

Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2022. Т. 24, № 4. С. 24–34.
Pacific Rim: Economics, Politics, Law. 2022. Vol. 24, no. 4. P. 24–34.

Научная статья

УДК 347.763:339.92(5:265)

<https://doi.org/10.24866/1813-3274/2022-4/24-34>

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ

Мария Александровна Дроздова

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Санкт-Петербург, drozdova@pgups.ru,

<https://orcid.org/0000-0001-9691-0575>

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные тенденции развития международно-правового регулирования транспортно-логистической сферы в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), изменения в международно-правовом регулировании отрасли, произошедшие вследствие изменения геополитической повестки, а также влияние процессов диджитализации и антиглобализационных настроений в мировой экономике на формирование новых трендов в регламентации трансграничной логистики. Анализ влияющих факторов и трендов международно-правового регулирования позволил выявить ключевые векторы его развития, а также сформулировать задачи, актуальные для создания новой парадигмы регламентирования межгосударственного сотрудничества в транспортной сфере в Азиатско-Тихоокеанском регионе с учётом позиций России и Китая в мире в настоящем и ближайшем будущем. Новая парадигма современности – регионализация экономики и, как следствие этого, транспортно-логистического сотрудничества. В современных социально-экономических условиях, когда введённые против России международные санкции изменили карту международного сотрудничества, формирование актуальной транспортно-логистической экосистемы является одним из ведущих трендов развития отрасли. В условиях цифровизации и автоматизации процессов, разрыва российско-европейских логистических маршрутов, укрепления международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе требуется модернизация международно-правового регулирования транспортно-логистического сотрудничества с целью создания и внедрения единой цифровой платформы, позволяющей полно-

ценно обеспечить логистический провайдинг 5-го уровня, создания стандарта международного электронного документооборота и электронной накладной. Задача формирования международно-правового регулирования сопряжения цифровых логистических платформ стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС), стран Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) и всех стран АТР является одной из центральных для обеспечения резильентности российской экономики и развития интеграционных процессов в восточной части Евразии.

Ключевые слова: международное право, международная логистика, международные санкции, транспорт, логистика, международный электронный документооборот, ЕАЭС, АТР, логистические платформы.

Для цитирования: Дроздова М. А. Актуальные вопросы международно-правового регулирования сотрудничества в сфере транспорта и логистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2022. Т. 24, № 4. С. 24–34. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2022-4/24-34>

Original article

CURRENT ISSUES OF INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF COOPERATION IN THE FIELD OF TRANSPORT AND LOGISTICS IN THE ASIA-PACIFIC REGION

Maria Alexandrovna Drozdova

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

Abstract. The article discusses current trends in the development of international legal regulation of the transport and logistics sector in the Asia-Pacific region, changes in the international legal regulation of the industry that occurred as a result of changes in the geopolitical agenda, as well as the impact of digitalization processes and anti-globalization sentiments in the global economy on the formation of new trends in regulation of cross-border logistics. Analysis of the influencing factors and trends in international legal regulation made it possible to identify the key vectors of its development, as well as to formulate the tasks that are relevant for creating a new paradigm for regulating interstate cooperation in the transport sector in the Asia-Pacific region, taking into account the position of Russia and China in the world at present and in the near future. The new paradigm of modernity is the regionalization of the economy and, as a result, the transport and logistics cooperation. In modern socio-economic conditions, when the international sanctions imposed against Russia have changed the map of international cooperation, the formation of a transport and

logistics ecosystem is one of the leading trends in the development of the industry. In the context of digitalization and automation of processes, the disruption of Russian-European logistics routes, and the strengthening of international cooperation in the Asia-Pacific region, it is necessary to modernize the international legal regulation of transport and logistics cooperation in order to introduce a single digital platform that allows to fully ensure the 5th level logistics provider, creating a standard for international electronic document management and an electronic invoice. The task of forming the international legal regulation of interfacing digital logistics platforms of the EAEU and the Asia-Pacific countries is one of the central ones for ensuring the resilience of the Russian economy and the development of integration processes in the eastern part of Eurasia.

