

УДК 338.47:656.2

© Правкин Сергей Алексеевич

— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Административное право,
экологическое право, информационное право»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

© Астремский Андрей Дмитриевич

— кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Совершенствование транспортной системы через развитие механизмов государственно-частного партнерства

Аннотация. В статье анализируются основные модели снижения рисков экономической деятельности при реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в проектах, основанных на механизмах государственно-частного партнерства, которые могут повысить значение и роль конкурентной среды в экономике и увеличить темпы развития всей транспортной системы. Рассматриваются проблемы финансирования при реализации инвестиционных проектов в рамках государственно-частного партнерства в транспортном комплексе, и исследуется механизм согласования публичных и частных целей и интересов при реализации проектов. Проводится сравнительно-правовой анализ транспортного и инвестиционного законодательства применительно к соглашениям о государственно-частном партнерстве. Эффективное развитие транспортной системы при реализации Транспортной стратегии связывается с необходимостью развития различных форм в рамках заключаемых соглашений о государственно-частном партнерстве. Предлагаются меры и формы взаимодействия органов государственной власти и инвесторов при реализации транспортных проектов. Реализация совместной Транспортной стратегии с применением механизма государственно-частного партнерства может привести к снижению бюджетной нагрузки методом привлечения частных

инвестиций в социально значимые сферы экономики. Механизм государственно-частного партнерства при реализации на транспорте даст возможность привлечения реальных инвестиций в развитие транспортной отрасли. Совершенствование механизма государственно-частного партнерств расширяет возможности участия транспортных компаний в инвестиционной деятельности и модернизации инфраструктуры. На основе анализа применения действующего транспортного и инвестиционного законодательства делается заключение об определенном несовершенстве реализации механизма государственно-частного партнерства на транспорте, в том числе с учетом недостаточного использования мер бюджетной политики. Для эффективной реализации транспортной стратегии предлагается использовать меры бюджетного стимулирования.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство; транспортная система; антимонопольная политика; транспортная мобильность; транспортно-логистические комплексы; мультимодальные перевозки; транспортная безопасность.

© **Sergey A. Pravkin**

Candidate of Law, docent,
associate professor of the department
'Administrative Law, Ecological Law, Information Law',
Law Institute, Russian University of Transport (MIIT)

© **Andrey D. Astremsky**

Candidate of Economics, docent,
associate professor of the department
'Customs Law and Organization of the Customs Affairs',
Law Institute, Russian University of Transport (MIIT)

Improvement of the transport system through the development of mechanisms of government-private partnership

Abstract. The article analyzes the basic models which reduce the risks of economic activities in the implementation of the Transport Strategy for the period up to 2030 in projects based on public-private partnership that can rise the value and role of the competitive environment in the economy and increase the pace of the entire transport system development. The financing problems of the investment projects through public-private partnership in the transport sector are considered, and the mechanism of coordination of public-private objectives and interests in the projects are studied. The author makes a

comparative legal analysis of transport and investment legislation of the public-private partnership agreements. The effective development of the transport system when implementing the Transport Strategy is associated with the necessity to develop various forms of the negotiated agreements on public-private partnership. There have been proposed measures and forms of interaction among public authorities and investors when implementing transport projects. The implementation of a joint Transport strategy using the mechanism of public-private partnership can result in budget burden decrease by attracting private investment in socially important sectors of the economy. The mechanism of public-private partnership in the transport sector will give an opportunity to attract real investments into transport industry. Improvement of the mechanism of public-private partnerships expands participation of transport companies in the investment activities and in modernization of the infrastructure. According to the analysis of the application of existing transport and investment legislation, one can make a conclusion about a certain defect of the implementation of the public-private partnership mechanism in transport, including the fact of insufficient use of fiscal policy measures. To implement the Transport strategy effectively it has been proposed to use measures of fiscal stimulus.

Keywords: public-private partnership; transport system; antitrust policy; transport mobility; transport and logistics complexes; multimodal transportation; transport safety.

