

Современное состояние российского экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг

Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК,
кандидат экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли (119285, Москва, ул. Пудовкина, 4А),
кафедра технологии внешнеторговых сделок - профессор,
тел.: 8(499) 147-94-37

УДК 339.564 : 658
ББК 65.428
Г-624

Аннотация

Давно и неопровержимо доказано, что экспорт транспортных и транспортно-экспедиторских услуг может являться значимым источником поступления валютной выручки в страну. Россия имеет уникальное географическое положение, и это обстоятельство даёт стране огромные преимущества для развития экспорта ЭТУ. Перевозка внешнеторговых грузов транзитом через территорию России, оказание транспортных и иных услуг иностранным грузовладельцам может и должна стать источником серьёзных валютных поступлений. Однако сегодня эти преимущества используются крайне незначительно и весьма неэффективно. Экономика страны ежегодно теряет миллиарды долларов США. Более того, мы должны признать, что за последние 15-20 лет ситуация в лучшую сторону принципиально не изменилась, а по ряду показателей только ухудшилась. В предлагаемой статье автор делает попытку найти логичное объяснение этому факту.

Ключевые слова: экспорт транспортных услуг, международные транзитные перевозки, Международные транспортные коридоры, международная торговля товарами.

Current state of Russia's transport and freight forwarding services exports

Andrey Moiseevich GOLUBCHIK,
Candidate of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Pudovkina, 4A), Department of foreign trade and international transactions - Professor,
phone: 8(499) 147-94-37

Abstract

It has already been proved that exports of transport and freight forwarding services could bring significant foreign currency earnings to the country. Russia with its unique geographical location is in an advantageous position to improve exports of transport services.

Transportation and transit of foreign goods through Russia and providing transport and other services to foreign cargo owners may and even should become a source of serious foreign currency earnings. However, today these advantages are exploited quite insignificantly and very inef-



ficiently. The country's economy loses billions of US dollars each year. Moreover, we must recognize that the situation has not fundamentally changed in any better way over the last 15-20 years, but it has only worsened according to a number of indicators. In this article, the author makes an attempt to find a logical explanation for this fact.

Keywords: Exports of transport services, international transit transportation, International Transport Corridors, international trade in goods.

В настоящее время, наверное, уже никого не стоит убеждать в том, что экспорт услуг является важной частью экономики страны. Среди экспортируемых услуг первое место традиционно занимают услуги финансовые, а вот второе и третье место делят услуги транспортные и туризм, в котором значительную долю составляют те же транспортные услуги. Наиболее яркой иллюстрацией служит Сингапур, государство, где по состоянию на 2016 год 73,8% национального ВВП получено только за счет оказания разного рода услуг, а в сфере услуг занято 83,5% всего трудоспособного населения. Размер ВВП страны в абсолютных цифрах не столь велик – 492,5 млрд долларов США, однако по размеру ВВП, приходящегося на одного жителя, страна занимает 7 место в мире, и доля каждого жителя составляет 87 800 долларов США.¹ И эта цифра в разы превышает показатели России.

Около 30% национального ВВП обеспечивает экспорт транспортных и сопутствующих услуг. Крохотная страна активно и грамотно обыгрывает свое выгодное географическое положение и предлагает морским и воздушным перевозчикам со всего мира услуги современного транспортного хаба. На территории менее 1 тысячи квадратных километров расположено 9 аэропортов, через которые проходит 33,2 млн пассажиров в год и морской порт, входящий в тройку крупнейших в мире, который, только контейнеров обрабатывает почти 33 млн единиц ДФЭ². Показатели российского транспорта намного скромнее. Для сравнения, весь контейнерооборот России, всеми видами транспорта, включая внутренние перевозки, по итогам 2016 года едва превысил 10 млн ДФЭ. Крупнейший наш контейнерный порт Санкт-Петербург в 2016 году обработал чуть более 2,3 млн единиц ДФЭ. А все 1200 зарегистрированных в России аэропортов по итогам 2015 года перевезли чуть более 76,8 млн пассажиров³.