Keywords: international law, international logistics, international sanctions, transport, logistics, international electronic document management, EAEU, Asia-Pacific, SCO, logistics platforms.

For citation: Drozdova. M. A. Current issues of international legal regulation of cooperation in the field of transport and logistics in the Asia-Pacific region // PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law. 2022. Vol. 24, no. 4. P. 24–34. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2022-4/24-34>

В 2022 г. международные санкции против России, рост цен на энергоносители, разрыв эффективно функционировавших маршрутов поставки товаров из Европы в Азию (и обратно), изменение международного политического дискурса изменили парадигму развития мирового транспортно-логистического комплекса. Глобализационные тенденции, преобладавшие в мировой экономике в 1990–2022 гг., уступили место интенсификации регионального международного сотрудничества.

В марте 2022 г., после введения антироссийских санкций, крупнейшие логистические компании мира – датская Maersk, французская CMA CGM, швейцарская MSCHarag-Lloyd, сингапурский альянс Ocean Network Express (ONE) и тайваньский оператор Yang Ming прекратили свою работу в России, что привело к фактической остановке контейнерных перевозок из Европы в Россию и обратно. С 17 апреля 2022 г. европейские порты также закрыли доступ судам с российским флагом, за исключением судов с сельскохозяйственной и пищевой продукцией, гуманитарной помощью и некоторыми другими категориями грузов. Введён запрет на белорусские и российские автомобильные грузоперевозки в ЕС, включая транзитные [1].

Указанные события стали драйвером развития новых маршрутов мультимодальных перевозок грузов из Китая, сочетающих железнодорожный и морской транспорт через порты Дальнего Востока и по Транссибирской магистрали.

В актуальной социально-экономической ситуации Дальний Восток стал стратегически важным регионом, обеспечивающим интеграцию транспортно-логисти-

ческой экосистемы России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), в частности, с крупнейшим производителем товаров – Китаем. Представляется, что существующая геополитическая ситуация должна способствовать развитию стратегического партнёрства с государствами АТР. Так, в результате санкционного давления объём торгового оборота между Китаем и всеми странами ШОС (включая Россию) за первые восемь месяцев 2022 г. вырос на 26% в годовом выражении и составил 246,45 млрд долл. В структуре внешней торговли РФ, по данным на начало 2022 г., на долю стран АТЭС приходится 33,6% российского товарооборота. АТР является вторым после ЕС крупнейшим региональным партнёром в сфере транспортно-логистического взаимодействия [2]. За первые восемь месяцев товарооборот РФ со странами АТЭС вырос на 7% и превысил 7,5 млрд долл [3].

Существующая институциональная и организационная система как в двустороннем формате, так и в рамках создания региональных транспортно-логистических экосистем в краткосрочной и среднесрочной перспективе может составить значимую альтернативу закрытым маршрутам грузопотоков из ЕС.

Однако для реализации этой перспективы требуется принятие нормативно-правовых документов как в двустороннем формате, так и на региональном уровне, создающих правовую базу для полноценного функционирования бесшовной грузовой логистики, включая создание эффективной трансграничной системы электронного документооборота (ЭДО) и гармонизации транспортного законодательства стран-партнёров.

Цифровизация транспортно-логистической сферы является одним из ведущих трендов развития отрасли. Вопросы развития цифровизации и внедрения инноваций в российской логистической экосистеме рассматривались в работах О. Д. Покровской [4; 5; 6; 7; 8] и других авторов [9; 10].

Исследования показывают, что рынок цифровых сервисов для транспорта и логистики в 2020 г. составил 89,4 млрд руб., а к концу десятилетия ожидается его рост в 7 раз – до 27 млрд руб. [11] Предполагаемый эффект от диджитализации к 2030-му году предполагает рост её производительности на 20 % [12].