Большое значение при совершенствовании транспортного законодательства имеет определение, прежде всего, государственных принципов управления транспортной сферой и установкой, что необходимо в первую очередь руководствоваться нормативными актами и регламентами в данной сфере (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р). Основными принципами транспортной политики являются: государственная координация делового партнерства, общедоступность транспортных услуг, обеспечение транспортной безопасности и др.

Транспортная стратегия разрабатывалась с учетом трех основных факторов: усиление глобальной конкуренции на рынках, связанной с изменением традиционных пассажиропотоков и возрастание требований к транспортному обслуживанию, связанным с вступлением во Всемирную торговую организацию (ВТО); увеличение роли качества профессиональных кадров в транспортной сфере; усиление факторов инновационного развития и плавный отказ от экономики сырьевого типа. «Главными целевыми ориентирами Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года является снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта. Выполнение

поставленных задач возможно, когда все субъекты, с самых высоких эшелонов власти до конкретных работников транспорта, будут беспрекословно исполнять программные цели и все нормативные правовые акты, в которых прописаны правила, гарантирующие безопасность на транспорте» [1, стр. 7—8]. Н. А. Духно отмечает, что плохо выстроенная инфраструктура, ее недостаточное содержание и противоправная эксплуатация создают угрозы безопасности во всех сферах. Главное состоит в том, что транспортная инфраструктура должна соответствовать техническим и правовым нормативам [1]. В обеспечении правового регулирования на транспорте практическое значение имеет правовое регулирование перевозки, которое «является важнейшим инструментом, обеспечивающим функционирование транспортной системы, ее безопасность» [2, стр. 121].

Необходимо учитывать, что задачи роста экономики должны качественно и количественно обеспечиваться транспортным комплексом. Постоянно возрастает спрос на транспортно-логистические услуги. Необходимо учитывать развитие системы транспортных услуг за рубежом, транспортно-инженерной инфраструктуры и развитие новых видов транспорта. За счет обновления инфраструктуры и увеличения скорости доставки грузов можно существенно увеличить значение транзитных перевозок. Транспортные издержки отражаются в стоимости конечной продукции.

Повышение транспортной мобильности пассажиров и увеличение скорости доставки пассажиров может дать эффект роста пассажиропотока. «Важное место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 12 процентов общего объема грузовых перевозок и 82 процента общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта (без учета трубопроводного)» (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года). Наблюдается рост негосударственного сектора транспортного обслуживания, на промышленном железнодорожном транспорте этот показатель составляет 69,1% от общего объема перевозок грузов. Но это же следствие прежде всего реализации федеральных целевых программ «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)», «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» и др. За эти годы совершенствовалась инфраструктура и возросло количество дорог общего пользования. Происходило это во многом за счет средств частного инвестора, в том числе в рамках соглашений о государственно-частном партнерстве (далее — ГЧП).

Реализация проектов в рамках ГЧП активно осуществляется уже с 2008 г. на основе средств инвестиционного фонда РФ, в том числе для строительства железнодорожных линий общего пользования (скоростных магистралей) и дорог необщего пользования — для освоения минерально-сырьевой базы. «Транспортная система в целом и ряд ее ключевых

сегментов (инфраструктура железнодорожного транспорта и внутренних водных путей, автомобильные дороги) постоянно нуждаются в инвестициях и не обладают резервами «долговременной устойчивости» (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года).

В сравнении с зарубежным сектором перевозок и обслуживания в транспортной сфере в Транспортной стратегии отмечается низкое техническое состояние транспорта и транспортной системы в целом. Износ железнодорожной инфраструктуры превысил допустимые пределы, растет грузонапряженность, но надлежащие объемы не вводятся, падает пропускная способность железных дорог. Также констатируется, что в стране практически «отсутствует высокоскоростное железнодорожное сообщение. Остается на низком уровне инновационная составляющая в развитии парков подвижного состава и технических средств транспорта, особенно при осуществлении внутренних перевозок. Существенно отставание работы транспорта и по экологическим параметрам» (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года). Старение основных фондов наблюдается практически на всех видах транспорта. Даже многократное увеличение тарифов не смогло нормализовать финансовое положение большинства компаний-перевозчиков, железнодорожные тарифы часто сдерживались непропорционально по сравнению с ростом тарифов иных компаний, с которыми связана сфера транспорта.

