

УДК 349.6:625.1

А.Д. Чернуха, А.А. Мальцев

Основные этапы природоохранной деятельности на железнодорожном транспорте Российской Федерации и их правовое регулирование

Несмотря на то, что железнодорожный транспорт признан одним из наиболее экологичных видов транспорта, природоохранная работа в этой отрасли рассматривается как одна из важнейших. Учитывая растущую потребность в транспортных связях между Европой и Азией, с развитием международных транспортных коридоров по территории России повышается значимость обеспечения экологической безопасности перевозок (сокращение негативных последствий для окружающей среды при увеличении транспортной работы). Отсутствие должного внимания к вопросам экологии в РФ может привести в значительной мере к потере позиций в национальных и международных перевозках, расширению объемов перевозок зарубежными компаниями с использованием их транспортных средств, как это произошло с автомобильным и авиационным транспортом.

С учетом всевозрастающего внимания к вопросам охраны окружающей среды и ужесточения природоохранного законодательства на железнодорожном транспорте, необходимо добиваться повышения экологичности производственных процессов, контролируя их воздействие на окружающую среду.

Поступательное развитие железнодорожного транспорта неразрывно связано с дальнейшим совершенствованием его нормативной базы в направлении интеграции систем управления качеством, охраной окружающей среды и созданием нормативного обеспечения экологического аудита.

Особое внимание необходимо обратить на внедрение систем управления охраны окружающей среды на основе стандартов серии ISO 14000.

К стратегическим направлениям в природоохранной деятельности на железнодорожном транспорте относятся не только снижение потребления природных ресурсов, сокращение выбросов, сбросов загрязняющих веществ в окружающую среду, но и пропаганда экологических преимуществ железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта. Этот фактор в определенной мере будет способствовать привлечению инвестиций на развитие отрасли на федеральном и региональном уровнях.

Цель публикации – разработать предложения эколого-правового содержания для системы мер экологической политики ОАО «РЖД» на основании анализа и обобщения многолетних данных в области охраны окружающей среды и рационального природопользования на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, экологическая политика, факторы риска, природопользование, технические регламенты, Таможенный союз, охрана окружающей среды, негативное воздействие, нормативные акты.*

Начало природоохранной деятельности на железнодорожном транспорте относится к 1966 г. На отделениях дорог были созданы специальные комиссии по охране природы, в функции которых входило выявление факторов загрязнения окружающей среды и принятие мер дисциплинарного воздействия на виновных лиц [1].

Планирование и проведение природоохранных мероприятий на железнодорожном транспорте, осуществляемое с 1991 г., было основано на отраслевой социально-экономической программе «Экология и охрана окружающей среды» (этапы: 1991–1995, 1995–2000, 2001–2005, 2006–2008), а с 2009 г. по настоящее время, осуществляется в соответствии с Экологической стратегией ОАО «РЖД» на период до 2015 г. на перспективу до 2030 г.

Выполнение природоохранных мероприятий первого этапа программы «Экология и охрана окружающей среды» (1991–1995 гг.) определялось требованиями федерального закона «Об охране окружающей природной среды» [2].

В соответствии с указанием Министерства путей сообщения Российской Федерации «Об управлении природоохранительной деятельностью на железнодорожном транспорте» [3] в составе центрального аппарата министерства был создан отдел безопасности движения и экологии. Для рассмотрения программ развития отрасли, внедрения новой техники была организована работа научно-технического совета, возглавляемого министром путей сообщения.

С 1990 по 1995 г. в соответствии с Федеральным законом «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» [4] проведены работы по проверке радиационной обстановки, на основании которых создан банк данных «Магистраль» о радиационном загрязнении железных дорог России [5].

В реализацию первого этапа программы с целью снижения негативного воздействия на окружающую среду были включены мероприятия, согласованные с органами Госкомприроды. По их рекомендациям, Министерству путей сообщения предлагалось разработать механизм

контроля за выбросами вредных веществ от тепловозов и соответствующую систему платежей. Такой механизм включал в себя три основных элемента: методы и технические средства контроля концентрации загрязняющих веществ в выхлопных газах тепловозов; научно-обоснованные нормативы предельно допустимых выбросов вредных веществ; методы расчета и порядок начисления платежей за загрязнение окружающей среды. Для практического осуществления этих мероприятий в локомотивных депо и тепловозо-ремонтных заводах создавались пункты экологического контроля и регулировки дизелей. В 1993 г. было начато строительство таких пунктов на Северо-Кавказской железной дороге.

