



МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

INTERNATIONAL TRADE IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION

DOI: 10.22363/2313-2329-2025-33-4-824-833

EDN MUPZWX

УДК 339.5 (470)

Научная статья / Research article

Электронный коносамент: миф или реальность?

А.М. Голубчик , Е.В. Пак  *МГИМО МИД России, Москва, Российская Федерация* e.pak@inno.mgimo.ru

Аннотация. Цифровизация, бесспорно, является одним из актуальных трендов развития мировой экономики и международных экономических отношений. Вместе с тем подчеркнуто, что на транспорте и в логистике она протекает неравномерно и фрагментарно на отдельных видах транспорта, а также во многом достаточно декларативно. Показано, что высока и роль фактора консервативности участников рынка, в т.ч. в морском сегменте, что наиболее показательно при международных поставках углеводородов. Значимым сдерживающим фактором развития электронного документооборота на транспорте и в логистике по-прежнему остается и его юридическая необособленность как на международном, так и национальном уровнях. Установлено, что говорить о наличии стройной системы документального обеспечения логистики международной торговли в электронном виде, в т.ч. электронного коносамента, представляется преждевременным. Выявлено, что около 95 % международной морской торговли оформляется коносаментом, однако единого определения коносамента и электронного коносамента также не существует. Также юридически не урегулирован и вопрос оборотоспособности электронного коносамента. Вместе с тем существует несколько электронных площадок (платформ), заявляющих о предоставлении сервиса электронного оборота коносаментов. Отличительными чертами таких платформ являются их закрытый (ограниченный пул участников) и географически очерченный охват (например, ЕС). При этом, вопрос участия банков в процессе следует также признать ограниченным, что объективно препятствует развитию электронного направления документального аккредитива, несмотря на принятие Унифицированных правил и обычаев для электронных документов (eUCP) как дополнения к Унифицированным правилам и обычаям для

© Голубчик А.М., Пак Е.В., 2025

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

документарных аккредитивов (УСР 600). Тем не менее наиболее заметной действующей площадкой, обслуживающей оборот электронных коносаментов, но с рядом оговорок, является система Volero. Таким образом, доказано, что в условиях отсутствия полноценной системы электронного оборота коносаментов (как в организационном, так и правовом аспектах) уместно вспомнить реально действующую технологию телекс-релиза, обладающую элементами электронной системы документооборота и используемую при международных морских перевозках контейнеров в линейном сообщении. Таким образом, авторы констатируют, что в текущих реалиях целесообразнее говорить о «безбумажном» или квазиэлектронном документообороте в международной транспортной логистике, нежели о полноценно электронном.

Ключевые слова: международная транспортная логистика, логистика международной торговли, цифровизация, электронный документооборот

Вклад авторов. Вклад авторов равнозначен на всех этапах исследования.

Заявление о конфликте интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

История статьи: поступила в редакцию 30 августа 2025 г.; доработана после рецензирования 21 октября 2025 г.; принята к публикации 15 ноября 2025 г.

Для цитирования: Голубчик А.М., Пак Е.В. Электронный коносамент: миф или реальность? // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2025. Т. 33. № 4. С. 824–833. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2025-33-4-824-833> EDN: MUPZWX

Electronic bill of lading: ideals and realities

Andrei A. Golubchik , Egor V. Pak  

MGIMO University, Moscow, Russian Federation

 e.pak@inno.mgimo.ru

Abstract. Digitalization is regarded as one of the most prominent trends of development of global economy as well as international economic relations. Yet, the authors stress that when broken to transport and logistics digital processes tend to be uneven, fragmented, and generally too declarative. The research finds out that conservative way of thinking of the majority of market participants also hampers such transformation, which is mostly evident in global trade in hydrocarbons. In its turn, juridical unsettledness both globally and nationally of electronic turnover of transport documents at large and electronic Bill of Lading (B/L) in particular both globally and nationally also undermines the upcoming perspectives. Thus, it has been revealed that it is too early to speak about a well-structured system of electronic document turnover (incl. B/L segment) in logistics of international trade. As of today, it has been justified that almost 95 % of international seaborne trade is covered by B/Ls. At the same time there is no commonly accepted definition of B/L or electronic B/L. So far nothing has been juridically settled with negotiability function of e-B/L. However, there is a couple of electronic platforms that facilitate the turnover of e-B/Ls. Generally they are of limited membership and geographical coverage (for instance, EU). Besides, banks' joining the process is quite disputable despite the fact there is already the electronic version (eUCP) of ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP 600). In this essence, Bolero, yet with some clauses, turns out to be the most leading platforms servicing e-B/Ls. To sum it up, the study outlines that given the lack of solid system

