

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656:005.932

© **Кобзева Екатерина Ивановна**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Теория права и природоресурсное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

© **Мисак Альбина Юрьевна**

— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Обеспечение безопасности эксплуатации транспорта в условиях цифровизации

Аннотация. Быстрое развитие современных технологий, основанных на использовании распределенного реестра и других информационных инноваций, привело к появлению принципиально иной системы экономических отношений, называемой «цифровой». Одним из ключевых направлений деятельности Российской Федерации на среднесрочную перспективу является развитие цифровой экономики. На современном этапе цифровизация служит основным фактором развития транспортной инфраструктуры и сферы транспортных услуг. Вопрос модернизации транспортной сферы занимает серьезные позиции во многих зарубежных стратегиях развития цифровой экономики. Для процветания цифровой экономики необходимы единообразные правовые положения, и в то же время этот единый свод законов не должен препятствовать распространению инноваций и прогресса в цифровой экономике. В статье рассматриваются вопросы, связанные с изменением транспортных услуг при переходе к цифровой экономике. Транспортная система играет огромную роль в развитии любого государства, при появлении новых технологий транспортные услуги все более смещаются в область цифрового рынка, становясь неотъемлемой частью цифровой экономики. Что касается вопроса обеспечения безопасности железнодорожного транспорта в условиях нового «цифрового» регулирования, то железнодорожная инфраструктура, безусловно, является критически важной инфраструктурой, в связи с чем различные сбои и отказы

потенциально могут привести не только к нарушению жизнедеятельности на одном из видов существующего транспорта — железнодорожного, но и к нарушению жизнедеятельности целого государства, а возможно, и нескольких стран одновременно. В результате исследования сделан вывод, что одна из ключевых проблем заключается в том, что технологии развиваются быстрыми темпами, а законодательство находится под угрозой отставания.

Ключевые слова: цифровая экономика; транспортная отрасль; правовое регулирование; транспортные услуги; современные технологии.

© Ekaterina Iv. Kobzeva

— Candidate of Law, associate professor of the department of Theory of Law and Natural Resource Law of the Law Institute, Russian University of Transport

© Albina Yu. Misak

— post-graduate of the Law Institute of the Russian University of Transport

Ensuring transportation safety in the context of digitalization

Abstract. The rapid development of modern technologies based on the use of a distributed list and other information innovations has resulted in the emergence of a fundamentally different system of economic relations, called “digital”. One of the key areas of the Russian Federation activity is the development of the digital economy. Currently digitalization is the main factor in the development of transport infrastructure and the transport services sector. The issue of transport modernization occupies a serious position in many foreign strategies for the development of the digital economy. A prosperous digital economy requires uniform legal provisions, and at the same time, this unified set of laws should not hamper the spread of innovation and progress in the digital economy. The current paper has considered the issues related to changes in transport services in going to a digital economy. The transportation system plays a huge role in the development of any state. Due to new technologies transport services are increasingly shifting to the digital market, becoming an integral part of the digital economy. As for the ensuring the railway transport safety in the context of the new “digital” regulation, the railway infrastructure is a critical infrastructure, and therefore various failures can potentially result in both disruption of railway transport, and in disruption of the life of one country, and possibly of several countries at the same time. As a result of the study, there has been concluded that one of the key concerns is

that technology is developing rapidly, but the relevant legislation is of a risk to lag behind.

Keywords: digital economy; transport industry; legal regulation; transport services; modern technologies.

В настоящее время цифровизация является своего рода современным трендом в развитии экономики и общества, фактически основным фактором развития и возможностей во многих отраслях и секторах, в том числе транспортной инфраструктуры и сферы транспортных услуг. Рассматривая предпосылки цифровизации на сегодняшний день в Российской Федерации, можно выделить следующие предпосылки:

- глобализация экономики, которая приводит к стиранию четких границ национальных экономик;
- создание и функционирование новых экономических зон и как следствие единого экономического пространства;
- понимание необходимости цифровой трансформации как условия выживания в цифровом пространстве мировой экономики.

В процессе перехода различных отраслей экономики в цифровое пространство возникает множество проблем, в том числе связанных с правовым регулированием в новых условиях и с обеспечением безопасности.