Необходимо увеличение финансирования не только со стороны частного инвестора, требуется усиление мер бюджетного финансирования. Почему бы не увеличить инвестиции государства в развитие ее инфраструктуры. Тем более что магистральный железнодорожный транспорт находится в государственной собственности и «функционирует с низкой рентабельностью» (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года). Проявляется недостаточная развитость и механизмов ГЧП на транспорте. Нормативно-правовое регулирование транспортной сферы отстает от реалий экономического развития.

Механизм ГЧП работает недостаточно за счет нечеткого распределения прав заказчика и инвестора. «Приоритетной проблемой также остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы повышения качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, предусматривающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов в области транспорта» (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030

года). Существует проблема, когда статус дороги необщего пользования влияет на взаимодействие с ОАО «РЖД», существенно снижает деловую активность, мешает строительству новых линий. Снижается и инвестиционная привлекательность данных объектов. «Частные железные дороги промышленного пользования имеют несомненные преимущества в виде свободного тарифообразования (не подпадают под регулирование ФСТ России), отсутствия социальных и мобилизационных обременений...» [3, стр. 170—182].

Транспортный процесс в целом усложнился: развиваются интенсивно транспортно-логистические и товаротранспортные комплексы с объединенной системой взаимодействия. Элементы транспортной системы изменились, транспортные центры превратились в управляющие сегменты системы. Поэтому в России необходимо внедрение технологий транспортного обслуживания и оптимизации цены получения транспортной услуги. Недостаточное развитие транспорта и транспортных услуг становится ограничительным барьером роста экономики. Системное развитие инфраструктуры, которое может потребоваться в «рамках реализации железнодорожного проекта, может включать строительство технологических автомобильных дорог, расширение и модернизацию станций, строительство локомотивных и вагонных депо, путевого развития, объектов энергетического хозяйства. Для повышения безопасности и производительности потребуется внедрение автоматизированных систем управления технологическими процессами, ввод в эксплуатацию нового подвижного состава, оптимизация расписания движения поездов, организация службы по работе с клиентами и замена или демонтаж существующих рельсовых путей» [4, стр. 424].

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года предусматривает прогноз и сценарные варианты развития всего транспортного комплекса России. В основе всех сценариев — опережающее развитие транспортного комплекса в сравнении с иными секторами экономики, повышение производительности труда в транспортной сфере, значения развития транспортно-логистических услуг и информационных технологий. Необходимо также целевое использование имущества для решения публичных задач. «Предоставление права (в данном случае — права приобретения государственного и (или) муниципального имущества в рамках государственно-частного партнерства) всегда корреспондирует с наложением обязанностей (в данном случае — обязанностей по целевому использованию объектов государственно-частного партнерства), а значит, допускает вероятность их неисполнения. Однако прямой зависимости здесь нет. Тем более зарубежный опыт демонстрирует, что приватизация объектов соглашений о государственно-частном партнерстве способствует развитию государственной экономики» [5].

Но, реализуя механизм государственно-частного партнерства в железнодорожной сфере, следует учитывать, применительно к данному исследованию, «влияние структурной реформы ОАО “РЖД” в части децентрализации управления и увеличения доли частного капитала. С целью совершенствования механизма государственно-частного партнерства предлагается модель формирования совместной стратегии руководства железнодорожного транспорта и органов государственной власти, сотрудничающих с учетом основных направлений государственной политики Российской Федерации на основе кросс-влияния. При данной интеграции целей и задач стратегии экономического развития и экологической стратегии, ОАО “РЖД” будет являться как субъектом, так и объектом государственных программ» [6]. Тем самым железнодорожный транспорт будет и исполнителем проекта, его объекты становятся составной частью этих действий. «Учитывая этот факт и разработав совместную стратегию с учетом кросс-влияния результатов реализации одних государственных программ на выполнение других программ и реализацию стратегии ОАО “РЖД”, можно снизить бюджетную нагрузку государства, экономя ресурсы на их реализацию» [7].

