

Научная статья

УДК 341

doi 10.46741/2713-2811.2024.26.2.025

Международные правовые и экономические аспекты обеспечения железнодорожных транспортных перевозок

ТИМОФЕЙ НИКОЛАЕВИЧ ДОВБУШ

Санкт-Петербургский институт (филиал) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России), Санкт-Петербург, Россия, Cesuperadvocat812@gmail.com

МАРИЯ ЮРЬЕВНА МИШАЛЬЧЕНКО

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, Санкт-Петербург, Россия, mari.mishalchenko@mail.ru

АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ СОЛОДОВНИКОВ

ООО «Трансойл», Санкт-Петербург, Россия, asolod71@mail.ru

ЯРОСЛАВ ИГОРЕВИЧ ТИХОНОВ

Вологодский институт права и экономики ФСИН России, Вологда, Россия, tixon76rus@mail.ru

Аннотация. В статье проведен анализ нормативно-правовых актов и заключаемых на их основе договоров в сфере железнодорожного транспорта, даны рекомендации по корректировке их отдельных положений, которые должны повысить доступность перевозок и упростить оформление грузов на трансграничных маршрутах. Отмечается, что в настоящее время идет согласование проекта нового международного правового акта, позволяющего реализовать товарораспорядительные функции в отношении железнодорожных транспортных накладных, что позволит наиболее эффективно использовать железнодорожные маршруты для трансграничных перевозок различных грузов. Указывается необходимость в гармонизации правового регулирования международных железнодорожных грузовых перевозок на пространстве Евразии с целью реализации потребностей рынка.

Ключевые слова: транспортное право; трансграничные перевозки; железнодорожные перевозки; коносамент; товарораспорядительный документ.

5.1.5. Международно-правовые науки.

5.1.1. Теоретико-исторические правовые науки.

Для цитирования: Довбуш Т. Н., Мишальченко М. Ю., Солодовников А. А., Тихонов Я. И. Международные правовые и экономические аспекты обеспечения железнодорожных транспортных перевозок // *Ius publicum et privatum: сетевой научно-практический журнал частного и публичного права.* 2024. № 2 (26). С. 201–211. doi10.46741/2713-2811.2024.26.2.025.

Original article

International Legal and Economic Aspects of Railway Transportation

TIMOFEI N. DOVBUSH

All-Russian State University of Justice (RLA of the Ministry of Justice of Russia), Saint Petersburg, Russia, esuperadvocat812@gmail.com

MARIYA YU. MISHAL'CHENKO

Saint Petersburg State Maritime Technical University, Saint Petersburg, Russia, mari.mishalchenko@mail.ru

ALEKSANDR A. SOLODOVNIKOV

Transoil LLC, Saint Petersburg, Russia, asolod71@mail.ru

YAROSLAV I. TIKHONOV

Vologda Institute of Law and Economics of the Federal Penitentiary Service, Vologda, Russia, tixon76rus@mail.ru

Abstract. The article analyzes normative legal acts and contracts concluded on their basis in the field of railway transport, provides recommendations on the adjustment of their individual provisions, which should increase the accessibility of rail transport and simplify the registration of railway goods on cross-border routes. The authors note coordination of the draft international legal act is currently being coordinated, which allows for the implementation of title functions in relation to railway waybills, which will allow the most efficient use of railway routes for cross-border transportation of various goods. The need for harmonization of the legal regulation of international rail freight transport in the Eurasian space, carried out by universal and specialized international organizations, is indicated, which is aimed at meeting needs of the international rail freight transport market.

Key words: transport law; cross-border transportation; railway transportation; bill of lading; shipping document.

5.1.5. International law sciences.

5.1.1. Theoretical and historical legal sciences.

For citation: Dovbush T.N., Mishal'chenko M.Yu., Solodovnikov A.A., Tikhonov Ya.I. International legal and economic aspects of railway transportation. *Ius publicum et privatum: online scientific and practical journal of private and public law*, 2024, no. 2 (26), pp. 201–211. doi 10.46741/2713-2811.2024.26.2.025.

Международное транспортное право, в рамках которого осуществляется регулирование трансграничных перевозок, обеспечивает регулирование железнодорожных грузовых перевозок как нормами национального законодательства, так и в рамках международных договоров [1, с. 30].

