных проектов в указанной сфере может стать ГЧП (государственно-частное партнерство). При этом развитие положений о беспрепятственном доступе на рынки госзакупок стран ЕАЭС и КНР может значительно сократить сроки реализации таких проектов.

Соглашение предусматривает развитие отраслевого сотрудничества в сфере транспорта, однако с учетом актуальных трендов развития отрасли представляется необходимым создать, как предусматривает документ, «отраслевой диалог» для цифровой логистики и транспорта в формате подкомитета или рабочей группы, объединив представителей трех упомянутых сфер, ведь целью такого сотрудничества является развитие и модернизация транспортно-логистической инфраструктуры.

ЕАЭС и КНР согласовали реализацию и финансирование транспортных и инфраструктурных проектов, касающихся строительства и реконструкции дорог, создания транспортно-логистических центров и транспортных узлов. В 2019 г. стороны подписали соглашение о трансграничном информационном обмене о товарах и ТС, способствующему повышению уровня бесшовности логистики.

16 февраля 2023 г. была подписана Дорожная карта мероприятий в сфере торгово-экономического взаимодействия ЕАЭС и КНР, первый раздел которой посвящен реализации задачи по цифровизации транспортных коридоров, включающей создание единой системы электронного документооборота, упрощение таможенных процедур, цифровую систему обмена логистической информацией.

¹ Рекомендация Коллегии ЕАЭК от 7 июня 2022 г. № 23 «Об общих подходах к вопросам цифровой логистики в Евразийском экономическом союзе» [Электронный ресурс] // Алта-Софт. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/22rk0023/?ysclid=loy8akynuk154472226> (дата обращения: 14.11.2023).

² Решение Совета ЕАЭК от 14 сентября 2021 г. № 87 «О реализации проекта «Создание информационно-коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС» [Электронный ресурс] // Алта-Софт. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/21sr0087/?ysclid=loy8yupmctu590942308> (дата обращения: 14.11.2023).