В Российской Федерации в 2021 г. Министерством транспорта была разработана Стратегия цифровой трансформации транспортной отрасли до 2030 г. [13]. Цифровизация транспортно-логистической экосистемы РФ будет реализована в рамках ключевых проектов (рис. 1).

Создание условий для бесшовной цифровой логистики с самым крупным партнёром России в Азиатско-Тихоокеанском регионе – Китаем – в значительной степени повысило бы скорость оказания услуг и сократило издержки и сроки оформления проездной документации. Разработка на международном уровне стандарта электронного документооборота и электронной цифровой подписи является одной

из значимых задач в сфере развития международно-правового регулирования. Ведь существующий правовой вакуум существенно снижает возможность применения цифровых технологий и сервисов на межгосударственном уровне.

- Беспилотники для пассажиров и грузов
- Зеленый цифровой коридор пассажира
- Беспроводная грузовая логистика
- Цифровое управление транспортной системой Российской Федерации
- Цифровизация для транспортной безопасности
- Цифровые двойники объектов транспортной инфраструктуры

Рис. 1. Треки цифровизации транспортно-логистической системы РФ

Fig. 1. Tracks of digitalization of Russian transport and logistics system

Первый проект международного российско-китайского ЭДО был реализован в сфере телекоммуникаций между компаниями МегаФон и китайским холдингом Huawei через российскую компанию Контур.Диадок в 2017 г. В соответствии с Приказом Минкомсвязи России от 11.04.2017 № 187 [14] должна быть создана структура, которая обладает полномочиями проверки электронной подписи в международных электронных документах. Это связано с тем, что в настоящее время в национальных законодательствах стран – торговых партнёров не содержится стандарта сертификации электронной подписи, а выданные в другом государстве сертификаты ключей электронной подписи не признаются на территории других стран.

В настоящее время в соответствии с российским законодательством возможно использование компаниями – нерезидентами РФ неквалифицированной электронной подписи на основании ст. 7 ФЗ от 06.04.2011 №63-ФЗ [15]. Однако это разрешение является скорее лакуной в праве, которая даёт возможность участникам правоотношений самостоятельно определять порядок документооборота. Создание в двустороннем или многостороннем формате стандарта международного ЭДО и структуры, верифицирующей электронные подписи нерезидентов, создало бы условия для роста экономического сотрудничества через введение трансграничного безбумажного оформления сделок.

Другим значимым вопросом развития международно-правового регулирования транспортно-логистической сферы является отсутствие законодательства, регламентирующего вопросы использования международных цифровых логистиче-

ских платформ. Создание таких цифровых платформ на внутригосударственном уровне получило широкое распространение. Цифровые технологии позволяют осуществлять процесс координации грузоотправителей с грузоперевозчиками, используя платформенные решения. Технология блокчейна в настоящее время является одним из актуальных трендов цифровизации транспортно-логистических экосистем. Её внедрение обеспечило повышение качества управления логистическими процессами посредством обмена информацией на основе цифровых платформ.

На современном этапе наибольшее распространение получили частные корпоративные логистические платформы [16]. В России в настоящее время цифровая логистическая платформа, созданная в рамках ЕАЭС, находится в стадии разработки. Однако представляется, что, с учётом существующих тенденций в геополитике и перераспределении логистических маршрутов грузоперевозок на Восток, одним из важных направлений формирования технических сервисов платформы ЕАЭС является разработка возможности её сопряжения (с целью обмена данными, функционирования ЭДО) с логистической платформой Китая – LOGINK. К тому же, когезия платформ ЕАЭС и Китая могла бы стать одним из этапов по реализации плана сопряжения ЕАЭС и Экономического Пояса Шёлкового Пути (ЭППП). Механизм возможности обмена информацией NEAL-NET через LOGINK между Китаем, Японией и Южной Кореей позволит расширить возможности цифровой логистики в Евразии и связать страны ЕАЭС со всеми странами АТР. Для реализации этой инициативы необходимо заключение международного соглашения между странами ЕАЭС и государствами – стратегическими партнёрами в АТР о сотрудничестве в сфере цифровизации транспортно-логистических услуг с дополнительными протоколами по следующим вопросам:

- стандартизация данных, которая позволит осуществлять информационное обеспечение деятельности платформы на международном уровне;
- передача информации с целью формирования условий для интеграции в созданной системе межведомственных и межотраслевых участников;
- создание и функционирование межгосударственной структуры, обеспечивающей работу серверов для передачи данных.

