

**ПРИЛОЖЕНИЕ**  
**К «ВЕСТНИКУ ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»**  
**№ 4 (28) — 2019**

**Статьи студентов и преподавателей**  
**Юридического института**  
**Российского университета транспорта**  
**и других вузов**

## Содержание

---

<i>Агаева В. А.</i> Особенности правового регулирования безопасности движения наземного транспорта .....	4
<i>Аксенова А. А.</i> Основные направления совершенствования правового регулирования ОАО «Российские железные дороги» .....	7
<i>Аксенова Е. А.</i> Государственное регулирование на рынке услуг наружной рекламы.....	10
<i>Винокурова Д. В., Алещева Ю. С.</i> Марафон как источник приобщения студентов к физической культуре .....	13
<i>Алимарданов Ф. И.</i> Правовое регулирование предоставления туристских услуг в Российской Федерации.....	17
<i>Алимарданов Ф. И.</i> Международно-правовые стандарты осуществления туристской деятельности .....	20
<i>Ахалая Х. В.</i> Правовое обеспечение безопасности при использовании современных и инновационных систем управления транспортом.....	23
<i>Бадои М. С.</i> Проблемы правового регулирования деятельности коммерческих банков в Российской Федерации.....	26
<i>Бадои М. С.</i> Ответственность, связанная с деятельностью коммерческих банков .....	30
<i>Байрамов Б. А., Моргунов М. В.</i> Спорные вопросы принадлежности информации в Интернете .....	33
<i>Банцеекина Т. А.</i> Совершенствование правового регулирования детской безопасности на транспорте .....	38
<i>Гамидова А. М.</i> Применение международного опыта в сфере государственных закупок государственными унитарными предприятиями (на примере сферы транспорта) .....	41
<i>Гаркуша А. А., Юричева В. О.</i> Влияние физических упражнений на умственную деятельность студентов .....	43
<i>Гуреева А. Ю.</i> Проблемы трудоустройства инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья (на примере предприятий транспорта).....	47
<i>Гурьянова А. Д.</i> Социальные гарантии для матерей-одиночек, предусмотренные Конституцией Российской Федерацией .....	50
<i>Дорожневич А. В.</i> Правовое регулирование грузовых перевозок на авиационном транспорте.....	53
<i>Евстратьева А. И.</i> Проблемы и перспективы развития правового регулирования аудиторской деятельности в Российской Федерации .....	55
<i>Ермак М. В.</i> Пенсионное обеспечение граждан в Российской Федерации .....	60
<i>Зиновьева И. А.</i> Нормативно-правовые основы государственного управления транспортом в Российской Федерации.....	64
<i>Ковалева А. В.</i> Программно-целевой метод в бюджетном процессе и особенности его применения в России .....	67
<i>Ковалева А. В.</i> Подходы к формированию транспортной политики: мировой опыт .....	72
<i>Колемаскина Ю. А.</i> Особенности регулирования труда работников транспорта .....	79
<i>Колчанова М. А., Янчук А. Ю.</i> Взаимосвязь интеллектуальной деятельности и двигательной активности студенческой молодежи.....	83
<i>Крамаренко К. М.</i> Проблемы содержания трудового договора с работником в сфере транспорта.....	86
<i>Краснов Е. А.</i> Теоретико-правовые аспекты функционирования банков и банковских систем .....	88
<i>Лапушкина Д. М.</i> Особенности правового регулирования налога на профессиональный доход.....	93

<i>Лишук Д. Ю.</i> Ответственность сторон по договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом .....	96
<i>Лордкипанидзе А. З., Червякова Д. А.</i> Роль физической подготовки в формировании специалистов гражданской авиации .....	99
<i>Маслокова А. М.</i> Правовое регулирование налоговой системы Российской Федерации: проблемы и перспективы совершенствования .....	103
<i>Медведева А. М.</i> Безопасность автомобильных перевозок: проблемы и решения.....	106
<i>Митрофанов А. А.</i> Правовые аспекты современного развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.....	108
<i>Михайлова Н. Г.</i> Правовой режим имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги» .....	111
<i>Моргунов М. В., Байрамов Б. А.</i> Правовое регулирование и перспективы решения демографического кризиса в Российской Федерации.....	114
<i>Попов А. Д.</i> Актуальные проблемы страхования банковских рисков в Российской Федерации на примере кредита под залог приобретаемого транспортного средства .....	118
<i>Попов А. Д.</i> Актуальные вопросы обеспечения возвратности заемных средств по договорам банковского кредитования.....	122
<i>Родина А. П.</i> Права и обязанности сторон по договору доверительного управления имуществом .....	129
<i>Родина А. П.</i> Предпосылки возникновения договора доверительного управления имуществом .....	133
<i>Родионова К. А.</i> Правовое регулирование предпринимательской деятельности некоммерческих организаций.....	136
<i>Романова К. Е.</i> Проблемы правового регулирования труда женщин и лиц с семейными обязанностями .....	139
<i>Романова К. Е.</i> Судебная практика в сфере регулирования труда лиц с семейными обязанностями на транспорте .....	141
<i>Сидельников С. А.</i> Соотношение понятий «франчайзинг» и «коммерческая концессия» .....	143
<i>Сидельников С. А.</i> Некоторые вопросы ответственности сторон по договору коммерческой концессии.....	146
<i>Соколова А. Е.</i> Осуществление закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя): преимущества и недостатки .....	152
<i>Соловьева Е. А.</i> Способы разрешения споров, вытекающих из договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом .....	154
<i>Соловьева Е. А.</i> Правовое регулирование договора перевозки пассажира и багажа при оказании транспортных услуг на железнодорожном транспорте.....	157
<i>Субботина С. В.</i> Налоговые правонарушения и ответственность за их совершение .....	160
<i>Тахмазова С. Н.</i> Разрешение трудовых споров в России и за рубежом .....	163
<i>Федоров С. С.</i> Сроки проведения выездных налоговых проверок .....	165
<i>Чекмарева С. В.</i> Правовые вопросы ограничения дееспособности граждан .....	169
<i>Чумакова И. В.</i> Слияние и поглощение (M&A) как одно из направлений повышения производительности труда в транспортных компаниях .....	173
<i>Шемшур А. А.</i> Правовое регулирование банковской гарантии в современных условиях .....	178
<i>Якимов А. С.</i> Правовое регулирование конкуренции и монополии в предпринимательской деятельности .....	181

© Агаева В. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
valery.alex07@yandex.ru

## Особенности правового регулирования безопасности движения наземного транспорта

**Аннотация.** В статье автором будут рассмотрены вопросы, касающиеся основ и организации безопасности многочисленных объектов наземного транспорта. Будут изучены требования по безопасности наземного транспорта, а так же проведена оценка состояния защищенности объектов наземного транспорта на сегодняшний день.

**Ключевые слова:** транспорт; объекты; наземный транспорт; закон; защита; машины; транспортная инфраструктура.

---

Успехом деятельности разных видов транспорта, в том числе и наземного, является — правильная система организации перевозок. Если специалисты, работающие в транспортной сфере, грамотно и правильно выполняют свою работу, следуют инструктажу и следят за безопасностью на дорогах, то успешность транспортных предприятий гарантирована.

Поэтому каждому предприятию необходимо непрерывное совершенствование своей деятельности на основе логистики. Это позволяет предприятию эффективно управлять имеющимися ресурсами, обеспечивать своевременную перевозку пассажиров при наименьших затратах.

Организованность и собранность транспортных операторов гарантирует успешное развитие транспортной системы и безопасность людей и транспорта в целом. Специалисты должны проходить тщательное обучение и стажировку, ведь от этого и зависит качество и безопасность транспортных перевозок.

Для страны основная социально-экономическая задача является как раз безопасность дорожного движения. Происшествия на дорогах несет большой ущерб, как в моральном смысле, так и в материальном обществе, да и отдельным категориям граждан в целом. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами не только взрослые люди, но и дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию.

В ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

Внедрение программ повышения безопасности на дорогах России Президент Российской Федерации В. В. Путин в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации на 2013 год назвал одной из актуальных задач развития страны<sup>2</sup>.

Вопрос, который мы рассматриваем в данной статье очень актуален на сегодняшний день. Число аварий за последние годы доказывает, что количество автомобилей значительно увеличилось за последние годы и в последствии это привело к росту числа дорожно-транспортных происшествий. Решение наиболее актуальных задач в этой

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах».

сфере является одним из условий эффективного развития Российской Федерации на современном этапе. Проблема безопасности дорожного движения в общем контексте обеспечения эффективной защиты жизни россиян приобрела особую остроту и привлекает пристальное внимание руководства страны и гражданского общества в целом. Потери, которые приносят дорожно-транспортные происшествия, превышают ущерб от других видов катастроф.

Что бы справиться с этой задачей, государство должно принимать соответствующие меры, а именно создавать необходимые законы и обеспечивать их исполнение. Через них государство должно воздействовать на все объекты и субъекты, которые включены в транспортную систему. Следовательно, безопасность обеспечивается субъектами системы<sup>1</sup>.

Благодаря законам, обеспечивается порядок и создаются правовые основы, которые регулируют основы транспортной безопасности. Федеральный закон «О транспортной безопасности» определяет соблюдение транспортной безопасности, как выполнение физическими лицами, следующим либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных правительством Российской Федерации.