Основные цели второго этапа программы в 1995–2000 гг. определены федеральным законом «Об охране окружающей природной среды» и Указанием МПС «Об управлении природоохранительной деятельностью на железнодорожном транспорте» [3], в котором утверждены основные управленческие природоохранные структурные подразделения отрасли. На них были возложены вопросы обеспечения экологической безопасности, координации и контроля за осуществлением природоохранных мероприятий, взаимодействия с органами Минприроды России, организации и проведения производственно-экологического контроля за вредными выбросами и сбросами в окружающую среду. В ходе выполнения программы на сети дорог созданы и эффективно функционируют 58 производственных экологических лабораторий, осуществляющих постоянный контроль за загрязнением окружающей среды. Практически все локомотивные депо оснащены пунктами экологического контроля. За годы выполнения программы наметилась тенденция к сокращению штрафных санкций в сфере природоохранного законодательства. Научно-техническая политика в области охраны окружающей среды проводилась с учетом решения приоритетных природоохранных задач, обеспечивающих экологическую безопасность на железнодорожном транспорте. С этой целью разработаны новые отраслевые нормативные акты, создающие основу правового управления экологической безопасностью в отрасли. К ним относятся: стандарты на экологические характеристики и методики расчета массы выбросов загрязняющих веществ в атмосферу тепловозами; нормы образования отходов в технологических процессах железнодорожных предприятий; рекомендации по очистке территорий предприятий, загряз-

ненных нефтепродуктами, биопрепаратами; руководство по восстановлению защитных природоохранных функций лесонасаждений.

Изданы учебники по водоснабжению и водоотведению и учебные пособия по охране природы и экологической безопасности для высших и средних учебных заведений железнодорожной отрасли.

Для обеспечения дальнейшего развития природоохранной деятельности, во исполнение Постановления Коллегии МПС РФ от 23–24.12.1999 г. был разработан третий этап программы на 2001–2005 гг.

В соответствии с нормативно-правовой базой в области охраны окружающей среды в нем были намечены меры по дальнейшему снижению негативного воздействия на окружающую среду и повышению экологической безопасности отрасли на основе внедрения прогрессивных технологий и оборудования для очистки выбросов и сбросов загрязняющих веществ, переработки и обезвреживания отходов.

Научно-техническая политика в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на железнодорожном транспорте проводилась на основании выбора приоритетных проблем, позволяющих снизить показатели негативного воздействия на окружающую среду до нормативов, установленных экологическим законодательством.

Подготовка специалистов в области охраны окружающей среды осуществлялась в нескольких железнодорожных вузах (в Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге, Новосибирске и др.). Проводилась также переподготовка специалистов ОАО «РЖД» в области охраны окружающей среды на базе Российской академии путей сообщения и кафедр железнодорожных вузов [6].

На четвертом этапе природоохранной деятельности железнодорожного транспорта (2006–2008 гг.) основные направления были представлены мероприятиями по повышению экологической безопасности. К ним относятся следующие:

– в области обращения с отходами производства – разработка и внедрение технологий по обезвреживанию старогодных деревянных шпал, нефтешламов, образующихся на очистных сооружениях при мойке подвижного состава, его узлов и деталей, а также сбор и обезвреживание отходов из пассажирских вагонов, внедрение технологий регенерации масел, смазок, электролитов аккумуляторных батарей;

– в области охраны земель – разработка и применение технологий по очистке территорий нефтеналивных станций, складов топлива и масел, тракционных путей от нефтяных загрязнений, расширение использования экологически чистых туалетных комплексов в пассажирских поездах и на станциях;

– в области воспроизводства лесных ресурсов на землях железнодорожного транспорта – опережающее лесовосстановление с целью уменьшения распространения вредных веществ и шума от подвижного состава на прилегающие территории;

– в области ликвидации экологических последствий аварийных ситуаций при перевозке опасных грузов – разработка технологий очистки почв, грунтов и вод от вредных веществ;

– в области производственного экологического контроля – расширение номенклатуры загрязнителей, определяемых инструментальными методами, оснащение производственных экологических лабораторий современным оборудованием и приборами.