Попробуем разобраться в причинах, которые мешают России стать одним из крупнейших экспортеров транспортных и транспортно-экспедиторских услуг, принимая во внимание её уникальное географическое расположение. При всей значимости затронутой темы в России существует очень не много научных работ, посвященных ей. Большинство работ принадлежат всего двум авторам, профессорам ВАВТ К.В. Холопову и О.В. Соколовой. Однако вопросы экспорта транспорт-



ных услуг, в той или иной степени были затронуты в работах проф. Плужникова К.И., проф. Ефимовой Е.Г., д.т.н. Паршиной Р.Н.

В монографии «Экспорт транспортных услуг России: современное состояние и перспективы развития»⁴ О.В. Соколова разработала концепцию транспортного обеспечения ВЭД и экспорта транспортных услуг (ЭТУ), которая является, по сути, стратегическим системным планом интеграционных мероприятий. Реализация этого плана должна была позволить нашей стране не только значительно превзойти существующие экспортные показатели в транспортной отрасли, но и превратить Россию в неотъемлемую часть международной транспортно-инфраструктурной системы. С момента выхода монографии в свет прошло 15 лет, остальные труды новее, но самый новый из них датирован 2008 годом, по этой причине представляется интересным сравнить выводы и предложения авторов с современным положением дел с экспортом транспортных и транспортно-экспедиторских услуг. За прошедшие годы экономика пережила ещё один серьёзный кризис 2008 года, введение в 2014 году против России режима международных экономических санкций и ответных контрсанкций. Все это обусловило значительное падение объёмов промышленного производства, объёмов внешней и внутренней торговли и, как следствие, падение объёмов международных и внутренних грузоперевозок.

Санкции и контрсанкции совпали по времени с резким падением стоимости нефти и газа, основных драйверов отечественной экономики. В то же время как период с 2002 по 2007 гг., характеризовался как период активного подъёма национальной экономики, после кризиса 1998 года. По этой причине проводить сравнение абсолютных цифр не представляется корректным, на наш взгляд, логичнее будет сравнить законодательные и административные нормы, а так же управленческие решения, относящиеся к экспорту транспортных и транспортно-экспедиторских услуг.

Созданные ещё в советские годы транспортные и экспедиторские компании «Совфрахт», «Союзтранзит», «Союзвнештранс», «Совтрансавто», которые весьма часто упоминаются в монографии, в настоящее время бесславно ушли с рынка транспортных и транспортно-экспедиторских услуг, разделившись на несколько мелких и слабых компаний. Сегодня на российском транспортном рынке нет ни одной компании, способной хотя бы отчасти заменить ушедших. Все упомянутые компании имели за границей СССР дочерние фирмы, филиалы и представительства, сегодня практически ни у одной российской транспортной или транспортно-экспедиторской фирмы нет зарубежных дочек и филиалов, разве что в странах СНГ. В транспортной отрасли у нас больше нет компаний-лидеров, чей бренд был бы известен за пределами страны. Из чего следует неприятный вывод – теперь у России нет возможности реализовать такой способ ЭТУ, как оказание услуг за рубежом. Особняком стоит «Аэрофлот», но он был и остается фактически государственной компанией.

На 1 января 2002 года только 47 российских транспортных компаний получили возможность выписывать и использовать документы, разработанные Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (ФИАТА). Сегодня, согласно данным, размещенным на официальном сайте АРЭ, членами ассоциации являются около 160 транспортно-экспедиторских фирм, формально все они имеют право на использование документов ФИАТА. По сравнению с 2002 годом компаний-членов АРЭ стало больше, но ещё 4-5 лет тому назад число членов приближалось к цифре 200. Сколько они выписывают документов ФИАТА, достоверно не было известно ни тогда, ни сейчас.

Однако если принять во внимание крайне низкую распространенность этих документов среди российских участников ВЭД можно предположить, что число выписанных экспедиторских документов ФИАТА не превышает 2000 в год. Литовская национальная ассоциация экспедиторов и логистов LINEKA, объединяет 63 члена, которые выдают в год более 5 тысяч документов. Население всей Литвы в разы меньше населения Москвы.