Но повышение роста объемов производства связывается с увеличением выпуска товара с высокой добавленной стоимостью, чему не способствует повышение ставки НДС, рост тарифов на энергоносители. Параллельно снижается внутренний спрос и покупательная способность населения, что не усиливает экономическую мобильность и транспортную мобильность населения. В Транспортной стратегии заложен рост доходов населения к 2030 г. в 1,5—2 раза, что и нужно обеспечить в первую очередь. При этом в Стратегии отмечается стабилизация цен на энергоносители к 2024 г. на уровне мировых цен; требуется и увеличение реальных доходов населения на соответствующем уровне. Стратегией предусмотрено два варианта развития транспортной системы: базовый и инновационный.

Закон о ГЧП открывает новые возможности для развития публичной инфраструктуры, позволяя реализовывать в России государственные и муниципальные проекты ГЧП по моделям BOOT (от англ. *build — own — operate — transfer* — «строительство — владение на праве собственности — эксплуатация — передача») и BOO (от англ. *build — own — operate* — «строительство — владение на праве собственности — эксплуатация») [8]. Требуется также совершенствование механизма смешанных перевозок с участием государства при реализации различных моделей ГЧП, «совершенствование методов управления перевозками и установление новых технологических параметров взаимодействия видов транспорта при использовании инфраструктуры в рамках ГЧП» [9, стр. 146].

Первый (консервативный) вариант развития транспортной системы связан с традиционным освоением регионов с минерально-сырьевой базой, развитием транзитной составляющей и совместных проектов. Но при этом предлагается развивать и модели ГЧП. Железнодорожный

транспорт при этом должен обеспечить перевозочный процесс вместе с развитием транспортно-логистических комплексов. Развитие транспорта должно стимулировать рост всей экономики. Использование инструментов ГЧП становится важной тенденцией современных подходов к решению государственных задач, в том числе по демонополизации, а также методом привлечения частных инвестиций в публично значимые сферы российской экономики» [7].

Второй (инновационный) вариант связан с развитием так называемой «полицентрической моделью пространственного развития России», предполагающей ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса. Но для этого варианта также предусмотрено развитие регионов освоения минерально-сырьевой базы, как и для первого варианта, но со смещением акцента на инновации, увеличение объемов перевозки продукции высокой степени обработки. «При реализации этого варианта меры по развитию транспортной системы страны будут сосредоточены наряду со столичными агломерациями также в городах, в которых концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал. На востоке страны такой сценарий даст импульс развитию Томска, Новосибирска, Красноярска и Иркутска, имеющих значительный объем накопленного инновационного потенциала. При этом важнейшее значение будет иметь “инфраструктурный эффект” формирования агломераций, связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов» (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года).

Планируется создание инновационных кластеров, региональных центров экономического развития, туристско-рекреационных зон. Развитие железнодорожного транспорта связано с повышением качества обслуживания и высокоскоростного движения, развитием экспорта транспортных услуг. Это позволит преодолеть инфраструктурные ограничения экономического роста. «В соответствии с долгосрочными приоритетами транспортной политики, направленными на решение задач модернизации экономики и общественных отношений, развитие транспортной системы в инновационном варианте станет мощным стимулом инновационного развития страны» (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года). Но необходимо учитывать, что не все объекты железнодорожного транспорта могут стать сферой приложения механизмов ГЧП. «Так, несмотря на то что объекты железнодорожного транспорта поименованы в п. 3 ч. 1 ст. 7 Закона о ГЧП, в соответствии с п. 1 ст. 8 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ “Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта” такие объекты, как магистральные железнодорожные линии с расположенной на них инфраструктурой, малоинтенсивные железнодорожные линии, участки и станции, имеющие