Для обеспечения международных железнодорожных перевозок принимается большое количество материально-правовых норм, в том числе норм национального законодатель-

ства, направленных на реализацию механизма правового регулирования перевозок в межгосударственном сообщении.

Учитывая территориальные размеры Российской Федерации, эффективное правовое регулирование железнодорожных перевозок очень важно. Для многих регионов железнодорожный транспорт является основным, а зачастую и единственным способом доставки народнохозяйственных грузов. Огромное количество грузов посредством железнодорожного транспорта направляется за пределы страны.

Железнодорожные перевозки можно условно разделить на внутренние, осуществляемые в пределах страны, и трансграничные, в рамках которых происходит перемещение грузов за пределы Российской Федерации. Транспортная перевозка осуществляется в соответствии с условиями договора на перевозку груза, который в случае внутренних перевозок заключается в соответствии с национальными правовыми актами, а трансграничные перевозки урегулированы международно-правовыми нормами [2, с. 94].

Внутренние перевозки регулируются гражданским законодательством. Так, ст. 784 ГК РФ предусмотрено обязательное заключение договора перевозки грузов. Перевозчику вменена обязанность по доставке груза и выдаче его получателю, на отправителя возложено встречное обязательство по оплате оказываемых услуг. Согласно п. 1 ст. 785 ГК РФ заключение договора подтверждается получением отправителем железнодорожной транспортной накладной.

Кроме гражданского законодательства большая роль в правовой регламентации железнодорожных перевозок отведена Федеральному закону от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», который обеспечивает правовое регулирование внутренних и трансграничных транзитных перевозок грузов и багажа. Нормативным актом определено, что железнодорожная транспортная накладная является документом, удостоверяющим заключение договора транспортной перевозки, но не обладает товарораспорядительной функцией. При этом сам договор считается заключенным с момента выдачи отправителю данной накладной [3, с. 23].

Стоит также отметить, что железнодорожная перевозка груза может быть урегулирована как двухсторонним, так и многосторонним договором, что дополнительно повышает значимость указанного документа [4, с. 89].

Грузополучатель является единственным лицом, которое может получить доставленный груз. Отказ от получения допускается только в случаях утраты или повреждения груза, что исключает возможность его использования. Соответственно, грузополучатель фактически является стороной договора, поскольку договор перевозки заключен в его пользу [5, с. 97].

В отличие от внутрироссийских перевозок, спецификой железнодорожных трансграничных перевозок является транзит груза по территории различных стран, что требует универсального правового регулирования процесса передачи грузов иностранным железным дорогам на пограничных станциях, установления правового режима временного пользования железной дорогой и подвижным составом и решения иных возникающих технико-правовых вопросов.

Одним из таких технико-правовых вопросов является различие железнодорожной колеи Российской Федерации и европейских стран, что требует перегрузки трансграничных грузов или смены вагонных тележек. Межгосударственными соглашениями должен быть определен порядок перегрузки грузов или смены вагонных тележек для обеспечения транзитных перевозок. Такие ситуации приводят к необходимости заключения международ-

ных соглашений для осуществления международной железнодорожной перевозки грузов между двумя и более государствами.

Во времена существования Совета экономической взаимопомощи в 1950 г. для стран, которые участвовали в данном объединении, было заключено Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении (СМПС), которые с учетом вносимых изменений и дополнений действуют и в настоящее время. С момента подписания железнодорожными администрациями обоих документов на евразийском континенте стало существовать две системы регулирования международных транзитных перевозок [6, с. 57].

Так, Соглашение о международных железнодорожных пассажирских сообщениях позволяет осуществлять прямые железнодорожные перевозки грузов с более чем двадцатью государствами, в основном с бывшими республиками, входившими в состав СССР [7, с. 73]. Также регулирование железнодорожных перевозок с применением указанных соглашений допускается Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств [8, с. 115].

С момента заключения в 1992 г. межправительственного соглашения по железнодорожному транспорту в рамках СНГ было принято более 300 различных соглашений, правил, инструкций, связанных с организацией технологии работы железнодорожного транспорта при осуществлении перевозок грузов и пассажиров, а также эксплуатацией и ремонтом железнодорожного подвижного состава.