Все это относится не только к наземному транспорту, но и ко всем остальным видам (морскому, воздушному, подземному, железнодорожному).

Государственная политика Российской Федерации в современных условиях в целях снижения уровня безопасности дорожного движения ужесточает административную ответственность, увеличивает санкции за правонарушения в области дорожного движения. В настоящее время ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения предусмотрена по 37 статьям КоАП РФ в виде административных штрафов.

Рассмотренная выше ситуация в области транспорта требует решительных законодательных мер. Во время принятые меры приведут к минимуму нарушений правил дорожного движения и в результате сокращения гибели и травмирования людей.

Немаловажной научной проблемой является оценка состояния транспортной безопасности как в целом, так и по различным видам транспорта, регионам и т.п. Для выявления критериев транспортной безопасности целесообразно использовать индикаторы, позволяющие оценить имеющийся уровень безопасности, вектор ее развития, угрозы и т.п. Важность такого рода исследований очевидна<sup>2</sup>.

От уровня безопасности функционирования транспортной системы в значительной степени зависит успешное решение социально-экономических программ российского государства. Но вместе с развитием транспортной системы и ростом количества транспортных средств растут и уровень аварийности на транспорте, и количество погибших и раненых, в том числе огромные материальные убытки.

Безопасность в данном случае обеспечивается в первую очередь самим водителем, его опытом и умением в вождении. Правила вождения и другие правила контролируются Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения, ранее носившего название Департамент обеспечения безопасности дорожного движения.

Для пассажиров тоже существует ряд правил, которые они должны соблюдать, что бы предотвратить случаи, вызывающие опасность для их жизней. Основным аспектом в обеспечении безопасности движения пассажирского маршрутного транспорта должен быть учет мест повышенной опасности для движения. Опасность в движении

---

<sup>1</sup> Духно Н. А, Землин А. И. Транспортное право. Общая часть: учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М. : Юридический институт МИИТа, 2017.

<sup>2</sup> Землин А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в современной России // Транспортная безопасность. 2017. № 1 (13).

прежде всего определяет скорость, выражаемая в значениях кинетической энергии, которая может в результате ДТП превратиться в разрушения транспортных средств и травмирование людей. Следовательно, скорость движения пассажирского маршрутного транспорта должна формироваться с учетом уровня опасности участков и узлов улично-дорожной сети.

© Аксенова А. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта

## Основные направления совершенствования правового регулирования ОАО «Российские железные дороги»

**Аннотация.** В статье проанализированы долгосрочные перспективы трансформации холдинга ОАО «Российские железные дороги» в эпоху цифровизации экономики Российской Федерации: задачи, цели, пути достижения и прогнозируемые результаты программ развития транспортной отрасли.

**Ключевые слова:** правовое регулирование, российские железные дороги, цифровая экономика, транспортная отрасль, железнодорожный транспорт, принципы управления, корпоративное управление.

---

Безусловно, транспортная отрасль отличается масштабами своей деятельности и Российские железные дороги всегда были ее движущим локомотивом развития. Правовое регулирование деятельности ОАО «РЖД» сложное, многоступенчатое и затрагивает различные отрасли российского права.

В соответствии с п. «и» ст. 71 Конституции РФ федеральные транспорт и пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации. Соответственно, в компетенцию Правительства РФ входит решение вопроса организации государственного управления транспортом, а также разработка и внесение на рассмотрение законодательных органов проектов федеральных законов о федеральном транспорте и путях сообщения. Организация управления транспортом, не относящимся к федеральному, возлагается на органы исполнительной власти субъектов РФ [2, стр. 66].

19 марта 2019 г. Правительство РФ опубликовало распоряжение № 466-р, одобряющее Долгосрочную программу развития ОАО «РЖД» до 2025 года.

Программа разработана с учетом Послания Президента РФ Федеральному Собранию и Указа Президента от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, Транспортной стратегии России на период до 2030 года, Стратегии развития железнодорожного транспорта в России до 2030 года, Стратегии инновационного развития России на период до 2020 года, Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года.

В эпоху развития цифровой экономики, цифровая трансформация транспортного комплекса неизбежна. Цифра приходит в транспорт и логистику, способствуя социально-экономическому развитию страны.

Скоро, вполне вероятно, обыденными станут беспилотный транспорт, интеллектуальные системы управления транспортными потоками, «умные» дороги, которые самостоятельно способны отслеживать те же самые нелегальные перевозки, и многое другое, что еще совсем недавно казалось и даже сегодня кажется фантастикой или полужантомантикой [<http://government.ru/news/>].

Современные технологии помогут оптимизировать способы и маршруты доставки грузов, отследить геолокацию, состояние товаров и транспортных средств, улучшить работу персонала.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.

Реализация данных проектов возможна при логически правильно выстроенном комплексном правовом регулировании отрасли.

ОАО «Российские железные дороги» в программе долгосрочного развития холдинга, в качестве своей цели обозначили — повышение качества предоставляемых транспортных и логистических услуг за счет применения цифровых технологий. Приоритетными задачами компании, в рамках развития программы и цифровизации отрасли, являются: совершенствование комплексного обслуживания грузоотправителей и повышение качества грузовых перевозок; улучшение условий транспортной мобильности людей внутри и между экономическими зонами; развитие зарубежной деятельности ОАО «РЖД», включая привлечение транзита, развитие контейнерных перевозок; расширение сети высокоскоростных магистралей, развитие скоростного движения; обновление парка подвижного состава, в том числе тягового, с учетом заключения с его производителями контрактов жизненного цикла; развитие инфраструктуры для обеспечения перспективных объемов перевозок и повышение производственной эффективности; обеспечение необходимого уровня транспортной и экологической безопасности; переход на «цифровую железную дорогу» (проект «Цифровая железная дорога» реализуется ОАО «РЖД»).

Качественным показателем программы будет являться вклад ОАО «РЖД» в рост валового внутреннего продукта страны, с помощью развития скоростных и высокоскоростных перевозок.

Реализация долгосрочной программы развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года должна быть синхронизирована с совершенствованием нормативно-правовой базы отрасли.

В связи с этим, мы выделим наиболее важные направления деятельности, требующие правовых модернизаций.

Первое — совершенствование системы тарифного регулирования предполагает, внесения изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ; Положение о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок»; методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках (приказ Росстата от 30.08.2013 № 166-т/1). Внесение поправок в представленные правовые акты будет способствовать формированию прогрессивной тарифной системы, ее адаптации к рыночным механизмам экономики и изменениям ценовой политики, негативно влияющей на деятельность железнодорожного транспорта, а также обеспечению безубыточности деятельности железнодорожного транспорта в части приведения уровня тарифов на грузовые железнодорожные перевозки к экономически обоснованному уровню и повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Второе — это грузоперевозки. Современные технологии помогут перейти на цифровое управление потоками, выбирать оптимальные способы доставки груза, планировать маршруты в зависимости от загрузки путей сообщения. Для этого необходимо расширить полномочия участия ОАО «РЖД» в обустройстве железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, снять ограничения; подписание долгосрочных контрактов между грузоотправителями и перевозчиком, содержащих положения о закреплении гарантированных объемов перевозки и взаимных обязательствах, о порядке возможного перераспределения предъявляемых к перевозке



объемов грузов, а также об ответственности и правах каждой из сторон в случае невыполнения либо превышения гарантированных объемов перевозки; формирование правовых условий применения механизма недискриминационного распределения заявок грузоотправителей, их дораспределения при отказе от перевозки либо появлении дополнительной потребности или провозной способности инфраструктуры, порядка приоритизации поступающих заявок. Для достижения целей в области грузоперевозок необходимо внести изменения в следующие нормативные правовые акты и иные документы: Федеральные законы «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»; «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»; «О концессионных соглашениях»; «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Закон РФ «О Государственной границе Российской Федерации»; Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок, утвержденный распоряжением открытого акционерного общества «Российские железные дороги» от 28.12.2012 № 2786р; правила контрейлерных перевозок.

Безусловно, рассмотренные направления деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» не являются исчерпывающими, важными для отрасли и требующими соответствующих законодательных новел остаются пассажирские перевозки, здесь необходимо принять ряд абсолютно новых нормативных правовых актов. Отдельного внимания требуют вопросы повышения эффективности использования имущества и применения мер корпоративного управления федеральной собственностью. С помощью единого правового поля и четкой гармонизации российского законодательства необходимо обеспечить соблюдение требований транспортной безопасности, что будет способствовать снижению объемов количества правонарушений и преступлений, рисков в области безопасности движения.

А. И. Землин рассматривает транспортную безопасность: «...в качестве составной части национальной безопасности Российской Федерации представляет собой визуализируемое и дифференцируемое с использованием научно вырабатываемых критериев состояние и развитие урегулированных правом общественных отношений в сфере экономики, которое обеспечивает непрерывное и эффективное производство, обмен, распределение и потребление материальных и нематериальных благ в интересах личности, общества и государства» [1; стр. 13]. Безопасность — это результат работы четкого сложного организма управления.

Таким образом правовое регулирование в сфере железнодорожного транспорта — это комплекс мер, определяемых государством с учетом стратегических программ развития Российской Федерации, цифровизации экономики и средств управления, с целью интеграции высокоскоростных перевозок в мировое пространство и прироста валового внутреннего продукта страны.