оборонное значение, информационные комплексы управления движением на железнодорожном транспорте и система управления перевозками, объекты локомотивного и вагонного хозяйства, имеющие оборонное значение, объекты мобилизационного назначения, объекты гражданской обороны, железнодорожный подвижной состав, предназначенный для осуществления специальных железнодорожных перевозок, объекты и имущество, предназначенные непосредственно для выполнения аварийно-восстановительных работ и другие объекты, могут находиться только в собственности единого хозяйствующего субъекта (ОАО «Российские железные дороги») или федеральной собственности. Следовательно, данное имущество не может находиться в частной собственности и не может быть объектом соглашения о ГЧП (МЧП), что, в свою очередь, не исключает возможность использования при определенных условиях механизмов, предусмотренных Законом о концессионных соглашениях» [8].

Инновационный вариант развития транспортной системы выступает как целевой на основе сопоставления сценарных вариантов для совершенствования и реализации долгосрочной транспортной политики. При переходе к этому варианту развития необходимо повышать доступность транспортных услуг, а следовательно, преодолевать монополизацию и развивать конкурентный рынок транспортных услуг, чему способствуют конкурентные процедуры в рамках соглашений о ГЧП. Предусматривается расширение номенклатуры и повышение качества транспортных услуг, энергоэффективности в транспортной сфере, широкий выход на мировой рынок перевозок, экспорт транспортных услуг, развитие инновационной активности транспортных компаний и улучшение инвестиционного климата в данной сфере. При этом государство должно принять широкое участие в механизме ГЧП в транспортных проектах на стороне публичного партнера, чем и гарантированно обеспечить развитие по инновационному варианту.

Литература

1. Духно, Н. А. Транспортное право — основа правопорядка и безопасности на транспорте // Транспортное право как средство обеспечения устойчивого развития транспортного комплекса страны. Материалы Всероссийской научной конференции «Транспорт России XXI века». — М., 2018.
2. Овечкин, А. П. Перевозка как категория транспортного права // Транспортное право как средство обеспечения устойчивого развития транспортного комплекса страны. Материалы Всероссийской научной конференции «Транспорт России XXI века». — М., 2018.
3. Цветков, В. А. Перспективы государственно-частного партнерства при строительстве и реконструкции железнодорожной инфраструктуры / В. А. Цветков, А. А. Медков // Журнал экономической теории. — 2008.
4. Туманян, О. Н. Особенности государственно-частного партнерства в сфере предоставления услуг железнодорожного транспорта / Межвузовский сб. статей. — М., 2015.

5. Билль, М. В. Зарубежный опыт нормативно-правового регулирования и организации государственно-частного партнерства // КонсультантПлюс (режим доступа: 23 ноября 2017 г.).
6. Кравченко, Д. В. Совершенствование механизма государственно-частного партнерства как фактора повышения эффективности реализации стратегии ОАО «РЖД» и государственной политики Российской Федерации // Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: модели и опыт-2016 : сб. материалов конференции. — СПб. : Изд-во СПГУ, 2016.
7. Белицкая, А. В. Использование инструментов государственно-частного партнерства для демонополизации российской экономики: правовой аспект // КонсультантПлюс (режим доступа: 25 сентября 2018 г.).
8. Комментарий к Федеральному закону «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» / под ред. В. Ф. Поподонпуло, В. В. Килинкарлова // URL: <http://ru.b-ok.org/book/2912960/2fd1ac> (режим доступа: 29 сентября 2018 г.).
9. Правкин, С. А. Проблемы применения механизма государственно-частного партнерства в транспортной сфере // Транспортное право как средство обеспечения устойчивого развития транспортного комплекса страны. Материалы Всероссийской научной конференции «Транспорт России XXI века». — М., 2018.