of electronic turnover of transport documents both in organizational and juridical terms a good example of existing practices could be derived from the telex-release technology used in liner shipping of containers and containing some traits of e-B/L ascendancies. The authors conclude that it is worth positioning the current state of affairs as paperless B/L turnover or quasi-electronic rather than fully electronic one.

Keywords: international transport logistics, logistics of international trade, digitalization, electronic document turnover, electronic bill of lading

Authors' contribution. The authors contributed equally to this article.

Conflicts of interest. The authors declare that there is no conflict of interest.

Article history: received 30 August 2025; revised 21 October 2025; accepted 15 November 2025.

For citation: Golubchik, A.M., & Pak, E.V. (2025). Electronic bill of lading: Ideals and realities. *RUDN Journal of Economics*, 33(4), 824–833. (In Russ.). <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2025-33-4-824-833> EDN: MUPZWX

Введение

В цифровизации бизнес-процессов в международной торговле и, как следствие, в международной транспортной логистике значимое место отводится электронному документообороту. В качестве преимуществ электронного документооборота в логистике международной торговли принято называть скорость совершения операций, возможность работы с документом без использования бумажных носителей, точную фиксацию времени совершения любой операции, невозможность несанкционированного внесения изменений в документ или подделки подписи. Впрочем, представляется, что утверждение о невозможности несанкционированного вмешательства в электронную запись весьма спорно, так как имеют место свидетельства хищения достаточно больших массивов «тщательно сохраняемой» информации.

Важно, что все действующие нормы международного транспортного права (конвенции и соглашения, регулирующие международную перевозку конкретным видом транспорта), а также Инкотермс® и Международная конвенция о перевозках грузов с использованием книжки МДП (известна как TIR-конвенция) допускают применение электронного транспортного документа («электронная запись» — в контексте упомянутых норм права), но ни одна норма не содержит четкого определения «электронного транспортного документа».

Документы в международной транспортной логистике могут быть совершенно разными, иметь различные функции, назначение и правовую природу. Документы отличаются по форме и содержанию, могут быть обязательными или факультативными, все зависит от контекста, бизнес-процессов и сфер применения.

Что касается Российской Федерации, то в ее законодательстве закреплено понятие «документированная информация». Это зафиксированная на матери-

альном носителе путем документирования информация с реквизитами, позволяющими определить такую информацию, или в установленных законодательством Российской Федерации случаях ее материальный носитель¹.

Законом также определено понятие электронного документа «как документированной информации, представленной в электронной форме», то есть в виде, пригодном для восприятия человеком с использованием электронных вычислительных машин, а также для передачи по информационно-телекоммуникационным сетям или обработки в информационных системах². Следовательно, это должен быть документ, не только способный полноценно обращаться в системе отдельно взятой компании, а обладать полной функциональностью в информационных системах различных компаний, учреждений и государственных структур.

С учетом того, что морским транспортом обеспечивается около 80 % международной торговли, а около 95 % международных морских перевозок грузов оформляется коносаментом, **целью исследования** является критическое и всестороннее изучение теории и практики применения электронного коносамента (e-B/L) как с организационно-экономической, так и профессиональной точек зрения.

Обзор литературы

Тренд на цифровизацию международной транспортной логистики является закономерным продолжением масштабного общеэкономического тренда — цифровизации мировой экономики и международных экономических отношений (Стрелец, Чебанов 2020). Более того, цифровизация, по сути, является одним из наиболее важных направлений трансформационных процессов, наблюдаемых в глобальной экономике (Спартак, Кравченко 2017).

Проблематика документарного обеспечения логистики международной торговли в целом достаточно изучена (Холопов, Голубчик 2021). Отдельные аспекты, проблемы и перспективы внедрения электронного документооборота в логистике международной торговли как теоретического, так и практического характера отражены в работах А.М. Голубчика (Голубчик, Катюха, 2017; Голубчик, 2021; Голубчик, 2022). Определенная специфика применения электронного коносамента сформировалась при характеризуемых высокой степенью консервативности участников рынка поставках нефти и нефтепродуктов морем (Голубчик, Катюха 2017).