### **Литература**

1. Землин, А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в современной России // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 1(13).
2. Транспортное право. Общая часть : учебник / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — Москва : Юридический институт МИИТа, 2017.

© Аксенова Е. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
Lena.aksenova.96@BK.RU

## Государственное регулирование на рынке услуг наружной рекламы

**Аннотация.** В статье рассказывается о взаимодействии наружной рекламы с крупными компаниями и эффективности наружной рекламы.

**Ключевые слова:** оеклама, наружная реклама, рекламирование, раскрутка.

---

Насколько эффективно работает наружная реклама? По мнению людей и маркетологов наружная реклама занимает одно из первых мест в сфере рекламы. Это происходит из-за того, что в отличие от других видов рекламы, имеется большой объем людей, который каждую секунду меняется.

Сейчас, люди редко читают газеты и смотрят телевизор, таким образом, в настоящее время более, эффективно и не навязчиво работает именно наружная реклама. Надо понимать, как и где лучше располагать наружную рекламу. Например, не стоит располагать рекламу около дороги, где не бывает пробок и слабый машинопоток. Лучше всего будет расположить ее в местах, где есть светофоры, пешеходные зоны, пробки и где гуляют люди. Это как раз и будет являться эффективной рекламой. Таким образом, мало разместить наружную рекламу, самое главное определить вид наружной рекламы. Наружная реклама представляет собой следующие виды:

1. Щиты с информацией (билборды, брендмауэры, сити-форматы, штендерная реклама, тривижены);
2. Столбы, тумбы, киоски, павильоны, ламбрекены, пилоны, тролы; перетяжки, транспаранты;
3. Надписи в небе (воздушные шары, дирижабли);
4. Электрофицированное (или газосветное) панно с неподвижными или бегущими надписями («бегущая волна»);
5. Пространственные конструкции для размещения плакатов в нескольких плоскостях;
6. Вывески магазинов;
7. Реклама на световых экранах (световые и неоновые установки);
8. Лайтбоксы (рекламные конструкции с подсветкой);
9. свободно стоящие витрины с товарами.

Рекламные щиты и наружная реклама процветают в эпоху смартфонов. Например, Netflix<sup>2</sup> каждый год производит контент, а именно документальные фильмы, сериалы и кулинарные шоу на миллиарды долларов. Но, как и любая техническая фирма, она также активно инвестируется в рекламу, продвигается и исследует рынок рекламы.

Когда компания искала новых писателей, режиссеров и актеров, заинтересованных в создании идей и работе на сайте, у нее было много вариантов, но компания решила, что покупка рекламного щита на Сансет-Стрип в Лос-Анджелесе за 150 млн долл. — это

---

<sup>1</sup> **Научный руководитель** — кандидат юридических наук, доцент **Е. И. Кобзева**.

<sup>2</sup> **Netflix** — американская развлекательная компания, поставщик фильмов и сериалов на основе потокового мультимедиа. Основана 29 августа 1997 г. Ридом Хастингсом и Марком Рэндольфом[2]. Штаб-квартира находится в Лос-Гатос, Калифорния.

лучший путь. В мире рекламы — большое объявление, расположенное над улицей, по которой ежедневно проходит желаемая аудитория, по-прежнему дает результаты.

Стратегия Netflix принимается многими крупнейшими мировыми брендами во время возрождения наружной рекламы. Рост рекламных щитов и цифровых вывесок, известных в отрасли как цифровая реклама «вне дома» (DOOH), во многом объясняется, а не вопреки общему переходу на цифровую рекламу.

Таргетинг на рекламу, мобильные технологии и поддерживаемые рекламой онлайн-медиа означают, что большая часть аудитории отрасли скрывается за своими смартфонами, просматривая рекламные баннеры и пропуская рекламные ролики. Но в реальной жизни нет пропуска или блокировки рекламы. Не возможно не заметить или заменить наружную рекламу из-за мобильных технологий, она будет всегда привлекать наше внимание, больше чем что-то другое и эффективней.

На сегодняшний день четверо из 10 крупнейших спонсоров рекламных щитов — это технические фирмы (Apple, Google, Amazon и Netflix).

Этот сектор был таким ярким пятном для рекламы в последние годы. Экраны дешевеют, и наполнять их динамичным конкурентным контентом становится все проще. По данным PricewaterhouseCoopers, в последние годы расходы на цифровую наружную рекламу ежегодно увеличиваются на 15%, а с 2010 г. — на 35%, и к 2020 г. будут превышать традиционные расходы на наружную рекламу. Фактически, наружная реклама была единственной категорией традиционных средств массовой информации, показавшей рост в этом году. По оценкам, 33,5 млрд долл. выручки, цифровое разнообразие, которое выросло на 16%, было основной движущей силой.

Наружная реклама получает цифровое обновление

Наружная реклама одна из самых старых форм рекламы, которая стала известной, когда в начале XX в. впервые появились автомобильные дороги. По данным исследования, проведенного Американской ассоциацией наружной рекламы, на каждый доллар, потраченный на наружную рекламу, вы получаете рентабельность инвестиций в размере 5,97 долл., что на 40% эффективнее, чем при цифровом поиске. Старые рекламные щиты имеют датчики и технологии для анализа и улучшения ориентации на пешеходов.

Большие экраны с более высоким разрешением, а также улучшенная версия означают, что рекламные щиты станут еще эффективнее. Компьютеры сами решают, когда и где размещать цифровую рекламу автоматически — означает, что вывески в городе станут все более интерактивными и отзывчивыми, и актуальными.

Сеть Link в Нью-Йорке позволяет рекламодателям настраивать таргетинг на определенные местоположения и обновлять рекламу в режиме реального времени по мере развития рекламной компании. Наружное медиа-агентство Project X показало рекламу во время снежной бури в Чикаго, которая направила потребителей в ближайший магазин Kmart, чтобы купить лопаты для снега.

Google даже начал тестировать свою рекламную технологию DoubleClick в Лондоне, позволяя покупателям рекламы через программу, покупать рекламное место на экранах над дорогами, центрами городов и транзитными центрами.

Уже сейчас фирмы, которые используют рекламные щиты на шоссе, используют мобильные данные для измерения времени задержки на наших все более перегруженных дорогах. Исследования также показывают, что физические рекламные щиты и телефоны действительно хорошо работают вместе. По данным рекламного консалтинга WARC, рейтинг кликов на мобильных устройствах увеличивается на 15%, и 46% потребителей в США. Сегодняшняя цифровая реклама должна постоянно находить баланс для потребителей и прибыльностью для рекламодателей, и все это без нарушения конфиденциальности и закона.

Больше всего используют наружную рекламу:

1. Строительные компании, торговые центры, крупные гипермаркет, торговые центры, магазины.

2. Наружную рекламу в сфере недвижимости. Им удобно размещать крупные баннеры, щиты прямо на недостроенных объектах.

3. Развлекательная индустрия. (кинотеатры, театры, клубы и т.п.)

Критерии эффективности наружной рекламы:

1. поток проходящей мимо аудитории

2. степень влияния продукции конкурирующих фирм

3. Яркость

4. размер объявления

5. креативность текста

6. затененность и удобство обзора

7. влияние сезонных факторов (кроны деревьев)

8. близость расположения к метро и крупным магистралям и центральным улицам

9. близость расположения к рынкам, центру и пр. местам скопления людей.

10. наличие поблизости целевых групп потребителей.

11. Время раскрутки объявления.

12. расположение в местах повышенного внимания

Есть несколько подходов к размещению рекламы:

Паутина: щиты располагаются вокруг рекламируемого объекта. При этом их количество увеличивается по мере приближения.

Магистраль: Носители располагаются вдоль оживленных городских улиц. Щит может быть обращен в одну или в обе стороны движения машин.

Гнезда: Носители рекламы размещаются по несколько штук в наиболее посещаемых местах города, вблизи площадей, пересечения дорог.

Ситуационный — обычно им пользуются, когда не удалось забронировать определенные места. Поэтому вряд ли от него можно ожидать повышенной эффективности.

В соответствии с Федеральным законом «О рекламе» рекламировать запрещено:

1) тех, которые запрещены к производству или реализации на территории РФ;

2) наркотиков, психотропных веществ, растений, содержащих любые виды наркотических средств, психотропных веществ или их составляющих;

3) взрывчатые вещества и материалов, из которых можно изготовить взрывчатые вещества, кроме пиротехнических;

4) человеческих органов, тканей в качестве предметов торга;

5) несертифицированных товаров или продуктов, которые требуют наличия сертификата;

6) продукции без наличия лицензий и государственной регистрации при требовании иметь данные документы;

7) табака, табачной продукции, любых видов табачных изделий, курительных трубок и других сопутствующих товаров. Например, кальянов, зажигалок, бумаги для изготовления сигарет или сигар и пр.;

8) медицинских услуг по прерыванию беременности.

Таким образом, наружная реклама является наиболее эффективным для механизма маркетинга, с помощью именно этого вида рекламы, можно ненавязчиво и эффективно донести предложения заинтересованным лицам

Рекламные щиты размещаются вдоль дорог, автотрасс, улиц, где гуляют и проходят люди, которым реклама несет напоминающий и запоминающий характер, как потенциальным клиентам, которые могут приобрести ту или иную вещь.