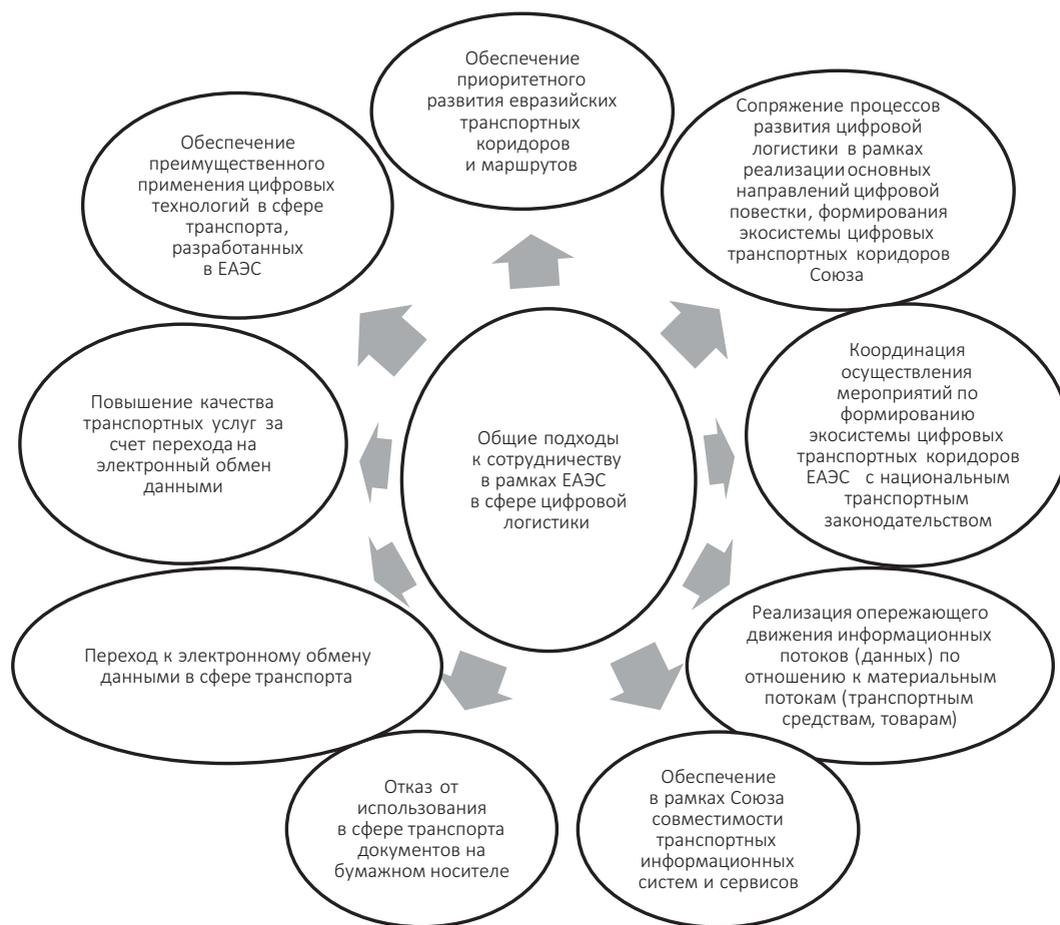


Рис. 1. Общие подходы к сотрудничеству в рамках ЕАЭС в сфере цифровой логистики

Fig. 1. General approaches to cooperation within the EAEU in the field of digital logistics

Источник: составлено авторами на основе Рекомендации Коллегии ЕАЭК от 7 июня 2022 г. № 23 «Об общих подходах к вопросам цифровой логистики в Евразийском экономическом союзе» [Электронный ресурс] // Алта-Софт. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/22rk0023/?ysclid=loy8akynuk154472226> (дата обращения: 14.11.2023)

Другим перспективным направлением сотрудничества между ЕАЭС и китайским проектом «Один пояс — один путь» стала сфера цифровой экономики, включающая разработку и внедрение технологий ИИ (искусственный интеллект), Интернета вещей, трансграничных электронных платежей, цифровых платформ, обеспечения кибербезопасности.

В настоящее время в сфере транспорта ЕАЭС совместно с Китаем ведется работа по развитию новых логистических маршрутов контейнерных грузоперевозок между странами АТЭС и Европой, планируется развитие сети высокоскоростного железнодорожного сообщения, реализуются инфраструктурные проекты модернизации вокзальных комплексов, производства и ремонта подвижного состава железнодорожного транспорта и техники.

Анализ международно-правового законодательства, регламентирующего сотрудничество ЕАЭС и Китая, показывает, что на современном этапе развития международно-правового регулирования конвергенции транспортно-логистических экосистем большое значение получили документы «мягкого права» — декларации, резолюции, планы, программы действий и т. д. Несмотря на то что нормы, содержащиеся в нормативно-правовых актах такого характера, часто имеют декларативный и необязательный

для исполнения сторонами характер, они имеют тенденцию к развитию на их основе практики взаимодействия государств в отдельной сфере, которая впоследствии приводит к созданию обычных норм права.

Отметим, что механизмы «жесткого» международно-правового регулирования, включающие детальную регламентацию и конкретные меры ответственности за нарушение содержащихся в них норм, больше подходят для регламентации отношений между неравными субъектами. Так, говоря о международном сотрудничестве, которому свойственны изменчивость в силу нестабильности политической и экономической ситуации, а также порой соревновательность и разнонаправленность интересов партнеров, то международные договоры, предусматривающие детальную регламентацию и жесткое закрепление конкретных обязанностей сторон, редко имеют шанс на заключение по глобальным вопросам сотрудничества. При этом именно формат «мягкого» права позволяет участникам международно-правовых отношений эффективно взаимодействовать при наличии политической воли на развитие конкретной сферы сотрудничества, а отсутствие излишней детализации — гибко подходить к решению поставленных задач.

Одним из значимых недостатков международно-правового регулирования отношений России, а также ЕАЭС в целом и Китая является некоторая избыточность международных союзов, в которые входят страны, создающие дублирование, а порой и основу для дивергенции интересов участников.

Так, Китай и Россия взаимодействуют и в ШОС, и в рамках БРИКС, и в рамках АТЭС. В настоящее время Китай продвигает идею развития панъевразийской международной транспортной системы, для создания которой, вероятно, будет создана отдельная межгосударственная структура, руководящая реализацией проекта помимо существующего Фонда Шелкового Пути. Также множество одновременно действующих межгосударственных органов взаимодействия не способствуют созданию единой слаженной системы взаимоотношений по реализации задачи создания евразийской транспортно-логистической экосистемы.

Перспективы конвергенции транспортно-логистических экосистем ЕАЭС и Китая

В соответствии с действующей в настоящее время концепцией развития на 14-ю пятилетку (2020–2025 гг.) в КНР основной стратегией является стратегия «двойной циркуляции», основанная на принципе двух опор для развития: внутригосударственной и международной (внешней). Создание единой транспортно-логистической экосистемы является ключевым вопросом для реализации проекта единого евразийского экономического пространства, актуальность диагностики состояния международных связей в этой сфере вряд ли можно переоценить.