В настоящее время основными препятствиями для развития Азиатско-Тихоокеанского сотрудничества в области логистики являются:

- транспортное неравенство стран;
- отсутствие единого стандарта электронного документооборота;
- отсутствие единой разработанной стратегии внедрения цифровых сервисов, обеспечивающих логистический провайдинг 5-го уровня;
- отсутствие развитой базы международно-правового регулирования транспортно-логистического сотрудничества;
- недостаточность государственного участия в создании условий для развития международной логистической инфраструктуры;

- неразвитость применения инструментов цифровизации и автоматизации для оптимизации новых маршрутов грузоперевозок;
- отсутствие согласованности законодательства, регулирующего функционирование различных видов транспорта.

Новые геополитические вызовы и развитие цифровых логистических сервисов требуют формирования новой парадигмы развития транспортно-логистических экосистем России, ЕАЭС, стран – участниц Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС), а также государств АТР.

Президент России В. В. Путин в своей статье «Новый интеграционный проект для Евразии – будущее, которое рождается сегодня» отмечал ранее, что ЕАЭС должен стать связующим звеном между Европой и странами АТР [17]. В актуальных социально-экономических условиях интеграция логистических систем ЕАЭС и стран АТР должна стать драйвером развития экономик России и Китая, а также стран-партнёров. При этом, проекты ЕАЭС, ЭПШП, ШОС нуждаются в гармонизации законодательства и создании дорожной карты сотрудничества и развития нормативно-правовой базы как самих организаций, так и соглашений, устанавливающих рамки и условия сотрудничества между ними для получения эффекта синергии от объединения усилий, экономик и транспортных систем.

Для обеспечения резильентности российской экономики и развития интеграционных процессов в восточной части Евразии необходимым условием является формирование массива международно-правового законодательства в рамках ЕАЭС совместно со странами – партнёрами АТР в сфере цифровой логистики.

Основными направлениями правовой регламентации являются:

- развитие мультимодальных маршрутов в АТР;
- диверсификация и формирование «умных» цепочек поставок в страны АТР;
- диджитализация транспортной системы;
- создание условий для интеграции удалённых территорий в общее транспортное пространство;
- гармонизация законодательств стран с целью создания возможности для функционирования бесшовной логистики.

В условиях актуальной геополитической повестки развитие транспортно-логистических возможностей стран – партнёров АТР является одним из способов ответа на новые вызовы. Для реализации проектов по расширению международного сотрудничества в регионе развитие международно-правового регулирования является необходимым условием. Представляется, что в среднесрочной перспективе интенсификация регионального сотрудничества станет основным трендом в формировании новых трансгосударственных связей, уступив место глобализационным тенденциям, господствовавшим в мире в последние десятилетия.