© Винокурова Д. В., Алещева Ю. С.<sup>1</sup>  
— студенты Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Марафон как источник приобщения студентов к физической культуре

**Аннотация.** Марафон является одним из интереснейших и сложнейших спортивных мероприятий. Это не только способ приобретения прекрасной физической подготовки, но и возможность получения массы положительных эмоций, гордости за собственные достижения. Популяризация марафонского бега среди молодежи, в частности среди студентов, значительно повысит культурное сознание населения в отрасли бега и спорта в целом.

**Ключевые слова:** марафон; марафонский бег; марафонец; спорт; мероприятие; физическая подготовка; студент.

---

Насущной проблемой в наше время является пассивность молодого поколения в ведении здорового и активного образа жизни. Одним из решений данного обстоятельства можно признать привлечение внимания молодежи к участию в марафонах. Зарождение марафонского бега уходит своими корнями в глубокую древность. История возникновения данной спортивной дисциплины связана с подвигом античного воина. Согласно древнегреческой легенде, описанной Плутархом, в 490 году до нашей эры, после триумфальной победы над персами в битве за Марафон, греки отправили гонца, чтобы сообщить радостную весть. Греческий воин по имени Фидиппид пробежал не останавливаясь, от Марафона до Афин, расстояние, равное примерно 40,2 км. Он преодолел внушительную дистанцию между городами в рекордно короткое время, но достигнув Афин промолвил: «Радуйтесь, мы победили», рухнул на землю и скончался.

Факт о подвиге Фидиппида почерпнут из записок римского историка, который жил спустя 6 веков после этого события. А древнегреческий историк Геродот, современник Битвы при Марафоне, свидетельствует о том, что Фидиппида афиняне, сражавшиеся с персами, направили в Спарту с просьбой прислать войско в помощь. Гонец благополучно одолел 1240 стадиев (238,39 км), достигнув цели «рано на заре следующего дня». Это было за несколько дней до марафонской битвы, Фидиппид не успел восстановить силы, и бег от Марафона до Афин оказался для него роковым. Позже он стал национальным героем, и в Афинах в его честь возвели памятник, который стоит и по сей день.

Вдохновленный этой историей французский филолог Мишель Бреаль предложил в память о воине-гонце включить бег от Марафона до Афин в программу первых Олимпийских игр нашего времени, которые проходили в 1896 г. в греческой столице. Эту идею поддержал Пьер де Кубертен, основатель современных Олимпийских Игр, также, как и ее греческие организаторы. В том же году Международный олимпийский комитет измерил фактическую длину дистанции от поля битвы в Марафоне до Афин — она оказалась равной 34,5 км.

Длина марафонского пробега изначально не была фиксированной, поскольку важным было только то, что все спортсмены бежали по одному и тому же маршруту. В связи с этим длина дистанции выбиралась довольно произвольно. Протяженность беговых трасс поначалу устанавливалась по-разному. На первых Олимпийских играх и во многих других длина обычно составляла 40 км. Затем в 1908 г. на лондонских Играх, протяженность трассы составляла 42 км 195 м. Историки спорта утверждают, что уве-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — ассистент кафедры «Физическая культура и спорт» Российского университета транспорта (МИИТ) Е. В. Плеханова.

личение дистанции произошло для того, чтобы королевская семья могла с удобством наблюдать за пробегом из окон Виндзорского замка. Тем не менее данная дистанция не была официально признана для проведения Олимпийских игр, и уже в 1912 г. в Стокгольме длину сократили до 40,2 км. Впрочем, в 1920 г. в Антверпене вновь увеличили до 42 км 195 м.

Окончательно длина дистанции марафонского забега в 42 км 195 м как официальная длина олимпийского марафона была установлена в 1921 г. Международной любительской легкоатлетической федерацией (нынешняя IAAF), и начиная с Олимпиады 1924 г. длина классического марафона не меняется и составляет 42 км 195 м. Всего на первых семи Олимпиадах было 6 различных марафонских дистанций от 40 до 42,75 км. В 2004 г. марафонский забег состоялся по тому же отрезку, по которому в свое время бежал Фидиппид. Маршрут брал свое начало в Марафоне, а заканчивался в Афинах на стадионе Panathinaiko, практически там же, где и заканчивался первый марафонский забег. Согласно традиции, заложенной еще на первых Олимпийских играх современности в 1896 году, мужской марафон является заключительным событием программы по легкой атлетике с финишем на главном Олимпийском стадионе, обычно за несколько часов до закрытия или даже как часть программы закрытия Олимпийских игр.

Марафон — это масштабное культурно-спортивное мероприятие (в классическом виде), представляющее собой дисциплину легкой атлетики, заключающееся в забеге на дистанцию 42 км 195 м. На сегодняшний день существительное «марафон» стало нарицательным, так, часто им называют различные длительные забеги, которые проходят на пересеченной местности или в сложных условиях, в том числе экстремальных, хотя само событие проводится на шоссе.

Если говорить о классификации «классических» марафонов в зависимости от экономической составляющей, то различаются некоммерческие и коммерческие.

Некоммерческие марафоны входят в программу летних Олимпийских игр, чемпионатов Европы, мира, чемпионатов стран, континентов и других стартов. Коммерческие марафоны каждый год проводятся в крупнейших городах мира, среди них особое место занимает World Marathon Majors (Большая пятерка марафонов). Вышеуказанные марафоны открыты для участия любителям бега.

Отдельно стоит выделить сверхмарафон и полумарафон. В качестве сверхмарафона рассматривается любой забег дистанция, которого превышает дистанцию традиционного марафона. Полумарафон, наоборот, включает в себя лишь половину марафонской дистанции, однако аналогично марафону является популярной дистанцией в шоссежном беге.

Представляется интересным также рассмотреть и четверть марафонской дистанции — четвертьмарафон. Официально он не является дисциплиной легкой атлетики, но в мировом любительском беге приобрел популярность с начала 2010-х годов. Четвертьмарафон проводится параллельно с марафонскими забегами в рамках традиционных марафонов и полумарафонов.

Основной задачей проведения марафона является популяризация физической культуры и спорта, здорового образа жизни и бега. Также среди полезных свойств, рассматриваемого института, можно выделить хорошую физическую подготовку, как результат проделанной работы. Марафонцы также приобретают полезные знакомства, и главное, после забега испытывают эйфорию бегуна, гордость за собственные достижения. Молодое поколение как никто должно осознавать всю важность своего физического и спортивного состояния, поэтому такого рода мероприятия имеют перспективы распространения и внедрения в жизнь молодежи, в том числе студентов. По мнению Скипа Брауна и Джона Грэхема марафон хоть и является испытанием высшей сложно-

сти, почти каждый здоровый человек, располагающий силой воли, а также прошедший определенную физическую подготовку, может принять в нем участие.<sup>1</sup>

Основные мировые марафоны проводятся под предводительством и по правилам, разработанным Ассоциацией международных марафонов и пробегов (AIMS). Правила AIMS подтверждены Международной ассоциацией легкоатлетических федераций (IAAF). Если говорить о марафонах, проводимых в России, то ежегодно их насчитывается порядка 50, примерно столько же, сколько в соседней Финляндии. К сожалению, марафонское движение в России сильно отстает от мирового, учитывая количество локаций, участников. Крупнейшими по количеству финишировавших являются Московский Марафон, Московский международный марафон мира, Белые ночи и Сибирский международный марафон.

Следует отметить, что основными особенностями марафонской дистанции являются постоянный темп и поддержание количества воды в организме. Именно поэтому на трассах марафонов (как правило, через каждые 5 км) находятся пункты питания, снабжающие бегунов водой, энергетическими напитками и продуктами питания (в основном рацион включает в себя бананы, сухофрукты). Немаловажными в проведении соответствующего мероприятия являются благоприятная погода для бега — 14—16 °С, а также время старта — как правило, в первой половине дня приблизительно в 8:30—11:00 утра.

Даже для спортсмена с большим опытом преодоление марафона — огромная физическая нагрузка. Поэтапная и обдуманная подготовка к марафону — основное условие успеха. Говоря о студентах, как об отдельном элементе марафона, стоит определить роль ВУЗа, в их становлении в качестве полноценных марафонцев. Соответствующее учебное заведение, в первую очередь, может ознакомить обучающихся со специализированной литературой, разъяснить основные биологические, психологические и физические процессы в организме. Так, за основу можно взять работу Энрико Арселли и Ренато Канова, те большое внимание уделили научному подходу в подготовке спортсменов к марафонскому бегу<sup>2</sup>. Немаловажным является составление преподавателем, как квалифицированным специалистом, программы тренировок, питания в зависимости от индивидуальных возможностей и потребностей студента. Например, в качестве общей программы подготовки к марафону возможно приобщить труд Артура Лидьярда и Гарта Гилмора, которые поэтапно определяют действия спортсмена.<sup>3</sup> Решающую роль играет не только контроль со стороны ВУЗа за состоянием будущего марафонца, но и предоставление им соответствующего технического оборудования, беговых площадок, обеспечивающих полноценную физическую подготовку.