С 2009 г. весь комплекс природоохранных мероприятий осуществляется в соответствии с Экологической стратегией ОАО «РЖД» на период до 2015 г. и на перспективу до 2030 г. Этот нормативный документ разработан в соответствии с Экологической доктриной Российской Федерации и Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 г. Главная цель этой стратегии – повышение экологической безопасности, забота о благополучии природной среды и здоровья людей, а также социальной ответственности деятельности компании [7].

Результаты выполнения Экологической стратегии ОАО «РЖД» за 2007–2013 гг. выражены в следующих показателях [9]:

– снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников филиалов ОАО «РЖД» на 44,1 %;

– уменьшение сброса загрязненных сточных вод на 26 %;

– увеличение использования и обезвреживания отходов производства на 28 %;

– использование воды для производственных нужд снизилось на 31 %;

– инвестиции на охрану окружающей среды в 2011 г. составили 1,9 млрд р., в 2013 г. – 3,6 млрд р. С момента образования ОАО «РЖД» (2003–2013 гг.) инвестиции на охрану окружающей среды составили 16,7 млрд р.

Устойчивая динамика снижения негативного воздействия ОАО «РЖД» на окружающую среду позволила сократить общую сумму начисляемых платежей за комплексное природопользование (загрязнение, использование

природных ресурсов). Однако в отдельные годы, отмечалась тенденция увеличения объемов сверхнормативных платежей за загрязнение окружающей среды. Так, в 2007 г. общая сумма экологических платежей составила 272,2 млн р., в том числе сверхнормативных – 45,0 млн р. (17 %). Сумма экологических платежей, начисленных ОАО «РЖД» в 2013 г., составила 226,1 млн р., в том числе сверхнормативных – 47,1 млн р. (20,8 %).

Наибольшую долю в экологических платежах как за допустимое, так и за сверхнормативное воздействие на окружающую среду занимает плата за размещение отходов. Одной из наиболее острых проблем в сфере отходов производства является перегруженность региональных полигонов производственными и бытовыми отходами, а также отсутствие действующих в промышленных масштабах технологий по утилизации отходов третьего класса опасности [7, с. 44]. Невыполнение требований по сбору, транспортировке, использованию отходов является одной из главных причин нарушения природоохранного законодательства.

К причинам роста сверхнормативных платежей следует отнести факторы объективного характера (увеличение базовых нормативов экологических платежей, неэффективность работы канализационных очистных сооружений и пылегазоулавливающих систем, моральный и физический износ природоохранного оборудования, повышение нормативов качества очистки сбросов, выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду) и субъективного характера. К ним относится преимущественное использование в природоохранной деятельности административно-правового механизма охраны окружающей среды (приказы, указания, распоряжения и др.) при недостаточном развитии в процессе реформирования отрасли экономических методов охраны окружающей среды (экологическое страхование, предпринимательская деятельность, экологический аудит, меры материального стимулирования и т.д.).

Природоохранная деятельность ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с требованиями нормативных актов международного, федерального, регионального и корпоративного уровней в области обеспечения экологической безопасности, охраны окружающей среды и рационального природопользования.

В соответствии с программой международного сотрудничества компании, совместно с Центром промышленного развития Организации Объединенных наций (ЮНИДО), при содействии Глобального экологического фонда ОАО «РЖД» приступило к реализации проекта

«Экологическая безопасная очистка стойких органических соединений и утилизация оборудования, содержащего полихлорбифенилы». Данный проект является «пилотным» в России, его результаты станут основой для распространения опыта на предприятиях других отраслей промышленности и транспорта.