О.В. Соколова пишет о низкой профессиональной подготовке персонала российского транспортного бизнеса, эту мысль, в целом, поддерживают авторы пособия «Транспортно-экспедиционное обслуживание»⁵. На руководящих должностях компаний находятся лица, не имеющие фундаментального образования в сфере ТО ВЭД и ЭТУ.⁶ Прошло 15 лет, ситуация с уровнем профессиональной подготовки принципиально не поменялась, хотя сотрудников с профильным образованием в компаниях значительно прибавилось. Более того, за последние 7-10 лет наметилась довольно тревожная тенденция – в крупных и средних фирмах руководителей, начиная от среднего звена, назначают на должность по принципу личной преданности, по указанию «сверху» и почти никогда по профессиональным качествам. Пять лет тому назад автор подробно исследовал эту проблему, с тех пор в лучшую сторону ситуация не изменилась⁷.

Система допуска транспортных компаний на рынки международных перевозок за прошедшие годы принципиальных изменений не претерпела. А вот правовая основа функционирования рынка транспортного экспедирования изменилась, но, к сожалению, не в лучшую сторону. Если в своей монографии, на сс. 109-113 О.В. Соколова анализировала проект закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» и находила в нем массу странностей, противоречий и ошибок, и надеялась, что к моменту принятия закона они будут устранены, то сегодня закон действует, причем со всеми отмеченными странностями, противоречиями и ошибками.⁸ Однако, несмотря на значительное количество ошибок и странностей, за все время, прошедшее с момента вступления закона в силу, в него была внесена одна единственная правка, которая ввела фактическую ответственность экспедитора за невыдачу экспедиторской расписки.⁹



Большое внимание авторы рассматриваемых работ уделяют регулированию естественных монополий на транспорте именно с позиции оказания услуг международного характера. Поскольку такая монополия в России одна и работает она на железнодорожном транспорте, то речь пойдет о железнодорожной отрасли и попытках её реформирования. В 2001-2002 году завершился первый (подготовительный) этап реформирования отрасли, полностью всю реформу планировалось завершить к 2010 году. Во всех без исключения рассмотренных нами работах реформе железнодорожной отрасли уделялось самое пристальное внимание. Однако намеченный срок давно прошел, но реформа так и осталась незавершенной, но уже очень давно об этом факте стараются не вспоминать, процесс спущен на тормозах.

Сегодня на российских железных дорогах весь коммерческий парк вагонов и контейнеров принадлежит частным операторским компаниям, часть из которых полностью или частично принадлежит ОАО РЖД. В итоге мы получили перевозчика, не имеющего подвижного состава, ситуация уникальная и парадоксальная. По состоянию на август 2017 г. в России существует 7 перевозчиков на железнодорожном транспорте, но 99,6% всех перевозок грузов внутри страны и 100% в международном сообщении осуществляет ОАО РЖД. Все без исключения авторы отмечают тот факт, что юридический статус «компаний-операторов» не определен и высказывают опасения в возможном разделении рынка между компаниями-операторами по территориальному признаку. Правовой статус компаний-операторов был определен только в 2015 году, очередной поправкой в Устав железнодорожного транспорта¹⁰, теперь закон определяет их как арендодателей подвижного состава. Никакого территориального разделения не произошло, что является, несомненно, положительным моментом. В результате реформы реально увеличилось количество подвижного состава на сети железных дорог страны и произошло его значительное омоложение. Однако этот факт не облегчил, а наоборот усложнил осуществление международных грузовых перевозок. Многие операторы отказываются предоставлять свои вагоны и контейнеры для перевозки грузов в ряд стран бывшего СССР, а те, кто соглашается, значительно увеличили стоимость этой услуги.

Вагонная составляющая выведена из состава железнодорожного тарифа и отдана на откуп рынку. Государство больше не контролирует и не регулирует размер стоимости пользования вагоном. Ситуация с уполномоченными экспедиторами, имеющими право оплачивать тариф за третьих лиц, принципиально не изменилась. Они продолжают активно работать, однако изменения есть и они со знаком плюс. Отменены все виды персональных скидок, что уравнило экспедиторов между собой. В СМГС с 01.07.2015 внесено изменение, позволяющее грузоотправителю оплатить всю перевозку при отправлении груза, за исключением железной дороги назначения, напрямую принимающей груз. Это серьезное облегчение для экспортеров, которое позволит им сэкономить на выплате комиссий посредникам.