Таким образом, марафоны являются одной из важнейших составляющих для привлечения студентов к спортивному образу жизни. Российский университет транспорта (МИИТ) способствует развитию у студентов интереса посредством проведения увлекательных спортивных мероприятий или же участия в мероприятиях, проводимых в России. Студенты активно поддерживают спортивную славу университета и достигают побед в разных спортивных состязаниях. В 2019 г. студенты, преподаватели и сотрудники Российского университета транспорта отметили День железнодорожника участием в благотворительном забеге в Лужниках.

Спортивно-музыкальный фестиваль «Достигая цели!» прошел в воскресенье, 4 августа. Наш университет уже не первый раз участвует в данном мероприятии. Начиная с 2016 года празднование проходит в формате спортивного фестиваля для всей семьи, ключевое мероприятие которого — благотворительный забег. Существует три дистанции 1520, 5 км и 10 км. В забеге на различные дистанции приняли участие более 100

<sup>1</sup> Браун С., Грэхем Дж. Цель — 42. Практическое руководство для начинающего марафонца. М., 1979. С. 8.

<sup>2</sup> Арселли Э., Канова Р. Тренировка в марафонском беге: научный подход. М. : Терра-Спорт, 2000. С. 71.

<sup>3</sup> Лидьярд А., Гилмор Г. Бег с Лидьярдом. М. : Физкультура и спорт, 1987. С. 163.

студентов Российского университета транспорта. Дистанцию в 10 км вместе со студентами пробежал ректор университета Александр Климов. В праздничном мероприятии также приняли участие: помощник Президента РФ Игорь Левитин, Министр транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих, генеральный директор — председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

В заключении отметим, что марафон — это мероприятие, направленное на приобретение и поддержание физического развития спортсмена. Для достижения эффективных результатов в оздоровлении населения, важно прививать особое отношение к спорту, путем проведения марафонского бега среди молодежи, начиная со студентов, ведь чем раньше человек задумается о влиянии спорта на собственный организм, тем быстрее произойдет улучшение качества его жизни.



© Алимарданов Ф. И.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта  
alimardanov.farukh@mail.ru

## Правовое регулирование предоставления туристских услуг в Российской Федерации

**Аннотация.** В статье поднимается вопрос правового регулирования деятельности предоставления туристских услуг в РФ. Был проведен анализ современного состояния туризма в России, изучены правовое регулирование туристской деятельности в РФ и его проблемы.

**Ключевые слова:** туризм, государственное регулирование, туристическая деятельность.

---

Центральное место в туристской индустрии принадлежит туристской деятельности, под которой, согласно Федеральному закону от 24.11.1996 № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» понимается — туроператорская и турагентская деятельность, а также иные услуги по организации путешествий.

В законодательстве Российской Федерации туризм определяется следующим образом: «туризм» — временные выезды (путешествия) граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без постоянного места жительства в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых, религиозных и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания».

Следует отметить, что устойчивое развитие туристских услуг возможно только при надлежащем его правовом регулировании. В системе законодательных актов, регулирующих отношения в сфере туризма, занимает Федеральный закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации». Он определяет принципы государственной политики, способствующие установлению правовых основ единого туристского рынка Российской Федерации, регулирует отношения, возникающие при реализации права граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства на отдых, свободу передвижения и иных прав при совершении путешествий.

Хотел бы обратить внимание на то, что с одной стороны, Закон определяет перечень как услуг, в комплексе формирующих путешествие, так и иных услуг, входящих в него, это с одной стороны, а с другой стороны, положения норм названного закона определяют туристского продукта довольно размыто. В любом случае возникает вопрос: являются ли все эти услуги туристскими и по какому признаку они могут быть отнесены к таковым? Вероятно, что при квалификации в качестве туристской услуги не нужно руководствоваться только тем, что туристическая деятельность — это деятельность по организации путешествий, поскольку, Закон не дает исчерпывающего перечня деятельности по организации путешествий.

Таким образом можно отметить, что действующему российскому законодательству о туристской деятельности, по-прежнему, требуется дальнейшее развитие и совершенствование, приведение его в соответствии с международно-правовыми нормами и стандартами.

Стоит отметить, что анализом правового регулирования предоставления туристских услуг в Российской Федерации занимались ведущие ученые-цивилисты России: В. В. Авдеев, П. С. Бабанова, В. Е. Егоров, Н. В. Сирик, С. В. Халудорова и др. [1, стр. 12].

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **Аль Али Насер**.

Туристическая деятельность является отраслью экономики государства и поэтому требует правового регулирования.

Государственное регулирование туризма — важное звено в экономике страны, поэтому центральное место в Законе «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» занимает глава «Государственное регулирование туристской деятельности».

Государственное регулирование туристской деятельности в Российской Федерации осуществляется путем:

- определения приоритетных направлений развития туризма в Российской Федерации;
- нормативного правового регулирования в сфере туризма;
- разработки и реализации федеральных, отраслевых целевых и региональных программ развития туризма;
- содействия в продвижении туристского продукта на внутреннем и мировом туристских рынках;
- защиты прав и интересов туристов, обеспечения их безопасности;
- содействия кадровому обеспечению в сфере туризма;
- развития научных исследований в сфере туризма;
- стандартизации и классификации объектов туристской индустрии;
- формирования и ведения единого федерального реестра туроператоров;
- информационного обеспечения туризма;
- создания благоприятных условий для развития туристской индустрии;
- оказания государственных услуг в сфере туризма;
- взаимодействия с иностранными государствами и международными организациями в сфере туризма, в том числе через представительства федерального органа исполнительной власти в сфере туризма за пределами Российской Федерации. [2, стр. 41].

На туристическую деятельность оказывают регулирующее воздействие различные отрасли права, такие как таможенное, страховое, административное, экологическое, о защите прав потребителей, но большую роль играет гражданское право. Правовое регулирование туристической деятельности находится в сфере гражданско-правовых норм. Специальные туристические нормы не противоречат ГК РФ и соответствуют Конституции РФ.

Главное место в туристическом законодательстве отведено ГК РФ, с помощью которого регулируются гражданско-правовые отношения, определяются основные права и обязанности частных предпринимателей, обеспечиваются и защищаются экономические и личные права российских граждан [3, стр. 92—93]:

- в Федеральном законе «Об основах туристической деятельности в Российской Федерации» даются понятия, которые используются в сфере туризма;
- в ст. 3 Закона туристическая деятельность определена как одна из приоритетных отраслей экономики России;
- В ст. 4 Закона указываются основные цели государственного регулирования туристической деятельности. Также в данной статье указаны способы государственного регулирования туристической деятельности. Самыми главными методами государственного регулирования туристической деятельности являются: лицензирование, сертификация и стандартизация туризма, которые защищают права и интересы туристов;
- в ст. 4 Закона утановлено, что «государственное регулирование туристской деятельности в Российской Федерации осуществляет в пределах своих полномочий федеральный орган исполнительной власти, на который возложены функции по проведению государственной политики, нормативному правовому регулированию, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере туризма».

Систему и структуру федеральных органов исполнительной власти устанавливает Президент РФ. На сегодняшний день система и структура федеральных органов исполнительной власти определяются Указом Президента РФ от 12.05.2008 № 724 «Вопросы системы и структуры федеральных органов исполнительной власти». В соответствии с Указом федеральным органом исполнительной власти, на который возложены функции по проведению государственной политики, нормативному правовому регулированию, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере туризма является Федеральное агентство по туризму. Постановлением Правительства РФ от 31.12.2004 № 901 утверждено «Положение о Федеральном агентстве по туризму».

Проанализировав действующее законодательство в сфере туризма, возникают некоторые вопросы, которые связаны с несовершенством нормативно-правовой базы регулирующую предоставления туристских услуг в РФ, а именно отсутствие специальных норм в гражданском законодательстве. В тексте ГК РФ нет специального раздела, касающегося туристических договоров, поэтому приходится обращаться к главе 39, регламентирующей оказание услуг. При этом указано, что любые правоотношения между субъектами туристического рынка регламентируются отдельными видами соглашений, которые, к сожалению, часто противоречат федеральному законодательству в целом, и содержанию договора о реализации турпродукта, в частности.

В следствии чего, необходимо внести изменения в нормативно-правовую базу для устранения противоречивых пунктов и привести их в порядок, чтобы правовое регулирование предоставления туристских услуг в Российской Федерации не противоречило, как Федеральному закону «Об основах туристической деятельности в Российской Федерации» и ГК РФ, так и международно-правовым актам и стандартам в сфере туризма.

Для регулирования туристской деятельности огромное значение имеют международные акты и соглашения между правительствами разных стран. 10 декабря 1948 г. Генеральной Ассамблеей ООН была принята Всеобщая декларация человека, которая предоставила каждому человеку права на отдых и свободное время. В 1980 году была принята Манильская декларация, которая предоставила право на отдых, свободу путешествий и туризм. В Гаагской декларации 1989 г. провозглашено 10 принципов туризма, которые выступают как инструмент.

Подводя итоги, хочется подчеркнуть, что российское законодательство о туристской деятельности нуждается в дальнейшем развитии и совершенствовании, приведении его в соответствии с международно-правовыми нормами, правилами и стандартами, с учетом лучших национальных традиций правового регулирования. При этом важнейшей функцией законодательства является не только выявление, формулирование и закрепление в праве воли граждан России, но и определение наиболее правильных путей и средств использования закономерностей в интересах личности, общества и государства.