Преградой на пути широкого применения электронных транспортных документов в целом и электронного коносамента в частности остается профильный правовой вакуум в нормах международного частного транспортно-

¹ Статья 2 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и защите информации».

² Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» от 27.07.2010 № 227-ФЗ (последняя редакция).

го права (Литвин, Остапчук, Полякова, 2025). Отдельные вопросы многостороннего регулирования использования электронного коносамента в контексте Роттердамских правил (которые, правда, до сих пор не приняты), а также перспективы придания электронным коносаментам оборотоспособности раскрыты Н.Г. Маркаловой (Маркалова, 2024).

К наиболее заметным работам зарубежных исследователей последних лет по проблематике электронных коносаментов, в т.ч. с позиций норм английского права, можно отнести Т. Krebs (Krebs, 2024) и Р. Todd (Todd, 2019).

Электронный морской коносамент: сущность, теория и практика

Важно подчеркнуть, что, как и в случае с категорией «электронный коносамент», дефиниции термина «коносамент» нет ни в одном нормативном акте, как российском, так и международном.

Коносамент (фр. *le connaissement*, англ. *Bill of Lading*³) — правовая и документарная категория, являющаяся предметом исследований и в международном, и национальном праве, а также в международных банковских соглашениях, и в международной торговле, и во внешней торговле, пожалуй, всех без исключения государств (Холопов, Данчеева, 2015).

При этом коносаменты являются основными документами в мировой торговле, применяемыми для оформления договоров международной морской перевозки грузов: вне сферы коносаментного оформления морских перевозок остается лишь около 5 % договорных отношений, да и то в тех случаях, когда отправитель по какой-либо причине не потребовал от перевозчика выпуск коносамента, что бывает в международном коммерческом обороте крайне редко (Холопов, Данчеева, 2005).

Таким образом, можно утверждать, что морская накладная (*sea waybill*) применяется крайне редко и исключительно при морских линейных перевозках грузов. Нам не удалось найти никаких достоверных сведений о применении морских накладных в трамповом судоходстве.

Что касается электронного коносамента, то его правовой первоосновой служат «Правила для электронных коносаментов» Международного морского комитета (ММК) от 1990 г.⁴ В профессиональной среде они известны как «Правила ММК», и в соответствии с ними на сегодняшний день формально не существует никаких причин, запрещающих или тормозящих распространение электронных коносаментов. Справедливости ради стоит отметить, что указанные «Правила ММК» не являются обязательным к применению документом.

Тем не менее, начиная с середины 1990-х гг., на рынок вышли несколько компаний, заявивших о создании собственной системы электронного коноса-

³ В деловом обороте и документообороте применяются также английские аббревиатуры *B/L* и *BOL*.

⁴ *Comité Maritime International (CMI) Rules for Electronic Bills of Lading*, dated 29th June 1990.

мента, среди них *Bolero*, *@GlobalTrade*, *TradeCard*, *CargoDocs*, *E-Title*, *edoxOnline*. При этом первопроходец этого рынка — платформа *SEADOCs* — обанкротилась.

Разработчики этих платформ предлагают своим участникам на возмездной основе следующие опции: электронный документооборот со всеми участниками перевозки, электронные экспортные декларации (в странах ЕС), автоматическую проверку по санкционным спискам, отслеживание местоположения грузов, проведение платежей, подписание коносамента онлайн. В целом набор услуг выглядит солидно, но не содержит позиции «электронный коносамент».

Показательно, что на сегодняшний день со стороны всех вышеупомянутых платформ отсутствуют заявления о готовности выпускать коносаменты в электронном виде, а также даже попытки реализации оборотоспособной (*negotiable*) функции коносамента. В свою очередь, банковским сообществом также не предпринимаются ровным счетом никакие усилия для создания практики акцепта электронного документа для целей осуществления аккредитивной формы расчета.

В этом контексте особняком стоит платформа *Bolero*, которая была создана совместными усилиями SWIFT⁵ и TT Club⁶. Изначально перед *Bolero* учредителями была поставлена крайне амбициозная задача — достижение функциональной совместимости различных компаний и отраслей, вовлеченных в международную торговлю. Создатели платформы *Bolero* приложили массу усилий, чтобы ее электронные документы были полностью совместимы как с eUCP⁷, так и со стандартами SWIFT. Однако достоверная информация о результатах работы платформы, по сути, отсутствует.