23.10.2013 г. президент ОАО «РЖД» и генеральный директор ЮНИДО подписали совместную Декларацию о поддержке и продвижении экологически эффективных природоохранных программ ОАО «РЖД» и зарубежных железнодорожных компаний [8].

В плане дальнейшего развития международного сотрудничества по охране окружающей среды и рациональному природопользованию на железнодорожном транспорте были приняты технические регламенты Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» [9] и «О безопасности железнодорожного подвижного состава» [10], в которых установлены требования к железнодорожному транспорту по защите жизни и здоровья человека, животных, растений.

На федеральном уровне природоохранная деятельность железнодорожного транспорта регламентирована несколькими нормативными актами, основные ее принципы изложены в Федеральном законе «Об охране окружающей среды» [11, ст. 3], которые по своему содержанию характеризуются следующими задачами:

- учет допустимой антропогенной нагрузки на окружающую среду;
- предупреждение и устранение загрязнений окружающей среды;
- применение ресурсосберегающих, малоотходных, безотходных и наилучших существующих технологий, способствующих охране окружающей среды, рациональному природопользованию;
- разработка способов размещения отходов производства и потребления;
- применение организационных и экономических механизмов охраны окружающей среды, мер юридической ответственности, экологического образования и международного сотрудничества.

В Федеральном законе «О железнодорожном транспорте» [12] экологическая безопасность определена как одна из главных функций отрасли, в статье 22.1 закреплены основы обеспечения на железнодорожном транспорте общего пользования мер экологической безопасности, а также санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

В Земельном кодексе Российской Федерации [13, ст. 90] определены категории земель

железнодорожного транспорта для обеспечения его деятельности, размещения железнодорожных путей, установления полос отвода и охранных зон железных дорог.

В Федеральном законе «Об охране атмосферного воздуха» [14] закреплены требования по соблюдению технологических нормативов выбросов загрязняющих веществ, гигиенических нормативов качества атмосферного воздуха, предельно допустимых уровней физического воздействия на атмосферный воздух (шум, вибрация, электромагнитные поля).

Согласно Федеральному закону «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» [15, ст. 20] при эксплуатации производственных помещений, оборудования, транспорта должны осуществляться санитарно-противоэпидемические мероприятия и обеспечиваться безопасные для человека условия труда, быта, отдыха. В соответствии с санитарными правилами предусматриваются гигиенические требования к атмосферному воздуху при эксплуатации объектов, являющихся источниками загрязнения атмосферы. Санитарно-эпидемиологические требования в области проблемы производственных и бытовых отходов определяют условия по сбору, использованию, обезвреживанию, хранению, транспортировке и их захоронению [15, ст. 22]. Специальные требования устанавливаются законом в области лицензирования отдельных видов деятельности, представляющих потенциальную опасность для здоровья человека [15, ст. 40].

Водным кодексом Российской Федерации [16, ст. 7.1] определены условия эксплуатации объектов железнодорожного транспорта, предназначенных для транспортировки, хранения нефти или продуктов ее переработки. Эксплуатация объектов железнодорожного транспорта без оборудования их средствами предотвращения загрязнения водных экосистем и контрольно-измерительной аппаратурой для обнаружения утечек загрязняющих веществ запрещена.

В соответствии с Лесным кодексом Российской Федерации [17] в зеленых зонах городов, лесопарках запрещается строительство и эксплуатация инфраструктуры объектов железнодорожного транспорта. Использование лесов допускается только для строительства и эксплуатации линейных объектов (железнодорожных путей общего пользования [17, ст. 25, п. 13]).

В сфере экологической и экономической эффективности природоохранных мероприятий ОАО «РЖД» руководствуется Указом

Президента РФ «О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности российской экономики» [18].

Кроме вышеперечисленных федеральных законов в области охраны окружающей среды, применительно к железнодорожному транспорту существует ряд других федеральных нормативных актов, содержащих природоохранные требования к его объектам: федеральные законы «О техническом регулировании», «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», «О животном мире», Градостроительный кодекс России и др.