Компании и организации, извлекающие выгоду из единого цифрового рынка транспортных услуг, должны нести бремя новых финансово-правовых норм для соблюдения и реализации на внутреннем уровне. Это будет означать дополнительные расходы, поскольку финансовые службы должны справляться с накладными расходами при соблюдении все более строгих требований к законодательной отчетности. В конечном итоге это может быть очень дорогостоящим процессом для цифровой экономики. Таким образом, чтобы стимулировать рост, необходимо найти баланс между регулированием и мерами развития транспортной сферы в условиях цифровой экономики.

Дело в том, что для процветания цифровой экономики необходимы единообразные правовые положения, и в то же время этот единый свод законов не должен препятствовать распространению инноваций и прогресса в цифровой экономике.

Uber — онлайн-платформа, используемая для оказания транспортных услуг, которые основаны на так называемом принципе одноранговой связи (P2P): бизнес ведется непосредственно между пользователями платформы. *Uber* и аналогичные компании получают выгоду от особенно низких барьеров входа и выхода для поставщиков услуг и клиентов. Их деятельность вызывает опасения не только у традиционных участников рынка, но даже у потребителей и защитников конфиденциальности, которые высказывают и критикуют методы, например, то, как они

обрабатывают личную информацию, такую как данные о местоположении, через *GPS*.

В сфере антимонопольного регулирования, в борьбе за выживание и долю рынка традиционные игроки требуют большего регулирования. Рост «цифровых новичков» частично основан на нематериальных активах, и они быстро достигают более высокой рыночной стоимости, чем их традиционные конкуренты.

С точки зрения налогообложения и страхования, такие платформы, как *Uber* и *Airbnb*, не должны играть по тем же правилам, что и их аналоговые конкуренты. Тем не менее «цифровые новички» все чаще сталкиваются с проблемами регулирования, которые могут привести к исчезновению или трансформации этих платформ.

Таким образом, необходимо, чтобы нормативные акты обеспечивали равную поддержку как аналоговым, так и цифровым конкурентам, одновременно эффективно защищая потребителей и их данные.

Для решения данной проблемы самой основополагающей задачей права как науки является разработка модели финансово-правового регулирования цифровых технологий, которая позволяет обеспечить баланс между сохранением фундаментальных социальных и правовых ценностей и беспрепятственным развитием новых технологий, направленных на совершенствование качества жизни людей. Кроме того, оцифровка и распространение новых технологий в сфере транспортных услуг сами по себе становятся новой проблемой для развития финансового права на современном этапе, что требует всестороннего теоретического изучения и обоснования. Транспортная система играет огромную роль в развитии любого государства, при появлении новых технологий транспортные услуги все более смещаются в область цифрового рынка, становясь неотъемлемой частью цифровой экономики.

Проблема финансово-правового регулирования транспортных услуг в условиях цифровизации заключается в том, что транспортные услуги, которые основаны на использовании цифровых платформ (Uber, Yandex и т.п.), не могут регулироваться только на национальном уровне, потому что для такого рода логистических сервисов и транспортных компаний практически не существует границ выхода на рынок любой страны мира.

Главный вопрос заключается в том, будет ли новое финансово-правовое регулирование реакционным и возникнет только после того, как претенденты покорили рынок, или же регулирование в будущем может быть более гибким (например, посредством более быстрых процедур регулирования или в соответствии с общим законодательством, которое запрещает конкретные модели платформ, которые приводят к искажениям рынка).

Вполне возможно, что законодательный процесс для всех вопросов, относящихся к цифровой области, будет сокращен и упрощен (см., к примеру, законодательную инициативу Европейского Союза *Digital*

Economy Act 2017 [URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2017/30/contents/enacted>]]. Например, такие транспортные компании, как *Uber*, могут быть ограничены задолго до того, как они станут вопросом для крупных инвесторов и традиционных игроков рынка [1—4].

Правила, регулирующие транспортные услуги для пассажиров через цифровые платформы, являются предметом дискуссий во многих юрисдикциях, особенно в тех, где такие гиганты, как *Uber*, начинают (или пытаются начать) действовать посредством одного или нескольких видов деятельности, предусмотренных его бизнес-моделью. Двумя основными услугами, предоставляемыми *Uber*, являются *UberPop* (при этом пользователи платят процент за пользование сервисом, а не водители, у которых нет профессиональных лицензий на такси) и *UberBlack* (где приложение связывает потребителей с частными лицензированными профессионалами, предоставляя услуги водителей по аренде автомобилей). Хорошо известно, что, несмотря на различия между заинтересованными странами, общая и сильная реакция водителей аналоговых (традиционных) такси против *Uber* (и подобных платформ, таких как *Lyft*) уже отмечается во многих исследованиях [5].