Из всех вышеперечисленных платформ только *edoxOnline* в перспективе обещает электронный сбор документов для подтверждения права собственности на товар.

Так, в представлении целого ряда участников ВЭД и логистов существует крайне популярное, но абсолютно неверное утверждение о том, что коносамент подтверждает право собственности на товар (*document of title*). Важно, что такая функция коносамента не установлена ни одной нормой международного частного морского права. Она не содержится и ни в одной из известных авторам национальных юрисдикций, в т.ч. российской.

Справедливости ради требуется отметить, что исключительно в законодательстве США, а именно в «Законе США о перевозке грузов морем 1936 года»⁸, есть параграф 1300, который прямо и однозначно называет коносамент документом, передающим право собственности (Холопов, Голубчик, 2021).

⁵ Общество всемирных межбанковских финансовых каналов связи (*Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications*, SWIFT), кооперативное общество, созданное в 1973 г. по законам Бельгии.

⁶ Клуб взаимного транспортного страхования (*Through Transport Club*), более известен по сокращенному названию — TT Club.

⁷ Унифицированные правила и обычаи для электронных документов (eUCP) как дополнение к Унифицированным правилам и обычаям для документарных аккредитивов (UCP 600).

⁸ US Carriage of Goods by Sea Act 1936 (COGSA).

Итак, выявлено, что все платформы без исключения предлагают своим клиентам некую электронную систему, упрощающую подготовку документов и их обращение в весьма узком кругу участников, в основном по линии *грузоотправитель — таможенные органы страны отправления — контейнерный морской перевозчик — таможенные органы страны назначения*. В ряде случаев в такой цепи возможно участие банков продавца и покупателя, но исключительно с целью проведения обычного платежа переводом. В части присоединения к платформе таможенных органов авторы полагают, что речь может идти о странах ЕС и некоторых странах Европы, не являющихся членами ЕС, при этом ни одна из вышеупомянутых платформ не называет конкретные страны, таможенные органы которых готовы сотрудничать с ними.

Таким образом, электронные платформы, существующие и существовавшие с середины 1990-х гг. пока неспособны сформировать полноценный электронный коносамент, приемлемый для расчетов по аккредитиву, имеющий доказательную силу в рамках договора морской перевозки груза и пригодный для предъявления в таможенные органы. Следовательно, все эти системы формируют не электронный коносамент, а «безбумажный» или, по сути, квазиэлектронный. Такой документ действительно существует в электронном виде, но приемлем он исключительно в рамках компании, эмитировавшей этот документ.

«Безбумажные» коносаменты: система телекс-релиза

К числу «безбумажных» транспортных документов можно отнести давно и успешно используемые электронные билеты на пассажирские поезда и самолеты, накладные на перевозку грузов железнодорожным транспортом, сформированные в системе ЭТРАН⁹, принадлежащей ОАО «РЖД», а также грузовые авианакладные, формируемые в системе одного конкретного авиаперевозчика. В случае, если авиаперевозка (и пассажирская, и грузовая) осуществляется последовательно несколькими различными перевозчиками, то выпуск единого «безбумажного» билета или накладной просто невозможен.

В этой связи, представляется уместным упомянуть один весьма полезный технологический прием документооборота, реализованный всеми крупнейшими перевозчиками контейнеров на линейном судоходстве в середине 1990-х гг., который при необходимости неоднократно и успешно выдавался за полноценный электронный документооборот. Это *телекс-релиз (telex-release)*, а у некоторых перевозчиков он может носить наименование — *экспресс-релиз (express-release)*.

Суть этой технологии заключается в следующем: если перевозка контейнеров осуществляется по именному коносаменту, то у грузоотправителя нет жесткой необходимости в пересылке оригиналов коносаментов конечному грузополучателю. Вполне достаточно того, что до прибытия груза в порт назна-

⁹ Сокращение от автоматизированной системы «Электронная транспортная накладная» (АС «ЭТРАН»).