Обеспечение экологической безопасности на железнодорожном транспорте регламентировано отраслевыми нормативными актами:

- Указание МПС РФ от 14.08.1996 г. № 113-У «Об управлении природоохранительной деятельностью на железнодорожном транспорте». Регламентированы вопросы о порядке использования земель железнодорожного транспорта и управлении природоохранной деятельностью;

- Указание МПС РФ от 30.09.2003 г. № 305пр-у «Об обеспечении экологической безопасности при перевозке, хранении и реализации нефти и нефтепродуктов». Регламентирован контроль над выбросами загрязняющих веществ и обеспечение экологической безопасности при перевозке, хранении и реализации нефти и нефтепродуктов;

- Указание МПС РФ от 30.01.2001 г. № Г-131 регламентирует реализацию комплексной «Экологической программы железнодорожного транспорта на 2001–2005 гг.»;

- Экологическая стратегия ОАО «РЖД», утвержденная Распоряжением ОАО «РЖД» от 13.02.2009 г. № 293-р;

- Распоряжение ОАО РЖД от 06.08.2012 г. № 1575-р «Об утверждении концепции развития системы управления природоохранной деятельностью Холдинга Российские железные дороги»;

- Распоряжение ОАО «РЖД» от 23.12.2013 г. № 2856р «Об утверждении методических требований «Системы экологического менеджмента на железнодорожном транспорте. Требования и руководство по применению».

В качестве примера нормативного акта регионального уровня может служить разработанный в 2003 г. в Новосибирске стандарт предприятия СТП.083. НОП.001–03 «Единая система управления экологической безопасностью и охраны окружающей среды на Западно-Сибирской железной дороге».

На факультете «Мировая экономика и право» Сибирского государственного университета путей сообщения проведены научно-практические работы по анализу, систематизации и обобщению экологического законодательства применительно к железнодорожному транспорту:

- «Эколого-экономическая оценка эффективности природоохранных мероприятий на Западно-Сибирской железной дороге» [19];

- «Правовое регулирование экологической безопасности и охраны здоровья населения в зоне ответственности железнодорожного транспорта» [20];

- «Экологические требования к железнодорожным пассажирским составам дальнего следования» [21];

- «Эколого-правовые требования при вводе в эксплуатацию объектов железнодорожного транспорта» [22];

Дальнейшее совершенствование природоохранной деятельности на железнодорожном транспорте продиктовано изменениями природоохранного законодательства.

В соответствии с Федеральным законом от 21.07.2014 г. № 219-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об охране окружающей среды» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Постановлением Правительства РФ «Об утверждении государственной программы РФ «Охрана окружающей среды» на 2012–2020 гг. выносятся на рассмотрение следующие предложения:

1. Совершенствование административно-правового механизма охраны окружающей среды в сфере внедрения наилучших существующих природоохранных технологий.

2. Повышение качества экологического контроля за счет разработки и внедрения системы биогеохимического мониторинга на землях железнодорожного транспорта.

3. Повышение эффективности экономического механизма охраны окружающей среды за счет внедрения предпринимательской деятельности и методов материального стимулирования.

4. Внедрение мер гражданско-правового регулирования в сфере природопользования и охраны окружающей среды при заключении хозяйственных договоров между бизнес-структурами холдинга.