Индустрия транспортных услуг в развитых странах мира является одной из наиболее жестко регулируемых с финансово-правовой точки зрения, с некоторыми различиями, а именно в формах финансово-правового регулирования количества, качества, поведения на рынке (в том числе финансового и ценового регулирования), которые подразумевают, что регулирующий орган или местные органы власти устанавливают максимальное количество операторов, имеющих право предоставлять услуги гражданских транспортных перевозок, в дополнение к требованиям лицензирования и производительности для водителей и компаний такси (нацеленных на обеспечение стандартов безопасности для водителей и транспортных средств) и стандартов финансовой ответственности (например, обязательное страхование) [https://www.ftc.gov/system/files/documents/public_comments/2015/06/01912-96334.pdf]. Кроме того, регулирование поведения на рынке может включать в себя регулирование цен с помощью установления максимальных ставок на основе различных методологий [6].

В целом, службы такси пользуются более высокой защитой, чем другие транспортные услуги, поскольку они играют дополнительную роль в общественном пассажирском транспорте на местном уровне.

Традиционно приводятся некоторые обоснования такой распространенной роли государственного регулирования. Среди них основные аргументы включают в себя идею о том, что в отсутствие контроля за транспортными сервисами, работающими на базе цифровых платформ, возникнет чрезмерное количество такси, что, с одной стороны, приведет к заторам и загрязнению, а с другой — к катастрофической

конкуренции между ними, тем самым влияющей на качество предоставляемых услуг.

На самом деле в большинстве стран практика показывает, что с помощью традиционных финансово-правовых мер регулирования сферы транспортных услуг в условиях цифровизации их поставщиков не удалось добиться эффективных результатов в этом секторе. В частности, контроль над ценами и качеством не стимулировал таксомоторные компании вводить новшества или внедрять качество обслуживания. Транспортные цифровые гиганты, как показала практика развитых стран, крайне трудно поддаются финансово-правовому регулированию именно в силу ключевого диссонанса: регулировать цифровой рынок транспортных услуг с помощью традиционного финансово-правового подхода к аналоговому рынку практически невозможно.

Например, в традиционной транспортной отрасли *Uber* превратился в разрушительный элемент, демонстрирующий, как технологические достижения создали новые способы управления службой перевозки людей и ставят под сомнение традиционные услуги такси, тем самым возобновляя дискуссию об их неэффективности и необходимости обновления правил, регулирующих сектор. Фактически, использование мобильной технологии на основе Интернета для сопоставления пассажиров и водителей создало беспрецедентную конкуренцию в индустрии такси. В результате действующие операторы выиграли от существенного и продолжительного отсутствия конкуренции на рынке — пытались остановить появление *Uber*. А именно, они не только лоббировали правительства, чтобы ввести запреты и ограничения на деятельность *Uber*, они подали несколько судебных исков, объединивших множество вопросов, начиная от вопросов, касающихся трудового законодательства, до проблем, связанных с законами о недобросовестной конкуренции (утверждая, что *Uber* несправедливо конкурирует с традиционными операторами такси, поскольку он не отвечает применимым к ним нормативным требованиям) [7]. Такая ситуация произошла в нескольких государствах — членах Европейского Союза, что привело к общему запрету на *UberPop* (например, во Франции, Италии и Германии) и к расхождению во взглядах на возможности финансово-правового регулирования *UberBlack* в Британии и Бельгии [8].

В соответствии с антимонопольной терминологией *Uber* использует двустороннюю бизнес-модель, которая дает косвенные сетевые эффекты между водителями и пользователями. Другими словами, платформа *Uber* процветает не только потому, что повышает эффективность за счет сокращения неполного использования автомобилей и навыков вождения, но и потому, что она обладает своего рода самоусиливающимся эффектом, возникающим в результате того, что большее количество транспортных услуг привлекает больше пользователей и наоборот.