чения в любом офисе агента перевозчика, в любой стране мира можно сдать оригиналы коносамента. После этого в служебной системе появится отметка «B/L collect», т.е. с этого момента выполнено основное требование перевозчика — выдача груза исключительно против оригинала коносамента, и не существует никаких препятствий для выдачи этого конкретного груза получателю в порту назначения. Для этого в системе появляется отметка, разрешающая агенту в порту назначения выдать этот самый груз, разумеется, после того, как он будет выгружен на берег.

Более того, грузоотправитель или его доверенное лицо могут вообще не получать оригиналы документов, а сразу заявить о своем желании воспользоваться телекс-релизом. Тогда в служебной электронной системе агент проставит сразу две отметки: «B/L issued» и «B/L collect». В таком случае бумажные оригиналы просто не печатаются и может создаться ложное впечатление наличия электронного коносамента.

Эта практика, несомненно, востребована участниками рынка, а грузоотправитель избавлен от необходимости пересылать оригиналы документов получателю. Как результат — многократно возрастает скорость документооборота и полностью устраняется риск утраты оригиналов коносаментов.

Заключение

Представляется важным констатировать, что в логистике международной торговли, в т.ч. ее морском сегменте отсутствует сквозной электронный документооборот как таковой.

На практике имеет место оборот «безбумажных» (квазиэлектронных) транспортных документов, в т.ч. электронных коносаментов, которые работают исключительно внутри эмитировавшей его замкнутой электронной системы (платформы). В том случае, если документ необходимо использовать вне этой системы, то его необходимо переводить в привычную форму — на бумажный носитель.

В то же время при морских перевозках контейнеров в линейном сообщении активно используется технология телекс-релиза — это удобная и практичная разновидность безбумажного документооборота при морских линейных перевозках. Реализация такой технологии в трамповых перевозках невозможна с технической и правовой точек зрения.

Таким образом, в 1990–2020-х гг. несмотря на наличие правовой базы и заметно усовершенствовавшихся систем передачи информации так и не произошел реальный прорыв в использовании электронных документов при морских перевозках. «Безбумажные» документы в некоторых случаях имеют место, но полноценные электронные коносаменты так и не созданы. Отчасти, это может являться следствием консервативности (организационной, финансовой и технологической) мирового бизнес-сообщества, которому для нормальной и регулярной работы вполне хватает привычных бумажных документов и в ряде случаев «безбумажных» технологий.

Список литературы

- Голубчик А.М. Электронный документооборот на транспорте на современном этапе (отечественный и зарубежный опыт) // Проблемы международной транспортной политики : материалы Междунар. конф. М., 2022. С. 13–19. EDN: XPGXKE
- Голубчик А.М. Электронные перевозочные документы: планы и реалии // Логистика сегодня. 2021. № 4. С. 258–264. <https://doi.org/10.36627/2500-1302-2021-4-4-258-264> EDN: MELINP
- Голубчик А.М., Катюха П.Б. О некоторых аспектах применения электронного коносамента в практике нефтетрейдеров // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 4. С. 97–106. EDN: YMFRID
- Литвин Т.А., Остапчук Е.С., Полякова К.О. Правовые проблемы внедрения электронного коносамента в международные морские перевозки // Вестник государственного морского университета имени Адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2025. № 1. С. 48–52. EDN: ECGHOU
- Маркалова Н.Г. Влияние Роттердамских правил на развитие законодательства об электронном коносаменте // Московский журнал международного права. 2024. № 2. С. 79–91. <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2024-2-79-91> EDN: DGYUCP
- Спартак А.Н., Кравченко Ю.Б. Ключевые мирохозяйственные тренды в текущем десятилетии // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 12. С. 7–26. <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2021-12-7-26> EDN: ZPWSYO
- Стрелец И.А., Чебанов С.В. Цифровизация мировой торговли: масштабы, формы, последствия // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 1. С. 15–25. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2020-64-1-15-25> EDN: DGMWHA
- Холопов К.В., Голубчик А.М. Документарные операции в международных расчетах : монография / Координационный совет по логистике. М. : Первый том, 2021. 252 с.
- Холопов К.В., Данчеева Н.В. Толкование коносаментов во внешней торговле. М. : Русайнс, 2015. 152 с. <https://doi.org/10.15216/978-5-4365-0286-1> EDN: UDGVIB
- Krebs T. Electronic bills of lading, transnational and English law: blocking the blockchain // *Uniform Law Review*. 2024. Vol. 28. № 3–4. P. 328–338. <https://doi.org/10.1093/ulr/unad022>
- Todd P. Electronic bills of lading, blockchains and smart contracts // *International Journal of Law and Information Technology*. 2019. Vol. 27. № 4. P. 339–371. <https://doi.org/10.1093/ijlit/aaaa002>