Цифровая трансформация транспортной отрасли идет активно [10]. Планы цифровизации актуализируются в соответствии с требованиями настоящего времени. Так, Стратегия цифровой трансформации железнодорожной отрасли претерпела изменения¹ (см. рис. 2). ОАО «РЖД» в настоящее время ориентируется на развитие платформенных решений, которые, представляется, могут быть в будущем интегрированы в единую цифровую транспортно-логистическую экосистему ЕАЭС — Китай.

Одной из важнейших задач для обеспечения внедрения цифровых технологий Индустрии 4.0 в транспортно-логистической сфере является обеспечение бесперебойного доступа к быстрому Интернету. Распространение технологии 5G представляет собой не просто модернизацию сетей 4G, а оно поможет совершить технологический скачок в отрасли, позволяющий развивать внедрение искусственного интеллекта, беспилотных технологий, облачных вычислений, умной инфраструктуры, что повлияет на эффективность развития логистики и внутренних и внешних цепочек поставки, обеспечит большую связанность регионов и повысит эффективность транспортной инфраструктуры. Именно глубокая интеграция цифровых технологий Индустрии 4.0, таких как облачные технологии, блокчейн, искусственный интеллект, с логистической отраслью позволит существенно повысить эффективность последней. Развитие

¹ Цифровой трансформации РЖД скорректировали подходы [Электронный ресурс]. URL: <https://rzdigital.ru/regulation/tsifrovoy-transformatsii-rzh-d-skorrektirovali-podkhody/?ysclid=loy9ycmkf3478075727> (дата обращения: 14.11.2023).

промышленного Интернета 5G на всей территории ЕАЭС и Китая должно стать одной из ключевых инициатив, обеспечивающих внедрение технологий Индустрии 4.0 и строительства современной транспортно-логистической инфраструктуры, которая станет основой для цифровизации отрасли и значимым фактором поддержки инноваций (см. рис. 3).

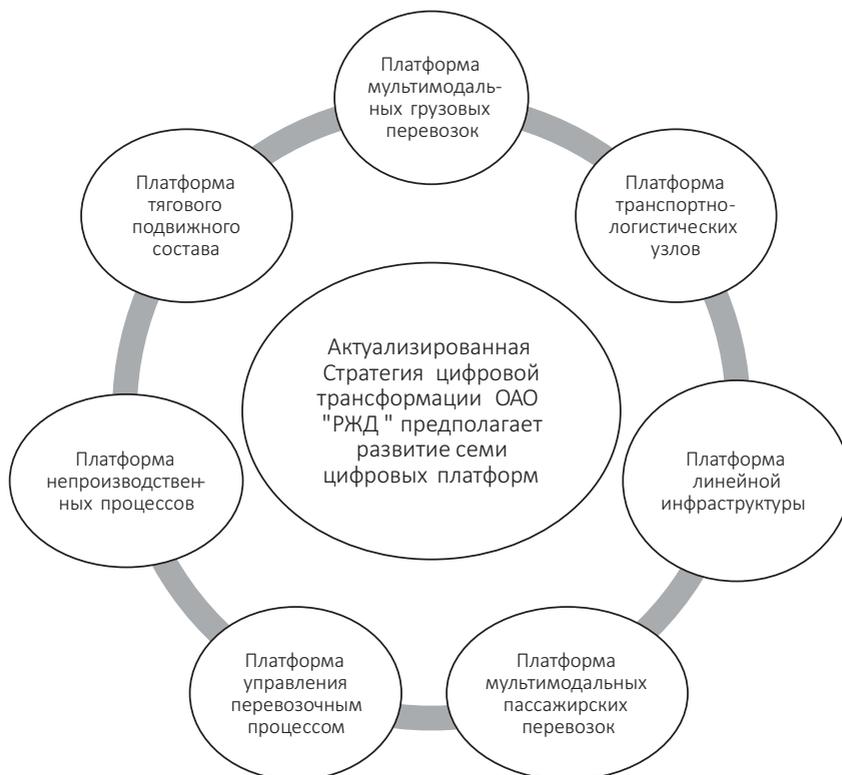


Рис. 2. Семь цифровых платформ — стратегических проектов развития ОАО «РЖД»

Fig. 2. Seven digital platforms — strategic development projects of the Open Joint Stock Company “Russian Railways”