Список источников

1. ЕС принял пятый пакет санкций против России в связи с военной агрессией против Украины. URL: https://www.consilium.europa.eu/media/55483/eu-adopts-fifth-round-of-sanctions-against-russia-over-its-military-aggression-against-ukraine_ru.pdf.
2. ФТС России: данные об экспорте-импорте России за январь 2022 года. URL: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/329649?ysclid=19wg3etysf228132466>.
3. Товарооборот России со странами АТЭС превысил 7,5 млрд долларов с начала года. URL: <https://news.rambler.ru/politics/49245696-tovarooborot-rossii-so-stranami-ates-prevysil-7-5-mlrd-dollarov-s-nachala-goda/?ysclid=19wglrli8t147505913>.
4. Покровская О. Д. Логистические накопительно-распределительные центры как основа терминальной сети региона: монография. Новосибирск, 2012. 184 с.
5. Покровская О. Д. Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России // Инновационный транспорт. 2015. № 1 (15). С. 13–23.
6. Покровская О. Д. О терминологии объектов терминально-складской инфраструктуры // Мир транспорта. 2018. Т. 16, № 1 (74). С. 152–163.
7. Покровская О. Д. Логистическая классность железнодорожных станций // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2018. № 2 (38). С. 68–76.
8. Покровская О. Д. Логистические транспортные системы России в условиях новых санкций // Бюллетень результатов научных исследований. 2022. № 1. С. 80–94.
9. Pokrovskaya O., Fedorenko R. Assessment of transport and storage systems // *Advances in Intelligent Systems and Computing*. 2020. Vol. 1115. P. 570–577. DOI: 10.1007/978-3-030-37916-2_55.
10. Fursova E. Stages and Directions of Innovative Development of the Transport Industry: Digitalization of Russian Railroads / E. Fursova, M. Drozdova, L. Kravchenko // *Lecture Notes in Networks and Systems*. 2022. Vol. 402 LNNS. P. 200–210. DOI 10.1007/978-3-030-96380-4_23.
11. Цифровая логистика. URL: https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%A6%D0%B8%D1%84%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0?ysclid=18sefpr4y2846598503.
12. Рынок цифровизации транспорта и логистики к 2030 г. вырастет в 7 раз. URL: https://www.cnews.ru/reviews/it_v_transportnoj_otrasli_2021/articles/rynok_tsifrovizatsii_transporta_i?ysclid=19pjx6b3ru543635111.
13. Стратегия цифровой трансформации транспортной отрасли до 2030 г. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9985>.
14. Об обеспечении осуществления Министерством связи и массовых коммуникаций Российской Федерации функции доверенной третьей стороны: Приказ

Минкомсвязи России от 11.04.2017 № 187. URL: https://digital.gov.ru/ru/documents/5711/?utm_referrer=https%3a%2f%2fyandex.ru%2f.

15. Об электронной подписи: Федеральный Закон РФ от 06.04.2011 №63-ФЗ. URL: https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=282848&cwi=0&utm_source=yandex&utm_medium=organic&utm_referer=yandex.ru&utm_startpage=kontur.ru%2Farticles%2F5557&utm_orderpage=kontur.ru%2Farticles%2F5557.

16. Крупнейшие международные цифровые логистические платформы: сравнительный анализ / С. Е. Барыкин, Ю. Б. Егерёва, Е. В. Корчагина, О. В. Калинина, Е. С. Федорова // Омский научный вестник. Сер.: Общество. История. Современность. 2022. Т. 7, № 1. С. 97–103.

17. Путин В. В. Новый интеграционный проект для Евразии – будущее, которое рождается сегодня // Известия. 2011. 3 окт. URL: <http://izvestia.ru/news/502761>.

References

1. The EU adopted the fifth package of sanctions against Russia in connection with the military aggression against Ukraine. URL: https://www.consilium.europa.eu/media/55483/eu-adopts-fifth-round-of-sanctions-against-russia-over-its-military-aggression-against-ukraine_ru.pdf. (In Russ.).

2. Federal Customs Service of Russia: Russian export-import data for January 2022. URL: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/329649?ysclid=19wg3etysf228132466>. (In Russ.).

3. Russia's trade turnover with the APEC countries has exceeded \$7.5 billion since the beginning of the year. URL: <https://news.rambler.ru/politics/49245696-tovarooborot-rossii-so-stranami-ates-prevysil-7-5-mlrd-dollarov-s-nachala-goda/?ysclid=19wg1rli8t147505913>. (In Russ.).