Библиографический список

1. Правовые основы охраны природы на железнодорожном транспорте / Ю.В. Васильева, Т.А. Диканова, Б.Н. Дудышкин, Э.Н. Жевлаков, Э.С. Цховребов. М.: Трансбезопасность, 1997. 97 с.
2. Закон РСФСР от 19.12.1991 г. № 2060-1 «Об охране окружающей природной среды».
3. Указание Министерства путей сообщения РФ от 14.08.1996 № 133-У «Об управлении природоохранительной деятельностью на железнодорожном транспорте».
4. Федеральный закон от 21.12.1994 г. № 68-ФЗ (ред. от 02.05.2015 г.) «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».
5. Экология и железнодорожный транспорт. М.: ЦНИИТЭИ, 1998. Вып. 2. С. 11.
6. Экология и железнодорожный транспорт. М.: ЦНИИТЭИ, 2005. Вып. 2. С. 2–7.
7. Распоряжение ОАО РЖД от 13.02.2009 г. № 293-р «Об Экологической стратегии ОАО «РЖД» на период до 2015 г. и на перспективу до 2030 г.».
8. Официальный сайт ОАО «РЖД». URL: http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5085 (дата обращения: 30.04.2015).
9. Технический регламент Таможенного Союза (ред. от 9.12.2015 г.) «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011).
10. Технический регламент Таможенного Союза (ред. от 9.12.2015 г.) «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011).
11. Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ (ред. от 29.12.2014 г.) «Об охране окружающей среды».
12. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ (ред. от 31.12.2014 г.) «О железнодорожном транспорте».
13. Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 г. № 136-ФЗ (ред. от 13.07.2015 г.).
14. Федеральный закон от 04.05.1999 г. № 96-ФЗ (ред. от 29.12.2014 г.) «Об охране атмосферного воздуха».
15. Федеральный закон от 30.03.1999 г. № 52-ФЗ (ред. от 29.12.2014 г.) «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения».
16. Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 г. № 74-ФЗ (ред. от 31.12.2014 г.).
17. Лесной кодекс Российской Федерации от 04.12.2006 г. № 200-ФЗ (ред. от 21.07.2014 г.).
18. Указ Президента РФ 04.06.2008 г. № 889 «О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности российской экономики».
19. Чернуха А.Д., Макагон В.Д. Эколого-экономическая эффективность природоохранных мероприятий на Западно-Сибирской железной дороге // Экономика ж.д. 2007. № 3. С. 92–100.
20. Чернуха А.Д., Мальцев А.А. Правовая охрана окружающей среды и экологическая безопасность на железнодорожном транспорте Российской Федерации. Новосибирск, 2011. 53 с.
21. Чернуха А.Д. Экологические требования к железнодорожным пассажирским составам дальнего следования // Экономика ж.д. 2011. № 9. С. 72–79.
22. Чернуха А.Д. Эколого-правовые требования при вводе в эксплуатации. Объектов железнодорожного транспорта // Экономика ж.д. 2014. № 10. С. 81–92.

A.D. Chernucha, A.A. Maltsev

Main Stages of Environmental Activity on the Railway Transport of the Russian Federation and Its Legal Regulation

Abstract. Despite the fact that the railway transport is recognized as one of the most environmentally compliant one, environmental activity in the industry is deemed to be essential. Taking into consideration the growing need in transport communication between Europe and Asia and the development of international transport channels on the territory of Russia, the significance of ecological safety of transportation (reducing environmental pollution with expanding volume of transportation) is increasing. The absence of appropriate attention to the issues of environmental protection may lead, to a great extent, to the loss of positions in national and international transportation, increased volume of the transportation, implemented by foreign companies, using foreign means of conveyance, as it has happened with road and air transportation in Russia. Increased attention to the problems of environmental protection and the tightening of environmental legislation on the railway transport necessitated the improvement of ecological sustainability of production processes through monitoring their impact on the environment. The progressive development of the railway transport is inextricably linked with the further development of its legislation in terms of integration of quality management and environmental protection, and the creation of regulatory support for the environmental audit. Particular attention should be paid to the introduction of environmental management based on ISO 14000 standards. The strategic directions of the environmental activities on the railway transport involve not only reducing the consumption of natural resources and the reduction of emissions, but also the promotion of the environmental benefits of the railway transport compared to other modes of transportation. This factor, to a certain extent, might attract the investments in the development of the industry at the federal and regional levels. The research is aimed at the development of some ecologically- and legally-based proposals for the environmental policy of the JSC 'Russian Railways', based on

the analysis and the long-term data generalization in the field of environmental protection and environmental management on the railway transport.

Key words: *railway transport; environmental policy; risk factors; exploitation of natural resources; technical regulations; Customs union; environmental protection; negative impact; regulations.*

Чернуха Александр Данилович – доктор медицинских наук, профессор кафедры «Публичное право» СГУПС. E-mail: alexcher2004@mail.ru

Мальцев Алексей Алексеевич – кандидат экономических наук, профессор, декан факультета «Мировая экономика и право» СГУПС. E-mail: dmalcev.aa@gmail.com