Источник: составлено авторами на основе: Цифровой трансформации РЖД скорректировали подходы [Электронный ресурс]. URL: [https://rzdigital.ru/regulation/tsifrovoy-transformatsii-rzhd-skorrektirovali-podkhody/?ysclid=loy9ycmkf3478075727](https://rzdigital.ru/regulation/tsifrovoy-transformatsii-rzhd-skorrektirovali-podkhody/) (дата обращения: 14.11.2023)

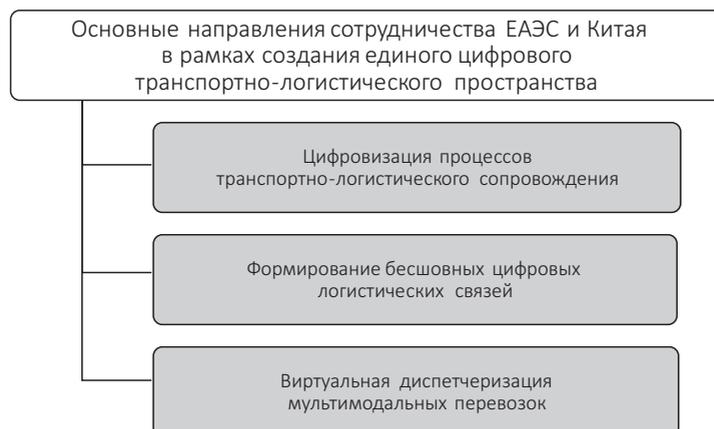


Рис. 3. Основные направления сотрудничества ЕАЭС и Китая в рамках создания единого цифрового транспортно-логистического пространства

Fig. 3. The main areas of cooperation between the EAEU and China within the framework of creating a single digital transport and logistics space

Источник: составлено авторами

Важными направлениями развития международно-правового регулирования сотрудничества ЕАЭС и Китая в сфере транспорта являются:

- гармонизация и унификация национальных Правил технической эксплуатации отдельных видов транспорта;
- унификация и распространение единых стандартов для транспортно-логистических услуг, включая технические регламенты и стандарты функционирования цифровых сервисов, процедуры взаимного признания сертификатов соответствия;
- создание правовой базы в рамках взаимодействия ЕАЭС — Китай для перехода на 5PL (Fifth Party Logistics Model) логистику, при которой существует экосистема, обеспечивающая возможность предоставления полного пакета транспортно-логистических услуг на основе цифровой логистической платформы.

Цифровая интеграция для обеспечения бесшовной логистики должна включать комплекс цифровых услуг.

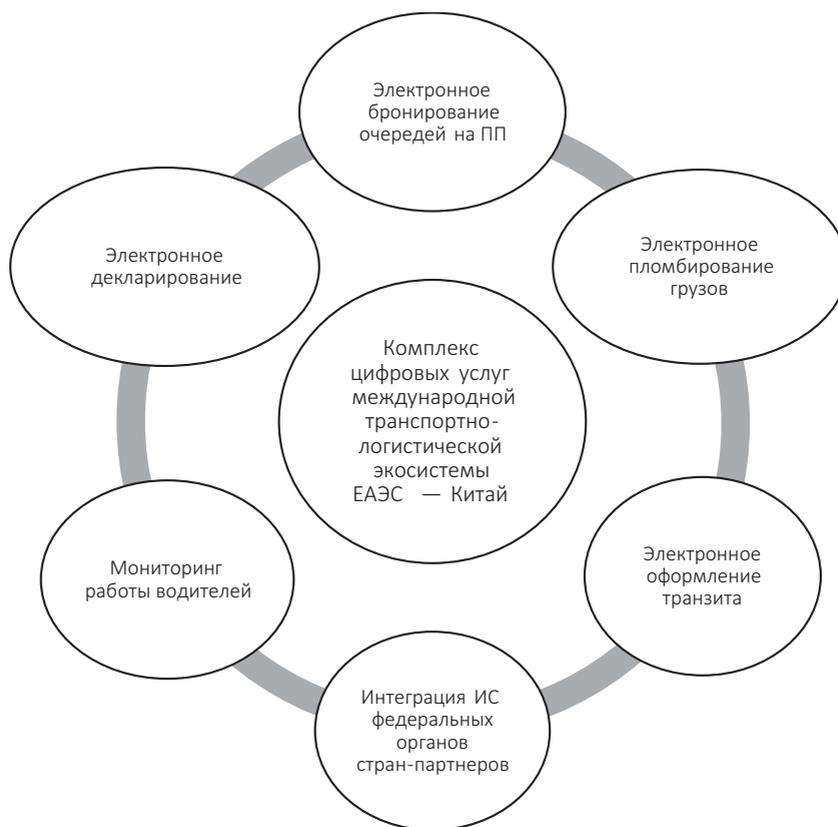


Рис. 4. Комплекс цифровых услуг международной транспортно-логистической экосистемы ЕАЭС — Китай