В этих условиях объективно усиливается необходимость подготовка квалифицированных кадров, которые смогли бы решить вопросы правового регулирования предоставления туристских услуг в Российской Федерации, включая рассмотрение актуального международного и иностранного опыта.

### **Литература**

1. Казимилова, Н. Т. Сфера услуг: современные тенденции правового регулирования : учебное пособие. — Ростов-на-Дону : Фонд науки и образования, 2016.
2. Писаревский, Е. Л. Правовое обеспечение туризма : учебник. — Москва : Федеральное агентство по туризму, 2014.
3. Биржаков, М. Б Введение в туризм. — Москва : ГарантЪ, 2009.

© Алимарданов Ф. И.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта  
alimardanov.farukh@mail.ru

## **Международно-правовые стандарты осуществления туристской деятельности**

**Аннотация.** В статье раскрывается правовое регулирование деятельности международно-правовых стандартов для осуществления туристской деятельности. Сделаны выводы о необходимости совершенствования международного права в области туризма, опираясь на международные обычаи, конвенции, соглашения, акты, договора по вопросам международного путешествия и туризма.

**Ключевые слова:** туризм, международный институт права, международное туристское право, ООН, конвенция.

---

На сегодняшнее время вопрос международно-правового регулирования туристской деятельности является одним из ключевых для решения социальных проблем. Успешность развития туристской деятельности, ее привлекательности для иностранных туристов во многом зависит от адекватности правового регулирования и содержания правовых норм, защищающих права граждан — потребителей туристских услуг.

Характерной чертой современной ситуации является развитие международных форм регулирования мирового рынка. Следует заметить, что одним из главных направлений формирования международно-правовых стандартов является, прежде всего, выработка соответствующих формулировок туристских терминологий и определений. Международно-правовое регулирование туризма основано на международных договорах и международных обычаях, а также на актах специализированных международных организаций.

Значимыми в этом отношении выступают следующие многосторонние международные договоры:

- Всеобщая декларация прав человека от 10.12.1948.;
- Международный пакт об экономических, социальных и культурных правах от 16.12.1966 г.;
- Международный пакт о гражданских и политических правах от 16.12.1966;
- Варшавская конвенция о воздушном транспорте от 12.12.1929 и др.

Существенная роль в области правового регулирования туризма принадлежит всемирной организации — ООН. В рамках ООН были разработаны и приняты основные международные конвенции по вопросам правового регулирования международного туризма.

Проводя международные конвенции, страны мира обсуждают и принимают документы, содержащие различные стандарты, рекомендации и правила в сфере туризма. Принятые правовые нормы включают в себя вопросы:

- по упрощению туристских формальностей
- правовому регулированию положения иностранных туристов;
- обеспечения безопасности туристов;
- техническое сотрудничество, а также по ряду других аспектов межгосударственного сотрудничества. [1, с. 21-22]

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **Аль Али Насер**.

Принятые резолюцией ООН международно-правовые стандарты осуществления туристской деятельности в настоящее время недостаточно. Существует необходимость тщательного изучения национального законодательства государств. Необходимо создать сопутствующие и вспомогательные органы, контролирующие развитие регионального туризма на местах.

Для решения данных вопросов были созданы ряд региональных комиссий, связанных с международным туризмом на всех континентах мира. Задача их, главным образом, следить за соблюдением международно-правовых стандартов осуществления туристской деятельности.

Правовое обеспечение туристской деятельности осуществляется на основе международных и национальных норм права, выражающих в формировании национальных законодательств, международных соглашений. Постоянное расширение международного туристского обмена обусловило не только необходимость его международно-правовой регламентации, но и созданием специализированных международных туристских организаций. Цель таких организаций является содействие развитию туризма, соблюдение прав человека.

К сожалению, в настоящее время имея понимание в развитии международно-правовых стандартов не обойтись без проблем, которые мешают в достижении успешных результатов. Главная проблема, на сегодняшний день, это угроза терроризма. За последние десятилетия туризм понес громадные убытки. Ряд «цветных революций», гражданских войн не дают установить международно-туристское право в ряд странах, где сосредоточено большое количество всемирного наследия ЮНЕСКО.

Необходимо так же отметить, что постоянное расширение международного туристского обмена обусловило необходимость его международно-правовой регламентации, т.е. выработки различных правовых институтов и создания, специализированных международно-туристских организаций.

Туристские обмены связаны с пересечением границ государств, нахождением и перемещением туристов по территории иностранного государства, а эти вопросы регулируются не столько Международным правом, сколько национальными законами и административными правилами. В каждой стране имеются особые условия, и действует свое национальное законодательство, регулирующее въезд и выезд туристов, размещение и использование иностранной валюты, и т.д. В силу этих причин организационные проблемы в области международного туризма довольно сложны. До настоящего времени они полностью не решены, хотя сегодня рассматриваются на международном уровне, и является объектом внимания государств, правительств и международных организаций.

Государственное регулирование в сфере туризма осуществляется путем: определения приоритетных направлений развития туризма как внутреннего, так и международного; содействия в продвижении туристского продукта на внутреннем и международном туристских рынках; создания благоприятных условий для развития туристской индустрии; взаимодействия с иностранными государствами и международными организациями в сфере туризма.

Государственное регулирование в сфере международно-правовых стандартов осуществления туристской деятельности в системе законодательства РФ определено в ч. 4 ст. 15 Конституции РФ. РФ заключила с иностранными странами ряд договоров с сфере туризма и являясь субъектом международного права, взяла на себя ряд обязательств:

- развития сотрудничества в области международного туризма;
- упрощение туристских формальностей;
- развитие туристской инфраструктуры и др.

В отдельную группу международных актов для соблюдения международно-правовых стандартов осуществления туристской деятельности можно отнести Согла-

шение в области туризма стран СНГ 1993 г., важнейшей целью которого являлась регулирование сотрудничества в рамках международных организаций, упрощение таможенных и пограничных формальностей.

На основе таких международно-правовых документов были сформулированы общие принципы международного туристского права:

- возможность все более широких слоев населения путешествовать и иметь отпуск;
- содействие гармоничному и упорядоченному росту внутреннего и международного туризма;
- содействие со стороны туристов дружественным отношениям и взаимопониманию между народами;
- отсутствие дискриминации в рамках свободы передвижения, но с учетом существующих ограничений и правил;
- право каждого человека на досуг и отдых, включая право на оплачиваемый отпуск, разумное ограничение рабочего дня и на свободное передвижения без ограничений;
- содействие доступу туристов к общественному достоянию посещаемых мест на основе существующих документов по упрощению формальностей, выпущенных ООН и другими международными организациями;
- право ставить в известность общественные организации и официальные представительные органы государственной власти о своих потребностях в осуществлении права на проведение досуга и отдых [2, стр. 55—56]

Таким образом, современная индустрия туризма является одной из наиболее стремительно развивающихся экономических сфер в современном мире. В связи с активным развитием туристической индустрии, сложность складывающихся отношений, многостороннее влияние туризма обусловили объективную необходимость создания специализированных международных организаций, ассоциацией и союзов, разработки единых стандартов, правил и регламентов, осуществляющих регулирование разнообразных аспектов взаимодействия участников мирового рынка. Большинство стран мира используют в своей практике положения, основные правила, различные регламенты и нормативы, выработанные соответствующими международными организациями, с целью развития международно-правовых стандартов осуществления туристской деятельности.

Считаю, что необходимо грамотно выстроенная система мер, регулируемая государством, которая сможет обеспечить правильное и эффективное развитие туризма на долгосрочной основе. В системе законодательных актов, регулирующих отношения в сфере туризма в РФ, занимает Федеральный закон от 24.11.1996 № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации». Он определяет принципы государственной политики, способствующие установлению правовых основ единого туристского рынка Российской Федерации, регулирует отношения, возникающие при реализации права граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства на отдых, свободу передвижения и иных прав при совершении путешествий.

Очевиден основной вывод: чтобы преуспеть в реализации международно-правовых стандартов осуществления туристской деятельности в нынешнем столетии, требуется профессиональный, основанный на потребностях граждан и выполнении требований законодательства правовой подход, а также подготовка и обучение кадров.

### **Литература**

1. Мерзляков, И. С. Международный туризм: проблемы политико-правового регулирования : монография. — Чита : Забайкальский гос. ун-т, 2016.
2. Писаревский, Е. Л. Правовое обеспечение туризма : учебник. — Москва : Федеральное агентство по туризму, 2014.

© Ахалая Х. В.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
axalaia\_001@mail.ru

## Правовое обеспечение безопасности при использовании современных и инновационных систем управления транспортом

**Аннотация.** Целью данной работы является исследование нормативных правовых актов Российской Федерации в области безопасности использования современных и инновационных систем управления транспортом.

**Ключевые слова:** информационная безопасность, транспортная безопасность, транспортное право, персональные данные.

---

Тема обеспечения выполнения требований нормативных правовых актов и руководящих документов, регулирующих вопросы безопасности транспорта, а также обработки персональных данных на транспорте, не потеряла свою актуальность, о чем свидетельствует «Публичный доклад Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий, и массовых коммуникаций» за 2016 г.