4. Pokrovskaya O. D. Logisticheskie nakopitel'no-raspredelitel'nye centry kak osnova terminal'noj seti regiona [Logistic storage and distribution centers as the basis of the region's terminal network]: monograph. Novosibirsk, 2012. 184 p. (In Russ.).

5. Pokrovskaya O. D. Sostojanie transportno-logisticheskoy infrastruktury dlja ugol'nyh perevozok v Rossii [The state of transport and logistics infrastructure for coal transportation in Russia]. *Innovacionnyj transport*, 2015, no. 1 (15), pp. 13–23. (In Russ.).

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

7. Pokrovskaya O. D. Logisticheskaja klassnost' zheleznodorozhnyh stancij [Logistic class of railway stations]. *Vestnik Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta putej soobshhenija*, 2018, no. 2 (38), pp. 68–76. (In Russ.).

8. Pokrovskaya O. D. Logisticheskie transportnye sistemy Rossii v usloviyah novyh sankcij [Logistic transport systems in Russia under new sanctions]. *Bjulleten' rezul'tatov nauchnyh issledovanij*, 2022, no. 1 pp. 80–94. (In Russ.).

9. Pokrovskaya O., Fedorenko R. Assessment of transport and storage systems. *Advances in Intelligent Systems and Computing*, 2020, vol. 1115, pp. 570–577. DOI: 10.1007/978-3-030-37916-2_55.

10. Fursova E., Drozdova M., Kravchenko L. Stages and Directions of Innovative Development of the Transport Industry: Digitalization of Russian Railroads. *Lecture Notes in Networks and Systems*, 2022, vol. 402 LNNs, pp. 200–210. DOI 10.1007/978-3-030-96380-4_23.

11. Digital logistics. URL: https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%A6%D0%B8%D1%84%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0?ysclid=l8sefpr4y2846598503. (In Russ.).

12. The transport and logistics digitalization market will grow by 7 times by 2030. URL: https://www.cnews.ru/reviews/it_v_transportnoj_otrasli_2021/articles/rynok_tsifrovizatsii_transporta_i?ysclid=l9pjx6b3ru543635111. (In Russ.).

13. Strategy for digital transformation of the transport industry until 2030. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9985>. (In Russ.).

14. On ensuring the implementation of the function of a trusted third party by the Ministry of Telecom and Mass Communications of the Russian Federation: Order of the Ministry of Telecom and Mass Communications of Russia dated April 11, 2017 No. 187. URL: https://digital.gov.ru/ru/documents/5711/?utm_referrer=https%3a%2f%2fyandex.ru%2f. (In Russ.).

15. On the electronic signature: Federal Law of the Russian Federation dated April 6, 2011 No. 63-FZ. URL: https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=282848&cw=0&utm_source=yandex&utm_medium=organic&utm_referer=yandex.ru&utm_startpage=kontur.ru%2Farticles%2F5557&utm_orderpage=kontur.ru%2Farticles%2F5557. (In Russ.).

16. Barykin S. E., Egereva Yu. B., Korchagina E. V., Kalinina O. V., Fedorova E. S. Krupnejshie mezhdunarodnye cifrovye logisticheskie platformy: sravnitel'nyj analiz [The largest international digital logistics platforms: a comparative analysis]. *Omsk Scientific Bulletin. The Society series. History. Modernity*, 2022, vol. 7, no. 1, pp. 97–103. (In Russ.).

17. Putin V. V. Novyj integracionnyj proekt dlja Evrazii – budushhee, kotoroe rozhdaetsja segodnja [A new integration project for Eurasia – the future that is born today]. *Izvestiya*, 2011, 3 Oct. URL: <http://izvestia.ru/news/502761>. (In Russ.).

Информация об авторе

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

Information about the author

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

Статья поступила в редакцию 05.10.2022; одобрена после рецензирования 05.11.2022; принята к публикации 10.11.2022.

The article was submitted 05.10.2022; approved after reviewing 05.11.2022; accepted for publication 10.11.2022.