Fig. 4. Complex of digital services of the international transport and logistics ecosystem of the EAEU — China

Источник: составлено авторами

Представляется, что для реализации проекта по созданию эффективной цифровой транспортно-логистической экосистемы ЕАЭС — Китай необходимо формирование постоянно действующего исполнительного органа, обеспечивающего функции координатора сотрудничества стран-участников. Создание эффективной инфраструктуры в сфере транспорта и логистики (см. рис. 4) позволит преобразовать торгово-экономическую модель стран-партнеров, а также создать новый «каркас» трансъевразийской логистики.

Заключение

Интенсификация международного регионального сотрудничества ЕАЭС — Китай создает потребность в развитой сопряженной транспортно-логистической инфраструктуре, связывающей индустриальные зоны государств-партнеров, создающей условия для бесшовной грузовой логистики. Представляется, что в рамках указанного регионального сотрудничества России отводится роль центрального связующего звена [1; 3; 4; 5], активно участвующего в развитии международных транспортных коридоров и единой транспортно-логистической цифровой платформе, обеспечивающей безбумажный документооборот, включающий электронное декларирование, отслеживание груза, и создающей электронную среду для реализации мультимодальной перевозки различными видами транспорта. Центральными задачами актуальной парадигмы развития международного сотрудничества КНР и ЕАЭС должны стать вопросы обеспечения повышения качества экономического роста Евразийского региона в сложных геополитических условиях и устойчивости стран-партнеров перед внешними шоками. Эскалация международных конфликтов показывает, что и Китаю, и России, и Евразийскому региону в целом необходимо научиться эффективно управлять экономикой в условиях ухудшения внешней конъюнктуры и возросшей неопределенности. А риск введения против РФ и Китая дополнительных международных санкций заставляет оба государства развивать сотрудничество с исторически близкими странами.

Литература

1. Баратко А. Л., Куренков П. В. Организация и технология внешнеторговых перевозок // Железнодорожный транспорт. 1998. № 8. С. 59–63.
2. Глазьев С. Ю. Идеи и реалии современного евразийства // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. № 4 (38). С. 9–10. DOI: 10.22394/2073-2929-2021-04-9-10. EDN: LPPPKF
3. Глазьев С. Ю. Россия и страны Евразийского экономического союза // Здоровье — основа человеческого потенциала: проблемы и пути их решения. 2021. Т. 16. № 1. С. 5–8. EDN: BPZZSR
4. Ермишина К. Б., Кефели И. Ф., Комлева Н. А. [и др.] Советская цивилизация и евразийская идея: две истории длиною в век (к 100-летию образования СССР и становления евразийства). СПб. : ПЕТРОПОЛИС, 2022. 532 с. EDN: APWULA
5. Кириленко В. П., Лебедев А. С. Торгово-экономическое сотрудничество России и Китая в Арктическом регионе // Россия в глобальном мире. 2019. № 14–15 (37–38). С. 19–25. EDN: NJLXE
6. Куренков П. В., Левкин Г. Г., Мочалова С. В. [и др.] Материальные потоки в макрологистических системах: систематизация и классификация // Транспорт: наука, техника, управление (Научный информационный сборник). 2019. № 7. С. 21–26. EDN: XDLLO
7. Куренков П. В. Управление доставкой внешнеторговых грузов в смешанном сообщении : диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук. М. : ГУУ, 1999. 478 с. EDN: NLXHH
8. Куренков П. В., Чеботарева Е. А., Солоп И. А. Полимодальная логистика перевозок нефтегрузов в цистернах по рельсам и по морю // Логистика — евразийский мост : материалы XVI Межд. науч.-прак. конф., Красноярск — Енисейск, 28 апреля — 01 мая 2021 г. Красноярск : КрасГАУ, 2021. С. 85–89. EDN: SKUYUJ
9. Куренков П. В., Преображенский Д. А., Астафьев А. В. [и др.] Перспективные направления развития политранспортной логистики // Железнодорожный транспорт. 2019. № 3. С. 30–35. EDN: YUOEX
10. Язынин В. С., Барановский А. М., Воробьев А. А., Романова И. Ю. Использование искусственных нейронных сетей на Российских железных дорогах для контроля токоприемников поездов // International Journal of Advanced Studies: Transport and Information Technologies. 2023. Т. 13. № 1. С. 267–287. DOI: 10.12731/2227-930X-2023-13-1-267-287