Акты Совета по железнодорожному транспорту непосредственно применяются железнодорожными администрациями государств – участников СНГ. Кроме этого, указания на акты совета включаются в национальные и межгосударственные стандарты, нормативные акты Министерства транспорта Российской Федерации, содержат ссылки на инструкции и правила, утвержденные советом, судебные акты арбитражных судов и судов общей юрисдикции в своих мотивировочных частях опираются на положения документов, утвержденных данной структурой.

Государства – участники Евразийского экономического союза входят в состав Совета по железнодорожному транспорту. Договор о Евразийском экономическом союзе не содержит положений, определяющих технологию работы и эксплуатацию железнодорожного транспорта, за исключением вопросов, связанных с техническим регулированием в отношении продукции, подлежащей оценке соответствия. Эти положения о техническом регулировании полностью соотносятся с требованиями, устанавливаемыми советом.

Железнодорожные перевозки играют важнейшую роль в рамках евразийских интеграционных процессов, поскольку от развития железнодорожной инфраструктуры зависят возможность включения государств-участников данного объединения в глобальную транспортную систему, социально-экономическое развитие стран ЕАЭС, создание условий для роста доступности железнодорожного транспорта для региональных предприятий.

Учитывая удачное географическое расположение, страны ЕАЭС могут значительно нарастить международный транзитный грузопоток между Европой и азиатскими государствами. Учитывая глобальные тенденции в мировых экономических процессах, наращивание транзитных международных перевозок будет способствовать социально-экономическому развитию данных государств, созданию долгосрочных партнерских отношений с азиатскими грузоперевозчиками.

Также реализация совместных транспортных проектов между странами ЕАЭС будет способствовать углублению интеграционного взаимодействия, повышению уровня жиз-

ни для граждан в указанных странах и повышению социальной мобильности трудовых ресурсов.

На данном этапе страны ЕАЭС осуществляют реализацию утвержденного решением Евразийского межправительственного совета от 25.10.2017 Плана мероприятий по реализации единой транспортной политики, модернизации и расширению железнодорожной инфраструктуры.

Приложением 2 к Договору о Евразийском экономическом союзе государствами-участниками согласован порядок доступа к услугам железнодорожного транспорта, которым предусмотрено, что применяются унифицированные тарифы на железнодорожные перевозки, которые могут изменяться в рамках ценовых пределов, согласованных государствами, участвующими в данном интеграционном объединении. Данная скоординированная политика должна способствовать росту железнодорожных перевозок и развитию международных транспортных коридоров.

В октябре 2019 г. страны ЕАЭС актуализировали отдельные положения Протокола о скоординированной транспортной политике, которым предусмотрено, что государства-участники будут стремиться к созданию общего рынка транспортных услуг. Функционирование указанного рынка позволит создать равные условия по оказанию транспортных услуг для всех юридических и физических лиц, осуществляющих свою деятельность в рамках данного объединения.

В рамках железнодорожного транспорта предусмотрено поэтапное создание единого рынка в сфере железнодорожных перевозок, а также условий, при которых железнодорожные организации государств – участников смогут получить беспрепятственный доступ к внутреннему рынку железнодорожных перевозок каждого государства. Например, армянские железнодорожные организации смогут возить грузы по территории Российской Федерации. Также грузоотправители во всех странах смогут получить равные условия доступа к железнодорожной инфраструктуре, что позволит повысить доступность доставки товаров и иных грузов в различные страны ЕАЭС.

Например, больше 50 % от общего объема железнодорожных перевозок между Россией и Казахстаном занимают энергетические ресурсы и металлы. При этом из Западной Сибири в Казахстан приходится около 80 % экспорта черных металлов. Из Казахстана в Омскую и Челябинскую области, ряд других регионов отправляется более 50 % казахстанского угля из Экибастузского бассейна.

Следовательно единые транспортные тарифы на железнодорожные перевозки позволяют как российским, так и потребителям из иных стран ЕАЭС получать различные товары по доступным ценам, что способствует росту объемов промышленного производства и выравниванию социально-экономического развития регионов.

Помимо вышеуказанных договоров железнодорожные перевозки вне стран ЕАЭС с 1951 г. оформляются в рамках Конвенции о международных железнодорожных перевозках (COTIF) в соответствии с Едиными правовыми предписаниями по перевозке грузов (CIM-COTIF), к которой присоединилось более 52 стран, в том числе и Российская Федерация, которая стала участвовать в данном соглашении с рядом оговорок.