Пример *Uber* показывает, что транспортная компания цифрового формата не является простым поставщиком некоторых технологий, таких как платформа и подключенное мобильное приложение. *Uber* существует и растет, потому что, сопоставляя пользователей и водителей через свою платформу, он использует взаимозависимости, возникающие между этими двумя различными требованиями: требованиями к транспорту и требованиями к вождению. Однако с точки зрения антимонопольного законодательства наличие сетевых эффектов не оправдывает какого-либо вмешательства, поскольку антимонопольное законодательство принимает рынки такими, какие они есть: оно действует только против некоторых методов ведения бизнеса.

Проблему антимонопольного регулирования, таким образом, предстоит еще решить на уровне защиты традиционной транспортной инфраструктуры и недопущения возникновения цифровых транспортных гигантов глобального масштаба.

Рекомендации для участников рынка в цифровую эпоху в сфере транспортных услуг могут быть следующими:

- 1) анализ цифровых тенденций и оценка потенциальной угрозы со стороны цифровых конкурентов;
- 2) обзор текущей бизнес-модели и цифрового отставания, разработка и внедрение устойчивой цифровой стратегии;
- 3) оценка существующих ноу-хау в компании и планирование технических ресурсов, реализация мер защиты от сетевых атак и возможного злоупотребления данными.

На наш взгляд, консалтинговые центры могут быть частью обеих сторон процессов финансово-правового регулирования. Консалтинговые центры по мониторингу транспортного цифрового рынка работают для клиентов из частного и государственного секторов, что дает консультантам всестороннее представление о проблемах и рисках обеих сторон [9].

Консультации помогают корпорациям найти и внедрить оптимальное решение для новых нормативных требований. Консультации также помогают традиционным бизнес-моделям в различных отраслях с цифровой трансформацией. В конечном счете, справедливо следующее: только компании и организации с цифровыми процессами и решениями, закрепленными в «их ДНК», будут успешными в будущем, а методы финансово-правового регулирования их деятельности должны учитывать условия цифровизации экономики.

Таким образом, можно заключить, что в настоящее время не существует единого подхода к финансово-правовому регулированию в сфере цифровых транспортных услуг. Одна из ключевых проблем заключается в том, что технологии развиваются быстрыми темпами, а законодательство всегда находится под угрозой отставания. В этом контексте консалтинговые компании могут принести необходимые ноу-

хау цифровой экономике для устойчивого регулирования, которое уравнивает интересы компаний с интересами потребителей и общества.

В условиях перехода к цифровой экономике вопросы, связанные с обеспечением безопасности, выходят на первое место.

Что касается вопроса обеспечения безопасности железнодорожного транспорта в условиях нового «цифрового» регулирования, то железнодорожная инфраструктура, безусловно, является критически важной инфраструктурой, в связи с чем различные сбои и отказы потенциально могут привести к нарушению жизнедеятельности не только на одном из видов существующего транспорта — железнодорожного, но и к нарушению жизнедеятельности целого государства, а, возможно, и нескольких стран одновременно.

Технологическое развитие шагнуло настолько вперед, что, к сожалению, угрозы кибербезопасности, кибератаки, кибертерроризма стали реальностью сегодняшнего дня.

Согласно Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

По общему правилу Закона обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков.

Во исполнение Закона разработаны многочисленные подзаконные акты, которые конкретизируют его базовые требования.

В настоящее время законодателем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта определена как состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц (Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»). Из приведенного определения следует, что основной акцент делается на защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава и не охватывает концепцию «цифровой железной дороги», которая в настоящее время является основой развития современных железных дорог не только в России, но и в масштабах мирового сообщества.

В октябре 2019 г. Совет директоров ОАО «РЖД» утвердил Стратегию цифровой трансформации компании до 2025 года, которая определяет

концептуальные основы и принципы трансформации компании в условиях цифровой экономики, задает приоритетные направления цифровизации, включая вопросы импортозамещения в области информационных технологий, а также необходимые для изменений ресурсы и технологии.

В целях реализации нового цифрового формата железной дороги, как отмечает Е. Н. Розенберг, в ОАО «РЖД» уже разрабатывается и тестируется технология беспилотного движения. Разработан пакет отраслевых документов, ведется работа по проверке кибербезопасности всех автоматизированных систем железнодорожного транспорта, разрабатываются новые методологические подходы к обеспечению кибербезопасности систем управления ОАО «РЖД» (см. Программу XI Международной конференции «Системы безопасности на транспорте», 12—14 апреля 2018 г., Любляна, Словения).