Шум вокруг международных транспортных коридоров (МТК) заметно поутих, хотя на рубеже веков он был очень сильный. Огромное количество отечественных авторов соревновались друг с другом в оптимизме, расписывая преимущества, которые получит Россия от присоединения к этим коридорам. В реалиях не произошло ничего значимого, однако у нас сформировались два своих «национальных» коридора «Восток-Запад» и «Север-Юг». Развитие системы МТК действительно важно для любой страны мира, но активизация транзитных грузопотоков является первостепенной задачей. Транспорт предоставляет возможности повышения эффективности размещения производства, пишет Е.Г. Ефимова¹¹.

Развитие коридора «Восток-Запад», полностью совпадающего с Транссибирской железнодорожной магистралью, подробно исследовала в своём труде Р.Н. Паршина. По её расчетам, в течение 2010-2015 Транссиб должен был стать основной экспортно-импортной и транзитной магистралью России.¹² Сегодня Транссиб продолжает успешно функционировать, но его транзитный потенциал заметно снизился после принципиального изменения тарифной политики ОАО РЖД. Иностранным грузовладельцам стало экономически невыгодно использовать Транссиб для доставки своих товаров из стран Юго-Восточной Азии в страны Западной Европы и обратно. Заодно полностью исчез и «псевдотранзит», активно используемый российскими экспедиторами в 1990-2000-х годах, для доставки грузов в Москву, через Финляндию. Однако этот маршрут остаётся крайне важным для экономики страны и продолжает обслуживать грузопотоки Казахстана, государств Средней Азии, экспортно-импортные потоки российских грузовладельцев и внутренние перевозки по России.

В 2002 достиг пика популярности МТК «Север-Юг», который по замыслу его создателей, должен был направить грузы из Индии и соседних стран, в Россию, транзитом через территорию Ирана, и далее по Каспию в порты Астрахань, Оля и Махачкала. Как путь в Индию коридор фактически никогда не работал, слишком много перевалок в портах и почти 1800 км автотранспортом по территории Ирана не вдохновляли грузовладельцев. Несмотря на достаточно приемлемые цены и некоторое сокращение сроков доставки. Но как маршрут для доставки внешнеторговых грузов в Иран и обратно МТК был вполне удобен. Тем более, что в 2005 году к порту Оля проложили железнодорожную ветку. Это дало толчок к росту грузопотока, в 2008 году он достиг почти миллиона тонн сухих грузов. Перевозка грузов в Иран по Каспию помогала обходить санкции, введенные против Ирана западными странами. С приходом частного инвестора порт начал активно развиваться, в 2008 площадь порта увеличилась более чем в 2 раза. В 2009-2011 годах были построены два новых причала, пункт пропуска через границу, крытые склады и зерновой терминал, планировалось строительство контейнерного терминала.



Однако, начиная с 2011 года, грузопоток через порт Оля начал уверенно снижаться, по итогу 2016 года он составил всего 200 тысяч тонн. Сказалось общее снижение грузооборота на Каспии, с почти 6 млн тонн в 2011 году он упал до 3,2 млн тонн в 2016. Общее снижение грузооборота в регионе, в порту Оля совпало с безграмотной коммерческой политикой монопольного оператора порта, которая отпугнула часть грузовладельцев и независимых судовладельцев.

Своё мнение по организации работ в порту Оля, перспективам грузоперевозок в Иран, и по функционированию МТК «Север-Юг» автор неоднократно высказывал в своих статьях, опубликованных в 2008-2009 гг., в том числе: «Особенности морской доставки российских внешнеторговых грузов на Каспии», «Международный транспортный коридор «Север-Юг»: состояние, проблемы, перспективы», «Зачем России новый шелковый путь», «Контейнерные перевозки на Каспии. Миф или реальность?». В 2016 году идея реализации транзитного потенциала МТК «Север-Юг» неожиданно возникла вновь, но уже в железнодорожном варианте. Предлагается построить железнодорожный путь протяженностью около 250 км, соединяющий Астару, последнюю станцию Азербайджанских железных дорог и сеть иранских железных дорог. Финансировать проект предлагается за счет средств российско-азербайджанско-иранского консорциума.