Несмотря на то что обе рассмотренные системы железнодорожных перевозок схожи, транзитная перевозка грузов по евразийскому континенту зачастую требует заключения двух договоров перевозки: один по Соглашению СМГС, другой по Конвенции CIM-COTIF [9, с. 119].

Для Российской Федерации обе правовые системы международных железнодорожных перевозок играют существенную роль, независимо от того, что Россия участвует в обоих соглашениях и ограниченно принимает участие в COTIF [10, с. 25].

Развитие межгосударственных связей привело к тому, что в рамках ООН был поставлен вопрос о необходимости правовой унификации железнодорожных перевозок. С 2013 г. в рамках ООН группой экспертов подготовлен проект правовых положений, являющихся модельным договором перевозки грузов, который стал первым практическим шагом на пути создания единой международной конвенции, унифицирующей процесс железнодорожных перевозок, прежде всего, на евразийском континенте.

Создание такой конвенции может эффективно способствовать доступности и росту железнодорожных перевозок только при условии придания железнодорожной накладной товарораспорядительной функции. Учитывая данное обстоятельство, в 2019 г. Китайская Народная Республика выступила с соответствующим предложением.

В позиции КНР в качестве основной цели обозначается необходимость создания правовых условий для проведения расчетов с товарами в процессе железнодорожной перевозки, так как сейчас отсутствует возможность использовать железнодорожную накладную как залог для получения финансирования в банках по аналогии с морским коносаментом при трансконтинентальных перевозках грузов.

Придание железнодорожной накладной товарораспорядительной функции позволит создать единый международно-правовой механизм контроля за грузом, что повысит эффективность использования транспорта. Вместе с тем усиление значения железнодорожной накладной требует четкой правовой регламентации относительно того, кто из перевозчиков несет ответственность по данной накладной, что может привести к необходимости создания специального оператора, курирующего трансграничные перевозки. Также возникает необходимость в разработке правового понятийного аппарата и его закрепления на международном уровне.

Понимая огромную роль железнодорожного транспорта, при содействии Российской Федерации в августе 2022 г. в Санкт-Петербурге прошла международная конференция, в рамках которой обсуждались проблемные вопросы, связанные с усилением роли железнодорожной накладной. На данной конференции в очередной раз было указано на необходимость скорейшей разработки и принятия международной конвенции, устанавливающей универсальные правила железнодорожных перевозок грузов, что будет способствовать росту товарооборота между различными странами и приведет к повышению доступности железнодорожных грузоперевозок.

Изложенное позволяет сделать вывод, что усиление роли железнодорожной накладной будет способствовать развитию транзитных и трансграничных перевозок, позволит увеличить грузооборот на железнодорожном транспорте, повысить его конкурентоспособность, расширить перевозчикам взаимовыгодное сотрудничество с банками и страховыми компаниями, развить свои виды деятельности на рынке с привлечением новых клиентов.

На возможность интенсивного экономического развития в Азиатском регионе указывал Президент Российской Федерации В. В. Путин, который отметил, что страны данного региона являются локомотивом мирового экономического роста. Впервые о необходимости воссоздания древнего китайского Шелкового пути было объявлено лидером КНР Си Цзиньпином в Астане в сентябре 2013 г. Изначально данная китайская инициатива предполагала создание взаимосвязанных транспортных коридоров для доставки различных грузов из КНР в европейские страны. При развитии указанных транспортных коридоров

предполагалось создание соответствующей социально-экономической инфраструктуры. В связи с этим данная идея была названа Экономическим поясом Шелкового пути.

В развитие данной идеи руководителем КНР была предложена инициатива морского Шелкового пути XXI в., в рамках которой предлагалось соединить крупные порты с сетью транспортных коридоров, что позволило бы увеличить поставки различных грузов из стран Юго-Восточной Азии в страны Европы. В дальнейшем данные инициативы были объединены под общим проектом «Один пояс – один путь». Уже в мае 2015 г. лидерами Российской Федерации и КНР было подписано совместное заявление о сотрудничестве по строительству Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.