Правовая часть обеспечения безопасности, является важнейшим аспектом в работе общественного транспорта, автомобильного транспорта, а также автомобилестроения в целом. Разработка новейших функциональных возможностей не только в таких системах, как помощь водителю, силовые установки, управление динамикой транспорта, но и в активных и пассивных системах безопасности тесно связано с деятельностью по проектированию систем безопасности. Создание и соединение этих функциональных возможностей повышает необходимость использования процессов разработки систем безопасности и обеспечения доказательств того, что все обоснованные цели системы безопасности выполнены.

В современном мире, взамен ручному управлению транспортом, приходят более практичные и автоматизированные системы, целые комплексы программных средств для минимизации участия человека в работе транспорта, при этом главной угроз все же остается акт незаконного вмешательства. Чем автоматизированней система управления, тем больше повышается риск вмешательства в работу транспорта, как со стороны современных хакеров, так и в целом рядовых злоумышленников.

Под актом незаконного вмешательства понимается противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

В связи с этим акт незаконного вмешательства возможен посредством исполнения действий, которое данное конкретное лицо совершать не должно, например, нарушение правил безопасности дорожного движения, правил перевозки опасных грузов и т.п. Также подобный акт реализовывается в случае несовершения лицом действий, которые оно должно было и могло совершить. Значимость понятия «транспортная безопасность» определяется тем, что оно предусматривает возникновение угрозы здоровью людей, их жизни, безопасной деятельности транспортного комплекса.

Главной проблемой, по моему мнению, при столь быстром росте развития современных технологий, включая транспортную инфраструктуру, является правовое регулирование обеспечения безопасности. Несмотря на данный факт, государство принимает

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

меры для создания правовой базы для контроля вопроса безопасности на транспорте и других особо важных инфраструктур.

1 января 2018 г. в нашей стране вступил в действие Федеральный закон «О безопасности критической информационной инфраструктуры». С 2013 года, на первом этапе проекта, данный закон обсуждался ИБ-сообществом и вызывал большое количество вопросов касательно практической реализации выдвигаемых им требований. Спустя время, когда данные требования вступили в силу, большинство компаний столкнулись с необходимостью их выполнения.

Действующий Закон определен, как регулятор обеспечения безопасности объектов информационной инфраструктуры РФ, работа которых, имеет огромное значение для экономики государства. Подобные объекты в Законе называются объектами критической информационной инфраструктуры (далее — объекты КИИ). В соответствии с Федеральным законом объектами КИИ могут являться информационные системы и сети, а также автоматизированные системы управления, действующие в сфере:

- транспорта;
- связи;
- здравоохранения;
- науки;
- атомной энергии;
- банковской и иных сферах финансового рынка;
- энергетики;
- оборонной и ракетно-космической промышленности;

Данный закон играет огромную роль в регулировании транспортной отрасли, включая общественное движение.

Доцент Техасского университета в Остине П. Стоун — специалист по искусственному интеллекту и многоагентным системам, занимается моделированием дорожного движения с учетом современного распространения автомобилей под управлением компьютера. По его мнению, роботизированные машины способны сделать транспортную систему более эффективной. В его представлении на каждом перекрестке должен стоять автономный интеллектуальный агент, регулирующий режим движения каждого автомобиля индивидуально, а не светофор, запрещающий или разрешающий движение всего потока. На пути движения прогресса к данной технологии, на сегодняшний день существуют автоматические системы помощи при движении (advanced-driver assistance systems, ADAS), такие как система автоматического торможения, удержания полосы и адаптивный круиз-контроль. В наше время, от автопроизводителей часто поступает предложение о наборе ADAS в качестве дополнительной опции, стоимость которой оценивается в среднем от 1800 долл., а в дальнейшем они могут стать еще дешевле за счет государственных субсидий. Как пример, в США долгие годы субсидировали автомобили на электрической тяге, предоставляя налоговые вычеты при покупке. Но уже, власти США задумались о том, что помимо экологии, разумно поддерживать и технологии, которые действительно спасают человеческие жизни. Это те самые автоматические системы помощи при вождении, пишет Wall Street Journal.

Данные технологии дают пространство для работы хакеров и злоумышленников. Попытки получения доступа к системам управления автомобиля с целью получения выгоды или в других целях могут оказаться фатальными для водителей. В связи с этим, ФБР выпустило памятку, согласно которой необходимо поддерживать актуальность программного обеспечения и быть готовым к его обновлению в ручном режиме, быть осторожным при подключении гаджетов, не предусмотренных производителем. Большая часть из этих советов исходят из научно-исследовательских демонстраций, проведенных в 2015 г.: впоследствии того, как хакерам Чарли Миллер и Крис Валясек удалось взломать Jeep в июле, Крайслер отозвал 1,4 млн автомобилей и разослал по



почте USB-накопители с обновлениями ПО для пострадавших водителей. А в следующем месяце исследователям из Калифорнийского университета в Сан-Диего удалось показать, что электронный ключ, подключенный к приборной панели Корвета, может быть взломан, что позволяет включить дворники автомобиля или отключить тормоза. В ходе эксплуатации обнаруженных проблем с программным кодом, исследователи смогли получить локальный доступ к системе через USB-порт устройства, удаленно — через сотовую систему передачи данных, используемую для соединения с интернетом, и даже через SMS-интерфейс. В итоге хакерам, фактически, удалось перехватить управление над автомобилем, включить дворники и даже заблокировать тормоза, управляя процессом при помощи SMS-сообщений.

30 марта 2016 г. в Госдуме обсудили нормативно-правовое регулирование использования беспилотных автомобилей (БПТС). Одним из важнейших событий было определение понятия беспилотного средства: Беспилотное транспортное средство — механическое транспортное средство, оборудованное системой автоматического управления, которое может передвигаться без участия водителя. По плану, предполагается, что БПТС будут двигаться по дорогам общего пользования, однако, в кабине обязательно должен будет находиться водитель, который в аварийной ситуации возьмет контроль за движением на себя. Участники обсуждения пришли к выводу, что в случае ДТП ответственность ложится на водителя беспилотника, о чем будет сказано в новых статьях Федерального закона «О безопасности дорожного движения». К средствам беспилотного управления будут предъявляться требования в виде бортового самописца, а также опознавательного знака «Беспилотное дорожное транспортное средство».

© Бадои М. С.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Проблемы правового регулирования деятельности коммерческих банков в Российской Федерации**

**Аннотация.** В данной статье анализируется вопрос качества правового регулирования предпринимательской сферы, затрагивающей, прежде всего, вопросы осуществления законной банковской деятельности на территории Российской Федерации. Целью исследования является поиск эффективного и соразмерного уголовно-правового средства противодействия незаконной банковской деятельности, правильного определения признаков противоправных деяний, подменяющих собой законные банковские операции, а также оценивается состояние уголовного законодательства об ответственности за незаконную банковскую деятельность в России в целях его совершенствования и учета положительного опыта противодействия преступлениям, совершаемым в банковском секторе.

**Ключевые слова:** уголовное законодательство; коммерческая деятельность; банковский сектор; незаконное предпринимательство.

---

Банковская деятельность представляет собой разновидность предпринимательской деятельности, которую, посредством осуществления банковских операций с финансовыми ресурсами, проводят кредитные организации банковского сектора. Перечень таких операций был установлен Федеральным законом от 02.12.1990 № 395-1 «О банках и банковской деятельности», в соответствии с которым совершение разовых банковских операций относится исключительно к прерогативе кредитных организаций, уполномоченных к их совершению на основании специальной лицензии, выдаваемой ЦБ РФ. При этом во всех других случаях подобные операции к банковской деятельности не относятся, а за их совершение сторонними контрагентами предусмотрена уголовная ответственность<sup>2</sup>.

Диспозиция ст. 172 Уголовного Кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ) предусматривает осуществление банковской деятельности без регистрации и специального разрешения, в случаях, когда такое разрешение обязательно и когда такие действия повлекли за собой причинение ущерба гражданам Российской Федерации. Указанная статья является специальной по отношению к ст. 171 УК РФ «Незаконное предпринимательство», ведь, как было сказано выше банковская деятельность является разновидностью предпринимательской.

Таким образом, именно осуществление банковской деятельности на систематической основе, но без совершения необходимых регистрационных действий и соответственно полученной лицензии, что, как следствие, повлекло за собой причинением крупного ущерба или сопровождалось получением выгоды, является правообразующим обстоятельством для привлечения организаторов и соучастников такой деятельности к ответственности по ст. 172 УК РФ. Размер ущерба, как крупный раскрывается в ст. 169 УК РФ и составляет 1,5 млн руб., при этом критерием определения особо крупного размера является минимальная сумма размером в 6 млн руб.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова**.

<sup>2</sup> См.: Коренная А. А., Мазуров В. А. Объект преступления в составе незаконной банковской деятельности (статья 172 Уголовного кодекса Российской Федерации) // Известия АлтГУ. Юридические науки. 2018. № 3 (101). С. 83—86.

С точки зрения правоприменительной практики данный состав преступления вызывает сложность в связи с большим количеством источников регулирования и отсутствием единого подхода. Иногда возникают случаи необоснованного привлечения к уголовной ответственности. Диспозиция ст. 172 УК РФ является бланкетной, что затрудняет квалификацию. В то же время в национальном законодательстве отсутствует понятие «банковская деятельность», при этом, часто понятия «банковская деятельность» и «банковские операции» не различают по содержанию<sup>1</sup>.