Кроме того, С. Е. Ададунов указывает, что для совместного решения проблем информационной безопасности и кибербезопасности на железных дорогах России и Европы в рамках международной организации *COLPOFER* [международная организация по сотрудничеству полиции и служб безопасности железных дорог, образована в 1981 г. Основной целью создания является координация усилий участников в вопросах обеспечения экономической безопасности и повышения защищенности инфраструктуры, подвижного состава и пассажиров от актов незаконного вмешательства, включая террористические акты. Особенностью является то, что наряду с представителями железных дорог в работе данного международного органа принимают участие железнодорожные администрации и государственные службы, обеспечивающие безопасность национальных железных дорог. (<https://www.mintrans.ru/press-center/news/8069>)], объединяющей службы безопасности европейских железных дорог и подразделения полиции на железнодорожном транспорте, в 2013 г. под председательством ОАО «РЖД» была создана рабочая группа «Кибербезопасность на железнодорожном транспорте», целями работы которой являются:

- организация обмена опытом и информацией в области обеспечения кибербезопасности информационной инфраструктуры;
- разработка рекомендаций по защите информационной инфраструктуры;
- оказание методической и при необходимости иной поддержки на всех этапах организации защиты инфраструктуры от кибератак.

Как отмечает С. Е. Ададунов ОАО «РЖД», опираясь на собственный опыт по созданию систем обеспечения и управления информационной безопасностью холдинга «РЖД», предложило в том числе:

- сформировать однозначно трактуемый понятийный аппарат и терминологию, разработать нормативные методические документы в

области информационной безопасности и кибербезопасности на железнодорожном транспорте;

- разработать методологические подходы к защите от кибератак (компьютерных атак) в комплексе с минимизацией других угроз и обеспечением приемлемых рисков информационной безопасности.

Для чего были разработаны соответствующие рекомендации по защите информационной инфраструктуры (Основные положения защиты информационной инфраструктуры на железнодорожном транспорте от компьютерных атак, Основные положения порядка использования сил и средств обнаружения и предупреждения компьютерных атак на информационную инфраструктуру железнодорожного транспорта, Основные положения использования сил и средств ликвидации последствий компьютерных инцидентов в компьютерной инфраструктуре железных дорог, Базовая модель угроз кибербезопасности в микропроцессорных системах железнодорожной автоматики и телемеханики и др.).

Следует отметить, что объектами кибератак в рамках цифрового формата железной дороги могут являться многочисленные автоматические программно-управляемые системы, обеспечивающие формирование безопасного маршрута движения поездов, прежде всего при перевозке пассажиров и грузов, в том числе опасных, системы защиты и регулирования энергоснабжения, а также обслуживающий названные процессы персонал (например, диспетчеры).

Примечательно, что с 1 января 2018 г. вступил в силу Федеральный закон от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», который регулирует отношения в области обеспечения безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации (далее также — критическая информационная инфраструктура, КИИ) в целях ее устойчивого функционирования при проведении в отношении ее компьютерных атак.

В соответствии с Законом к объектам КИИ относятся информационные системы и информационно-телекоммуникационные сети госорганов, а также автоматизированные системы управления технологическими процессами в оборонной промышленности, здравоохранении, науке, связи, на транспорте, в кредитно-финансовой сфере, энергетике и в ряде отраслей промышленности (топливной, атомной, ракетно-космической, металлургической, химической, горнодобывающей). Закон также распределяет объекты КИИ на категории по социальной, политической, экономической значимости, а также значимости для обеспечения обороноспособности, безопасности государства и правопорядка, а также предусматривает создание реестра таких объектов и устанавливает требования по обеспечению их безопасности с учетом категорий.

Кроме того, Федеральным законом от 26 июля 2017 г. № 194-ФЗ в Уголовный кодекс РФ была введена ст. 274.1, определяющая наказания за неправомерное воздействие на КИИ.

Безусловно, учитывая современные реалии, должны быть не только приняты законодательные нормы, реагирующие на новые риски и угрозы, но и возвращаться правовое поле, своевременно реагирующее на новые риски и угрозы, а также легализующее применение цифровых технологий.