Реализация этих планов вряд ли привлечет новые грузопотоки, но повлиять на перераспределение существующих может вполне. Наибольшую выгоду в виде транзитного грузопотока, несомненно, получит Азербайджан, новый выход на систему железных дорог стран СНГ получит Иран. А вот выгода ОАО РЖД представляется крайне сомнительной. Весь грузопоток на этом маршруте фактически будет отнят у российских морских перевозчиков, более того, эти грузы ОАО РЖД имеет уже сегодня, они следуют в порты региона через станции Кутум, Правый Берег и Оля Приволжской железной дороги.

Вкладывать государственные средства в проект, который в лучшем случае не принесёт российской экономике никакой выгоды, представляется крайне неразумной затеей. Единственный транспортный коридор, который обошли вниманием большинство из упомянутых нами авторов, это Северный Морской путь. Перспективы превращения СМП в международный транспортный коридор увидел К.И.Плужников.¹³ За последние 4-5 лет СМП из полузабытого внутреннего пути, предназначенного для обеспечения северного завоза в отдаленные регионы страны, превратился в морской путь для экспортных и транзитных перевозок грузов. Экспортные и импортные потоки обеспечиваются грузами «Норильского никеля» через порт Дудинка и СПГ компании «Новатэк» через порт Сабетта. По состоянию на 1 ноября 2017 года по СМП прошло 28 судов с транзитными грузами¹⁴.

НЕКОТОРЫЕ ВЫВОДЫ И ОБОБЩЕНИЯ

За прошедшие 15 лет с момента выхода монографии О.В. Соколовой ситуация с экспортом транспортных и транспортно-экспедиторских услуг принципиально не изменилась, а только несколько видоизменилась. Следует признать, что экспорт этих услуг так и не стал государственным приоритетом, более того, по целому ряду направлений экспорта ЭТУ Россия не смогла достичь прогресса, а кое-где сдала свои позиции. Например, на рынке международных автомобильных перевозок, где доля российских перевозчиков с трудом достигает цифры 40%.

Такое положение вещей становится особенно обидным, если принять во внимание тот факт, что организация экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг не требует серьезных финансовых вложений ни со стороны государства, ни со стороны бизнеса. Значительного улучшения ситуации можно достичь мерами организационно-правового характера. Из всего вышесказанного следует довольно парадоксальный, на первый взгляд, вывод – значение исследования и изучения способов и методов экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг не только не потеряло своей актуальности, но и наоборот, усилилось, из-за обоюдных политических ограничений, связанных с торговлей определенными видами товаров.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Всемирный сборник фактов <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sn.html> дата обращения 21.11.17, доступ свободный

² ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент, калька с английского: TEU – Twenty feet equivalent unit.

³ Всемирный сборник фактов <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.htm> дата обращения 18.12.17, доступ свободный.

⁴ Соколова О.В. Экспорт транспортных услуг России: современное состояние и перспективы развития. М.; Издательство «Техполиграфцентр», 2002 г. 240 с.

⁵ Сханова, С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учеб. Пособие для студ. Высш. Учеб. Заведений / С.Э. Сханова, О.В.Попова, А.Э. Горев. – М.: Издательский центр «Академия», 2005, с. 364

⁶ Соколова О.В. Экспорт транспортных услуг России: современное состояние и перспективы развития. М.: Издательство «Техполиграфцентр», 2002, с.79

⁷ Подробнее см. Голубчик А.М., Савёлов В.П. Специалисты по транспортной логистике: некоторые проблемы поиска, подбора, обучения // Вестник транспорта. – 2012. №5 с. 17-24, №6 с. 14-19

⁸ Федеральный закон №87-ФЗ от 30 июня 2003 г. «О транспортно-экспедиционной деятельности».