Об авторах:

Дроздова Мария Александровна, доцент кафедры Истории, философии, политологии и социологии 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

Покровская Оксана Дмитриевна, профессор кафедры Управления эксплуатационной работой Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор технических наук, доцент;
e-mail: insight1986@inbox.ru; ORCID: 0000-0001-9793-0666

References

1. Baritko A. L., Kurenkov P. V. Organization and Technology of Foreign Trade Transportations // Railway Transport [Zheleznodorozhnyi transport]. 1998. No. 8. P. 59–63. (In Russ.)
2. Glazyev S. Y. Ideas and Realities of Contemporary Eurasianism // Eurasian integration: economics, law, politics [Evraziiskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika]. 2021. No. 4 (38). P. 9–10. (In Russ.) DOI: 10.22394/2073/2073-2929-2021-04-9-10. EDN: LPPPKF
3. Glazyev S. Y. Russia and the Countries of the Eurasian Economic Union // Health — the Basis of Human Potential: Problems and Ways of their Solution [Zdorov'e — osnova chelovecheskogo potentsiala: problemy i puti ikh resheniya]. 2021. Vol. 16. No. 1. P. 5–8. (In Russ.) EDN: BPZZSR
4. Ermishina K. B., Kefeli I. F., Komleva N. A. [et al.] Soviet Civilization and the Eurasian Idea: Two Centuries-long Stories (to the 100th Anniversary of the Formation of the USSR and the Becoming of Eurasianism). Saint Petersburg : PETROPOLIS, 2022. 532 p. (In Russ.) EDN: APWULA
5. Kirilenko V. P., Lebedev A. S. Trade and economic cooperation between Russia and China in the Arctic region // Russia in the Global World [Rossiya v global'nom mire]. 2019. No. 14–15 (37–38). P. 19–25. (In Russ.) EDN: NJILXE
6. Kurenkov P. V., Levkin G. G., Mochalova S. V. [et al.] Material Flows in Macro-Logistics Systems: Systematization and Classification // Transport: Science, Equipment, Management (Scientific Information Collection) [Transport: nauka, tekhnika, upravlenie (Nauchnyi informatsionnyi sbornik)]. 2019. No. 7. P. 21–26. (In Russ.) EDN: XDLDLO
7. Kurenkov P. V. Management of Delivery of Foreign Trade Cargoes in Mixed Communication : Dissertation for the Degree of Doctor of Economics. Moscow : The State University of Management, 1999. 478 p. (In Russ.) EDN: NLXIIH
8. Kurenkov P. V., Chebotareva E. A., Solop I. A. Polymodal Logistics of Oil Cargo Transportation in Tank on Rails and by Sea // Logistics — Eurasian bridge: Proceedings of the XVI Interd. scientific and practical conference, Krasnoyarsk — Yeniseysk, 28 Apr. — May 01, 2021. Krasnoyarsk : KrasSAU, 2021. P. 85–89. EDN: SKUYUJ
9. Kurenkov P. V., Preobrazhensky D. A., Astafiev A. V. [et al.] Sychromodal and CO-Modal Transportations, A-Modal Booking and Trimodal Terminals as Perspective Directions of Development of Transport Logistics // Railway Transport [Zheleznodorozhnyi transport]. 2019. No. 3. P. 30–35. (In Russ.) EDN: YYTOEX
10. Yazynin V. S., Baranovskiy A. M., Vorobyev A. A., Romanova I. Yu. The Use of Artificial Neural Networks on Russian Railways to Control Current Collectors of Trains // International Journal of Advanced Studies: Transport and Information Technologies. 2023. Vol. 13. No. 1. P. 267–287. (In Russ.) DOI: 10.12731/2227-930X-2023-13-1-267-287

About the authors:

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@pgsu.ru; ORCID: 0000-0001-9691-0575

Oksana D. Pokrovskaya, Professor at the Department of Operations Management, Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University (Saint Petersburg, Russian Federation), Doctor of Technical Science, Associate Professor;
e-mail: insight1986@inbox.ru; ORCID: 0000-0001-9793-0666