Кроме того, законодательство должно регулярно совершенствовать уголовно-правовую оценку (квалификацию) киберпреступлений и киберправонарушений, вводить новые их виды (например, в административной сфере), усиливать систему наказаний за кибертерроризм.

Некоторые исследователи идут дальше и справедливо полагают, что международному сообществу следует выработать единые для всех стран правила игры в сфере цифровых технологий, универсальный и общий для всех международный стандарт, который будет максимально учитывать интересы каждой страны, а также улучшить трансграничную систему обмена данными о киберугрозах [10]. При реализации всех названных мер под эгидой безопасности такие меры не должны приниматься в ущерб технологическому прогрессу и инновациям.

Литература

1. Morgan B., Kuch D. Radical Transactionalism: Legal Consciousness, Diverse Economies, and the Sharing Economy, in 42 J.L. Soc'Y (2015): 556, 557.
2. Orsi J. Practicing Law In The Sharing Economy: Helping People Build Cooperatives, Social Enterprise, And Local Sustainable Economies. — Chicago : American Bar Association, 2012.
3. Eckhardt G. M., Bardhi F. The Sharing Economy Isn't About Sharing at All, in Harv. Bus. Rev. (Jan. 28, 2015), accessed 15 July 2017 // <https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all>;
4. Mostacci E., Somma A. Il caso Uber: La Sharing economy nel confronto tra common law e civil law. — Milan, 2017
5. See W., Kovacic E. Antitrust in high-tech industries: improving the federal antitrust joint venture, 19 Geo. Mason L. Rev. (2012): 1097, 1102.
6. Kovacic W. E. Antitrust in high-tech industries: improving the federal antitrust joint venture, 19 Geo. Mason L. Rev. (2012): 1097, 1102.
7. Evans D. S., Noel M. Defining Antitrust Markets When Tims Operate Two-Sided Platforms, in 3 Colum. Bus. L. Rev. (2005): 667.
8. Cramer A. B. Krueger, Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber, in 106 American Economic Review (2016): 177.
9. Cannon B., Chung H. A Framework for Designing Co-Regulation Models Well-Adapted to Technology — Facilitated Sharing Economies, in 31 Santa Clara High Tech. L.J. (2015): 23.
10. Антонян, Е. А. Блокчейн-технологии в противодействии кибертерроризму / Е. А. Антонян, И. И. Аминов // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 6. — С. 167—177.

References

1. Morgan B., Kuch D. Radical Transactionalism: Legal Consciousness, Diverse Economies, and the Sharing Economy, in 42 J.L. Soc'Y (2015): 556, 557.
2. Orsi J. Practicing Law In The Sharing Economy: Helping People Build Cooperatives, Social Enterprise, And Local Sustainable Economies. — Chicago : American Bar Association, 2012.
3. Eckhardt G. M., Bardhi F. The Sharing Economy Isn't About Sharing at All, in Harv. Bus. Rev. (Jan. 28, 2015), accessed 15 July 2017 // <https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at—all>;
4. Mostacci E., Somma A. Il caso Uber: La Sharing economy nel confronto tra common law e civil law. — Milan, 2017
5. See W., Kovacic E. Antitrust in high-tech industries: improving the federal antitrust joint venture, 19 Geo. Mason L. Rev. (2012): 1097, 1102.
6. Kovacic W. E. Antitrust in high-tech industries: improving the federal antitrust joint venture, 19 Geo. Mason L. Rev. (2012): 1097, 1102.
7. Evans D. S., Noel M. Defining Antitrust Markets When Tims Operate Two-Sided Platforms, in 3 Colum. Bus. L. Rev. (2005): 667.
8. Cramer A. B. Krueger, Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber, in 106 American Economic Review (2016): 177.
9. Cannon B., Chung H. A Framework for Designing Co-Regulation Models Well-Adapted to Technology — Facilitated Sharing Economies, in 31 Santa Clara High Tech. L.J. (2015): 23.
10. Antonyan, Ye. A. Blokcheyn-tekhnologii v protivodeystvii kiberterrorizmu [Blockchain technology in combating cyber terrorism]/ Ye. A. Antonyan, I. I. Aminov // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2019. — № 6. — S. 167—177.