References

- Golubchik, A.M. (2021). Electronic transport documents: Ideals and realities. *Daily Logistics*, (4), 258–264. (In Russ.). <https://doi.org/10.36627/2500-1302-2021-4-4-258-264> EDN: MELINP
- Golubchik, A.M. (2022). Electronic transport document-turnover as of today (Russian and foreign practices). *Proceedings of international conference “Current problems of international transport policy”*, Moscow, 13–19. (In Russ.). EDN: XPGXKE
- Golubchik, A.M., & Katykha, P.B. (2021). Some aspects of the possibility of application of electronic bills of lading int petrotrader’s practice. *Russian Foreign Economic Journal*, (4), 97–106. (In Russ.). EDN: YMFRID
- Kholopov, K.V., & Dancheeva, N.V. (2015). *Unveiling bills of lading in foreign trade*. Moscow: RuScience. (In Russ.). <https://doi.org/10.15216/978-5-4365-0286-1> EDN: UDGVIB
- Kholopov, K.V., & Golubchik, A.M. (2021). *Documents in international transactions*. Moscow: Pervyi Tom publ. (In Russ.).
- Krebs, T. (2024). Electronic bills of lading, transnational and English law: Blocking the blockchain. *Uniform Law Review*, 28(3–4), 328–338. <https://doi.org/10.1093/ulr/unad022>

- Litvin, T.A., Ostapchuk, E.S., & Polyakova, K.O. (2025). Legal problems of introducing an electronic bill of lading in international maritime transportation. *Herald of Ushakov State Maritime University*, (1), 48–52. (In Russ.). EDN: ECGHOU
- Markalova, N.G. (2024). Impact of the Rotterdam rules on the legislation on electronic bill of lading. *Moscow Journal of International Law*, (2), 79–91. (In Russ.). <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2024-2-79-91> EDN: DGYUCP
- Spartak, A.N., & Kravchenko, Yu.B. (2017). Key global trends of the current decade. *Russian Foreign Economic Journal*, (12), 7–26. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2021-12-7-26> EDN: ZPWSYO
- Strelets, I.A., & Chebanov, S.V. (2020). Digitalization of world trade: Scope, forms, implications. *World Economy and International Relations*, 64(1), 15–25. (In Russ.). <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2020-64-1-15-25> EDN: DGMWHA
- Todd, P. (2019). Electronic bills of lading, blockchains and smart contracts. *International Journal of Law and Information Technology*, 27(4), 339–371. <https://doi.org/10.1093/ijlit/eaas002>

Сведения об авторах / Bio notes

Голубчик Андрей Моисеевич, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры УГМК «Международные транспортные операции», МГИМО МИД России, Российская Федерация, 119454, Москва, пр-т Вернадского, д. 76. ORCID: 0009-0004-0582-3935. SPIN-код: 9130-4789. E-mail: pigeon_am@mail.ru

Andrei M. Golubchik, Candidate of Science (In Economics), Associate Professor at the Department of International Transport and Logistics, MGIMO University, 76 Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russian Federation. ORCID: 0009-0004-0582-3935. SPIN-code: 9130-4789. E-mail: pigeon_am@mail.ru

Пак Егор Вадимович, кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой УГМК «Международные транспортные операции», доцент кафедры международных экономических отношений и внешнеэкономических связей им. Н.Н. Ливенцева, МГИМО МИД России, Российская Федерация, 119454, Москва, пр-т Вернадского, д. 76. ORCID: 0000-0001-5664-0435. SPIN-код: 1074-2081. E-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Egor V. Pak, Candidate of Science (In Economics), Head of the Department of International Transport and Logistics, Associate Professor of the Department of International Economic Relations and Foreign Economic Affairs named after N.N. Liventsev, MGIMO University, 76 Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russian Federation. ORCID: 0000-0001-5664-0435. SPIN-code: 1074-2081. E-mail: e.pak@inno.mgimo.ru