В рамках данного заявления стороны договорились содействовать экономической интеграции, устойчивому экономическому росту, координировать усилия в рамках евразийской экономической интеграции и Экономического пояса Шелкового пути. Стороны пришли к соглашению об усилении совместной работы на международных площадках, в том числе в рамках Шанхайской организации сотрудничества. При этом совместная работа должна строиться на принципах открытости интеграционных процессов, взаимного уважения и равноправия всех участников.

В целях усиления взаимного сотрудничества стороны решили создавать условия для упрощения взаимных инвестиций и развития крупных совместных проектов, расширения торговых связей, совместной модернизации транспортной инфраструктуры, упрощения оформления транзитных перевозок, в том числе железнодорожных. Кроме того, стороны решили разработать необходимые механизмы для упрощения взаимной торговли, создания единых регулятивных норм в торгово-финансовой сфере, чтобы поэтапно создать зону свободной торговли между ЕАЭС и КНР.

Необходимость реализации данного проекта для китайской стороны была обусловлена стремлением обеспечить равномерное социально-экономическое развитие западной части КНР и обеспечить производственные мощности страны стабильными заказами со стороны зарубежных потребителей путем создания устойчивых транспортных коридоров. При этом строительство данных транспортных коридоров во многих странах предполагалось осуществлять с использованием производственных мощностей КНР и китайской рабочей силы, что способствовало экономическому росту китайской экономики. Кроме того, вдоль данных транспортных маршрутов возникают различные инфраструктурные проекты, основанные на китайских технологиях, что стимулирует рост производства и решает вопрос с загрузкой имеющихся в КНР избыточных промышленных мощностей. Также бесперебойно функционирующие транспортные коридоры позволяют КНР обеспечить сбыт своей продукции на мировых рынках.

У Российской Федерации и КНР совпадают интересы на глобальном уровне в рамках противостояния западному миру и установления более справедливого мирового финансово-экономического порядка. В последние годы между нашими странами отмечается рост торговли по всем товарным позициям, что способствует росту взаимных инвестиционных проектов. Кроме того, данный проект сыграет огромную роль в социально-экономическом развитии Евразии. Российская Федерация географически расположена между европейскими странами и Китаем. Также через ее территорию проложены транспортные магистрали во многие страны СНГ. Кроме того, России обладает сильнейшими позициями в энергетической сфере. Следовательно, развитие сухопутного варианта данного проекта отвечает российским национальным интересам.

В рамках реализации сухопутной части проекта российская сторона сможет зарабатывать на транзитных контейнерных железнодорожных перевозках, осуществить модернизацию своей железнодорожной сети и нарастить экспорт энергетических ресурсов в страны Юго-Восточной Азии.

Кроме того, усиленная модернизация железнодорожной транспортной сети будет способствовать росту промышленного производства и социально-экономическому развитию российских регионов в зоне указанных транспортных магистралей. В октябре 2023 г. в Пекине прошел международный форум «Один пояс – один путь», в ходе которого было подчеркнута важность реализации глобальных инфраструктурных проектов, в том числе и в сфере железнодорожных перевозок, для развития торговли и инвестиций. В частности, достигнуты соглашения о строительстве новых железнодорожных маршрутов из Центральной Сибири в сторону Китая, Монголии и портов, расположенных на Тихоокеанском побережье.

Председатель КНР, выступая на церемонии открытия форума, отметил, что реализация данного проекта приведет к эпохальным переменам, поскольку позволит сформировать глобальную транспортную сеть во всех странах, участвующих в данном проекте. В частности, будет активизировано развитие контейнерных железнодорожных перевозок из Китая в Европу, что создаст новые логистические транспортные коридоры. При этом усилится значение существующих транспортных артерий, в частности Транскаспийского международного коридора. В рамках данного международного глобального проекта китайская сторона готова заключать соглашения о свободной торговле и взаимных инвестициях, что позволит снять ограничения на доступ иностранного капитала к трансграничным перевозкам, сфере торговли и инвестиционных услуг. Также китайская сторона будет инвестировать денежные средства в строительство крупных проектов в сфере транспортной инфраструктуры, включая и развитие железнодорожного транспорта. В частности, Государственный банк развития Китая предполагает предоставление кредитных линий в размере до 350 млрд юаней.

В современных геополитических реалиях Российская Федерация заинтересована в активном развитии ориентированных на Восток железнодорожных транспортных коридоров, поскольку сейчас основные поставки энергетических ресурсов ориентируются на страны данного региона.