References

1. Dukhno, N. A. Transportnoye pravo — osnova pravoporyadka i bezopasnosti na transporte // Transportnoye pravo kak sredstvo obespecheniya ustoychivogo razvitiya transportnogo kompleksa strany. Materialy Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii «Transport Rossii XXI veka» [Transport law is the basis of law and order and security in transport // Transport law as a means of ensuring the sustainable development of the country's transport complex. Materials of the All-Russian scientific conference "Transport of Russia of the XXI century"]. — М., 2018.
2. Ovechkin, A. P. Perevozka kak kategoriya transportnogo prava // Transportnoye pravo kak sredstvo obespecheniya ustoychivogo razvitiya transportnogo kompleksa strany. Materialy Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii «Transport Rossii XXI veka» [Transportation as a category of transport law // Transport law as a means of ensuring the sustainable development of the country's transport complex. Materials of the All-Russian scientific conference "Transport of Russia of the XXI century"]. — М., 2018.
3. Tsvetkov, V. A. Perspektivy gosudarstvenno-chastnogo partnerstva pri stroitel'stve i rekonstruktsii zheleznodorozhnoy infrastruktury [Prospects for public-private partnership in the construction and reconstruction of railway infrastructure] / V. A. Tsvetkov, A. A. Medkov // Zhurnal ekonomicheskoy teorii. — 2008.
4. Tumanyan, O. N. Osobennosti gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sfere predostavleniya uslug zheleznodorozhnogo transporta [Features of public and private partnership in the provision of railway transport services] / Mezhvuzovskiy sb. statey. — М., 2015.
5. Bill', M. V. Zarubezhnyy opyt normativno-pravovogo regulirovaniya i organizatsii gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Foreign experience of regulatory and public-private partnerships] // Konsul'tantPlyus (rezhim dostupa: 23 noyabrya 2017 g.).
6. Kravchenko, D. V. Sovershenstvovaniye mekhanizma gosudarstvenno-chastnogo partnerstva kak faktora povysheniya effektivnosti realizatsii strategii ОАО «RZHD» i

- gosudarstvennoy politiki Rossiyskoy Federatsii [Improvement of the mechanism of public-private partnership as a factor to increase the efficiency of the strategy of Russian Railways and the state policy of the Russian Federation] // Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v sfere transporta: modeli i opyt-2016 : sb. materialov konferentsii. — SPb.: Izd-vo SPGU, 2016.
7. Belitskaya, A. V. Ispol'zovaniye instrumentov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva dlya demonopolizatsii rossiyskoy ekonomiki: pravovoy aspekt [Using the mechanisms of a public-private partnership for the de-monopolization of the Russian economy: the legal aspect] // Konsul'tantPlyus (rezhim dostupa: 25 sentyabrya 2018 g.).
 8. Kommentariy k Federal'nomu zakonu «O gosudarstvenno-chastnom partnerstve, munitsipal'no-chastnom partnerstve v Rossiyskoy Federatsii i vnesenii izmeneniy v otдел'nyye zakonodatel'nyye akty Rossiyskoy Federatsii» [Commentary on the Federal Law “On Public-Private Partnership, Municipal-Private Partnership in the Russian Federation and Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation”] / pod red. V. F. Popodonpulo, V. V. Kilinkarova // URL: <http://ru.book.org/book/2912960/2fd1ac> (rezhim dostupa: 29 sentyabrya 2018 g.).
 9. Pravkin, S. A. Problemy primeneniya mekhanizma gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v transportnoy sfere [Problems of applying the mechanism of public-private partnership in the transport sector// Transport law as a means of ensuring the sustainable development of the country's transport complex. Materials of the All-Russian scientific conference "Transport of Russia of the XXI century"] // Transportnoye pravo kak sredstvo obespecheniya ustoychivogo razvitiya transportnogo kompleksa strany. Materialy Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii «Transport Rossii XXI veka». — M., 2018.