⁹ Федеральный закон от 6 июля 2016 г. N 374-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О противодействии терроризму» и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления дополнительных мер противодействия терроризму и обеспечения общественной безопасности»



¹⁰ Федеральный закон от 31.12.2014 N 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и статью 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

¹¹ Ефимова, Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве/ Е.Г. Ефимова. – М.: Анкил, 2007. с. 225

¹² Паршина Р.Н. Логистика транссибирских контейнерных перевозок. М.: ВИНТИ РАН, 2008. С.104-107

¹³ Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг. – М.: РКонсульт, 2004г., с. 203-204

¹⁴ Новостная лента Информационно-аналитического агентства ИнфраНьюс: <http://infranews.ru/logistika/more/50382-chislo-tranzitnyx-rejsov-po-sevmorputi-vyroslo-v-15-raza-v-2017-godu/> дата обращения 21.11.17, доступ свободный

БИБЛИОГРАФИЯ:

Голубчик А.М., Савёлов В.П. Специалисты по транспортной логистике: некоторые проблемы поиска, подбора, обучения // Вестник транспорта. – 2012. №5 с. 17-24, №6 с. 14-19

Ефимова, Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве/ Е.Г. Ефимова. – М.: Анкил, 2007. – 352 с.

Паршина Р.Н. Логистика транссибирских контейнерных перевозок. М.: ВИНТИ РАН, 2008. – 420 с. ил.

Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг. – М.: РКонсульт, 2004 г. – 258 с.

Сханова, С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учеб. Пособие для студ. высш. учеб. заведений / С.Э. Сханова, О.В.Попова, А.Э. Горев. – М.: Издательский центр «Академия», 2005. – 432 с.

Соколова О.В. Экспорт транспортных услуг России: современное состояние и перспективы развития. М.; Издательство «Техполиграфцентр», 2002 г. 240 с.

Федеральный закон №87-ФЗ от 30 июня 2003 г. «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Федеральный закон от 31.12.2014 N 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и статью 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

Федеральный закон от 6 июля 2016 г. N 374-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О противодействии терроризму» и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления дополнительных мер противодействия терроризму и обеспечения общественной безопасности»

BIBLIOGRAFIJA:

Golubchik A.M., Savjолоv V.P. Specialisty po transportnoj logistike: nekotorye problemy poiska, podbora, obuchenija // Vestnik transporta. – 2012. №5 s. 17-24, №6 s. 14-19

Efimova, E.G. Transport v mirovom hozjajstve/ E.G. Efimova. – М.: Ankil, 2007. – 352 s.

Parshina R.N. Logistika transsibirskih kontejnernih perevozok. М.: VINITI RAN, 2008. – 420 s. il.



Pluzhnikov K.I. Globalizacija proizvodstva i raspredelenija transportnyh uslug. – M.: RKonsul't, 2004 g. – 258 s.

Shanova, S.Je. Transportno-jekspedicionnoe obsluzhivanie: ucheb. Posobie dlja stud. vyssh. ucheb. zavedenij / S.Je. Shanova, O.V.Popova, A.Je. Gorev. – M.: Izdatel'skij centr «Akademija», 2005. – 432 s.

Sokolova O.V. Jeksport transportnyh uslug Rossii: sovremennoe sostojanie i perspektivy razvitija. M.; Izdatel'stvo «Tehpoligrafcentr», 2002 g. 240 s.

Federal'nyj zakon №87-FZ ot 30 ijunja 2003 g. «O transportno-jekspedicionnoj dejatel'nosti».

Federal'nyj zakon ot 31.12.2014 N 503-FZ «O vnesenii izmenenij v Federal'nyj zakon «Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossijskoj Federacii» i stat'ju 2 Federal'nogo zakona «O zheleznodorozhnom transporte v Rossijskoj Federacii»

Federal'nyj zakon ot 6 ijulja 2016 g. N 374-FZ «O vnesenii izmenenij v Federal'nyj zakon «O protivodejstvii terrorizmu» i otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federacii v chasti ustanovlenija dopolnitel'nyh mer protivodejstvija terrorizmu i obespechenija obshhestvennoj bezopasnosti»