Понимая огромную важность железнодорожного транспорта, в настоящее время в Российской Федерации запущено строительство новых магистралей, которые позволят увеличить грузооборот как внутри страны, так и с сопредельными государствами. Одним из таких проектов является «Северный широтный ход», реализация которого позволит увеличить грузооборот на 25 млн тонн в год.

Другим не менее важным проектом является строительство Северо-Сибирской железной дороги, протяженность которой составит более 1,9 тыс. километров. Фактически по завершению строительства данная магистраль станет дублером Транссибирской магистрали, пропускные возможности которой на сегодняшний день практически исчерпаны. Реализация проекта позволиткратно нарастить поставки грузов в КНР и ряд стран Юго-Восточной Азии, что позитивно скажется на инвестиционной привлекательности Российской Федерации.

Важнейшим глобальным железнодорожным проектом, реализуемым в настоящее время на территории Российской Федерации, является проект «Восточный полигон», в рамках которого планируется увеличение пропускной способности железной дороги в направлении портов Дальнего Востока более чем на 150 млн тонн грузов в год.

С реализацией данного проекта в единую транспортную сеть будут связаны евразийские железнодорожные перевозки, что приведет к сокращению сроков доставки грузов минимум на 10 дней. Указанная транспортная артерия будет способствовать глобальным изменениям в мировой торговле в части перераспределения транспортных грузовых потоков. Перераспределение грузовых потоков в пользу Российской Федерации позволит стране получать существенные денежные средства в рамках обслуживания транзитных международных грузов, усилит роль в странах Азиатско-Тихоокеанского региона.

Также огромный стимул получит развитие Дальнего Востока, что приведет к созданию на данной территории логистических парков, мощных индустриальных центров. В рамках только данного проекта предполагается создание не менее 40 тыс. рабочих мест. Векторы сотрудничества в Азии в экономической и гуманитарной сферах различных региональных международных организаций и союзов подтверждают необходимость изменения или внедрения транспортных технологий, при которых все компоненты транспортной системы, вовлеченные в создание услуги доставки груза из одной точки в другую, будут оптимально взаимодействовать с максимальной интеграцией.

Наделение товарораспорядительной функцией железнодорожной накладной позволит ускорить реализацию ряда крупнейших международных проектов, в том числе проекта «Один пояс – один путь», реализация которого позволит более эффективно развивать торговые отношения между странами Европы, Азии и ряда африканских государств. Это также поможет Российской Федерации ликвидировать искусственные барьеры для более эффективного развития торговых и экономических связей, в том числе выстраивания новых логистических цепочек по доставке необходимых грузов.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Ерпылева Н. Ю., Максимов Д. М. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок // *Международное право и международные организации*. 2012. № 3. С. 28–55.
2. Никулаева С. В. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по законодательству Российской Федерации // *Актуальные проблемы российского законодательства*. 2017. № 16. С. 93–98.
3. Булгакова И. В. Транспортный железнодорожный договор как правовая форма отношений, связанных с перевозкой грузов железнодорожным транспортом // *Актуальные проблемы гражданского права*. 2015. № 1 (5). С. 22–26.
4. Артюшенко Н. Н. Участники договора железнодорожной перевозки груза и их правовой статус // *Экономика, право и проблемы управления*. 2017. № 7. С. 88–93.
5. Расулов А. В. Договор железнодорожной перевозки грузов. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа. М., 2007. 228 с.
6. Холопов К. В. Оформление международных железнодорожных перевозок грузов между Россией и странами Европы // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2009. № 1. С. 54–63.
7. Холопов К. В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортеру // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2016. № 5. С. 71–81.
8. Трубин Е. М. Акты Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества. Статус и проблемы применения в Российской Федерации // *Закон и право*. 2019. № 1. С. 113–121.
9. Протасова С. А. Актуальные вопросы регулирования железнодорожной логистики // *Вопросы структуризации экономики*. 2014. № 1. С. 118–120.

10. Колодяжный К. Н. Различия правового регулирования ответственности перевозчика согласно СМГС и ЦИМ: сравнительно-правовой анализ // Юридическая наука. 2018. № 6. С. 24–28.

REFERENCES

1. Erpyleva N.Yu., Maksimov D.M. Legal regulation of international railway transportation. *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii = International Law and International Organizations*, 2012, no. 3, pp. 28–55. (In Russ.).
2. Nikulaeva S.V. Contract for the carriage of goods by rail according to the legislation of the Russian Federation. *Aktual'nye problemy rossiiskogo zakonodatel'stva = Actual Problems of Russian Legislation*, 2017, no. 16, pp. 93–98. (In Russ.).
3. Bulgakova I.V. Transport railway contract as a legal form of relations related to the carriage of goods by rail. *Aktual'nye problemy grazhdanskogo prava = Actual Problems of Civil Law*, 2015, no. 1 (5), pp. 22–26. (In Russ.).
4. Artyushenko N.N. The parties to the contract for the carriage of goods by rail and their legal status. *Ekonomika, pravo i problemy upravleniya = Economics, Law and Management Problems*, 2017, no. 7, pp. 88–93. (In Russ.).
5. Rasulov A.V. *Dogovor zheleznodorozhnoi perevozki грузов. Dogovor zheleznodorozhnoi perevozki passazhira i bagazha* [The contract of railway transportation of goods. The contract for the railway carriage of passengers and baggage]. Moscow, 2007. 228 p.
6. Kholopov K.V. Registration of international rail freight transportation between Russia and European countries. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian Foreign Economic Bulletin*, 2009, no. 1, pp. 54–63. (In Russ.).
7. Kholopov K.V. SMGS: new rules for international rail freight transportation. What an exporter should definitely know about this. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian Foreign Economic Bulletin*, 2016, no. 5, pp. 71–81. (In Russ.).
8. Trubin E.M. Acts of the Council for Railway Transport of the Commonwealth Member States. The status and problems of application in the Russian Federation. *Zakon i pravo = Law and Legislation*, 2019, no. 1, pp. 113–121. (In Russ.).
9. Protasova S.A. Topical issues of railway logistics regulation. *Voprosy strukturizatsii ekonomiki = Issues of Structuring the Economy*, 2014, no. 1, pp. 118–120. (In Russ.).
10. Kolodyazhnyi K.N. Differences of responsibility of the carrier according to SMGS and CIM: comparative legal analysis. *Yuridicheskaya nauka = Legal Science*, 2018, no. 6, pp. 24–28. (In Russ.).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

ТИМОФЕЙ НИКОЛАЕВИЧ ДОВБУШ – кандидат юридических наук, доцент кафедры государственно-правовых дисциплин Санкт-Петербургского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России), Санкт-Петербург, Россия, superadvocat812@gmail.com

МАРИЯ ЮРЬЕВНА МИШАЛЬЧЕНКО – ассистент кафедры гражданского и коммерческого права Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Санкт-Петербург, Россия, mari.mishalchenko@mail.ru

TIMOFEI N. DOVBUSH – Candidate of Sciences (Law), associate professor at the Department of State and Legal Disciplines of the Saint Petersburg Institute (branch) of the All-Russian State University of Justice (RLA of the Ministry of Justice of Russia), Saint Petersburg, Russia, superadvocat812@gmail.com

MARIYA Yu. MISHAL'CHENKO – Assistant at the Department of Civil and Commercial Law of the Saint Petersburg State Maritime Technical University, Saint Petersburg, Russia, mari.mishalchenko@mail.ru

АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ СОЛОДОВНИКОВ – ведущий специалист нормативно-правового отдела ООО «Трансойл», Санкт-Петербург, Россия, asolod71@mail.ru

ЯРОСЛАВ ИГОРЕВИЧ ТИХОНОВ – кандидат юридических наук, доцент, старший преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин юридического факультета Вологодского института права и экономики ФСИН России, Вологда, Россия, tixon76rus@mail.ru

ALEKSANDR A. SOLODOVNIKOV – Leading Specialist at the Regulatory and Legal Department of Transoil LLC, Saint Petersburg, Russia, asolod71@mail.ru

YAROSLAVI. TIKHONOV – Candidate of Sciences (Law), Associate Professor, Senior Lecturer at the Department of State and Legal Disciplines of the Law Faculty of the Vologda Institute of Law and Economics of the Federal Penitentiary Service, Vologda, Russia, tixon76rus@mail.ru

Статья поступила 05.04.2024