Следует обратить внимание на то, что перечень операций, разрешенных к совершению кредитными учреждениями, содержится в ст. 172 УК РФ, однако, указанное обстоятельство не позволяет раскрыть сущность банковской деятельности в полной мере и тем самым установить действительные и достаточные основания для уголовного преследования в по указанной норме. При этом, учитывая, что в основе такой деятельности лежат такие функции, как: сберегательная, кредитная, расчетная, банковская деятельность всецело признается предпринимательской деятельностью, в ходе которой ее организаторами осуществляется: аккумулярование денежных средств, их хранение и размещение, а также учет и расчетные действия. Решая вопрос о квалификации, необходимо анализировать каждый отдельный случай, кроме того, есть список операций, который относится не только к компетенции кредитных учреждений, например, купля-продажа валюты<sup>2</sup>.

Кроме того, в хозяйственном обороте есть сделки похожие на банковские, но не относящиеся к ним по своему содержанию, например, кредитно-заемные операции. Договоры займа и банковских операций необходимо разграничивать, ведь за выдачу кредитов без соответствующей лицензии также введено уголовное наказание. Различие в природе договорных отношений (к примеру, отличие составляющих элементов — условий, предмета и других особенностей договора займа от кредитного договора) может предусматривать другой состав субъектов, а также иной предмет — кроме денежных средств могут быть переданы вещи. При этом, такая разница иногда не принимается во внимание, а ведь согласно сложившейся практике договор займа могут заключать юридические лица.

Вступившим в силу Федеральным законом от 02.07.2010 № 151-ФЗ «О микрофинансовой деятельности и микрофинансовых организациях», было установлено требования для привлечения заемных средств и предоставления займов, сделав кредиты более доступными и упростить процедуру их предоставления. Однако это не упростило квалификацию, а скорее наоборот усложнило ситуацию с определением состава. Сложности возникают и при определении субъекта преступления. Так в одном из своих решений Конституционный Суд РФ установил, что лицо, не обладающее достаточными признаками общего свойства по данной категории преступлений, не может рассматриваться в качестве субъекта, а следовательно, и не может быть привлечено к ответственности, установленной уголовным законом.

Вместе с тем, одной из особенностей в определении элементов состава, в частности субъективной стороны по преступлениям, предусмотренным ст. 172 УК РФ, является научная разобщенность относительно того, кто же именно будет фигурировать в качестве субъекта, поскольку нередко, что в качестве таких фигурантов выступают нетрудоустроенные лица, в связи с чем, судами действия по ст. 172 УК РФ переквалифицируются на ст. 171 УК РФ, мотивируя это специфическим отличием одних участников отношений от других, делая при этом акцент на особую правосубъектность должностного лица. Однако, высшие судебные инстанции, после разъяснений Конституционно-

---

<sup>1</sup> Комментарий к Уголовному Кодексу РФ / С. А. Боженко [и др.] ; отв. ред. А. И. Рарог. 10-е изд., перераб. и доп. М. : Проспект, 2017. С. 362.

<sup>2</sup> Уголовное право России. Часть особенная : учебник для вузов / отв. ред. Л. Л. Кругликов. М. : Волтерс Клувер, 2016. С. 171.

го суда о том, что в данном составе преступления специальная правосубъектность не требуется, вынесенные решения отменяли.

Кроме всего прочего, позиция Конституционного Суда РФ подкреплялась еще и существующим мнением о невозможности привлечения к уголовной ответственности лиц, не обладающих статусом сотрудников администрации. Другим существенным аспектом является обстоятельство соотношения момента совершения регистрационных действий и момента, когда была получена лицензия, поскольку указанные моменты могут не совпадать, а действия организации все-таки нанесли ущерб государству, либо действия такой организации были сопряжены с получением соответствующей выгоды (дохода), то данное обстоятельство будет расцениваться как преступное<sup>1</sup>.

Важно, что несмотря на факт официальной регистрации выпускаемых ценных бумаг, операции по привлечению денежных средств за счет выпуска облигаций тоже могут подпадать под действие уголовного закона, при том неотъемлемым условием уголовного преследования является использование расписок и сертификатов<sup>2</sup>.

Сама по себе фактура массового отзыва лицензий у кредитных учреждений повлекла за собой увеличение количества незаконных операций в банковской сфере. При этом ухищрения администрации учреждения заключаются в том, что между отзывом лицензии и решением о назначении временного состава администрации, еще обладающие правовой возможностью выполнять различные инсинуации с денежными средствами, представители кредитного органа производят оформление некоторых операций задними числами, реализуя данные действия под эгидой оплаты счетов. Указанные действия носят заведомо неправомерный характер и также расцениваются как деяние, предусмотренное ст. 172 УК РФ.

Симптоматично, что учредители, руководители, а также иные сотрудники коммерческой структуры, где оказываются услуги по предоставлению кредитов, могут также подпасть под действие рассматриваемой статьи уголовного закона страны, даже в случае наличия действующей лицензии Банка России, при условии, если принимали активное участие или иным образом намеренно способствовали совершению противоправной деятельности.

Нередким случаем совершения таких деяний является незаконная деятельность по обналачиванию и выводу денежного ресурса. Фундаментом такого противоправного механизма, как правило, является специально созданная сеть фиктивно действующих фирм, управление которыми осуществляют именно те, кто входят в руководящий состав кредитной организации.

С учетом того, что расследование преступлений по ст. 172 УК РФ требует очень серьезной подготовки и знаний, поскольку установить событие преступления, а также его активных участников в силу того, что данное направление банковской деятельности регулируется огромной массой нормативных актов, вопрос обналачивания относится к одному из сложно разрешимых при расследовании преступлений по ст. 172 УК РФ. Это, в свою очередь, нередко приводит к тому, что уголовное преследование осуществляется по ложному пути, в частности, реализуется в отношении лиц, которые принимают участие в банковских операциях с наличными средствами.

Примечательно, что не все действия, сопровождаемые предоставлением в коммерческую организацию расчетных документов, формально указывающих на законность проведенных сделок, могут подпадать под действие состава преступления, в том числе и предусмотренного ст. 172 УК РФ, даже если при этом производится обналачивание денежных средств. В то же время, передача третьим лицам, в чьих действиях и имеется

---

<sup>1</sup> Уголовное право России. Особенная часть : учебник / под ред. И. Э. Звечаровского. М. : Норма; ИНФРА-М, 2017. С. 147.

<sup>2</sup> Уголовное право России. Особенная часть : учебник: В 2 т. / под ред. О. С. Капинус. М. : Юрайт, 2018. Т. 1. С. 206.

умысел на обналичивание путем проведения такой операции, полученных по вышеуказанным расчетным документам-чекам денег, могут рассматриваться как незаконные, и в конце концов могут быть признаны как действия в соучастии направленные на совершение противоправного деяния.

Лишь в том случае факт получения наличных денежных средств клиентом может содержать в себе признаки делинквентности, если при совершении всех предусмотренных законом действий, в частности, предоставлении необходимых документов в банк, бенефициарий обратит полученные наличные средства в свою пользу, выводя их тем самым из оборота, предусмотренного условиями договора изначально. При этом, доказать впоследствии факт того, что клиент совершал указанные действия, находясь именно под таким намерением, очень сложно.

Еще одним проблемным аспектом рассматриваемого вопроса представляется ситуация, когда внешние признаки совершения тех или иных трансфертных действий, совершаемых в сфере оборота денежных средств, несмотря на то, что одной из сторон таких отношений выступает банк, являются расследования обстоятельств оборота наличных средств, не подпадающие под определение банковской операции.

Стоит помнить, что следователь, являясь стороной обвинения, не заинтересован в получении сведений о законности проведенных операций, являющихся предметом расследования, а суд в рамках судебного следствия не имеет реальной возможности установить истину, так как, исследуя имеющиеся в деле доказательства, лишь дает им оценку<sup>1</sup>, что в свою очередь, говорит о том, что расследование дел, затрагивающих сферу банковского сектора, может качественно производиться только теми должностными лицами следственных органов, которые имеют узкую специализацию и достаточную квалификацию в делах экономической направленности.

---

<sup>1</sup> Даньков Я. А. Основания для привлечения к юридической ответственности за незаконную банковскую деятельность // в сб: Молодежный научный форум сборник статей по материалам I студенческой международной научно-практической конференции. М., 2019. С. 26—28.

© Бадои М. С.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Ответственность, связанная с деятельностью коммерческих банков

**Аннотация:** В статье рассматривается вопрос ответственности, связанной с деятельностью коммерческих банков. Составляется авторское видение конкретных видов ответственности банков и их регулирующих сил. Раскрывается содержание каждого из выделенных видов ответственности коммерческого банка.

**Ключевые слова:** коммерческий банк, ответственность, корпоративная ответственность, юридическая ответственность, налоговая ответственность.

---

Банковская система является неотъемлемой структурной частью в устройстве любого государства и механизмом прямого воздействия на формирование его цельной кредитно-денежной политики. Наибольшую долю в банковской структуре страны традиционно составляют коммерческие банки, обслуживающие порядка 80% клиентов страны.

Функционирование коммерческих банков в субъектно-объектном поле определяет базу их деятельности, строящуюся на обеспечении их ответственности перед обществом, государством, надзорными органами.

Ответственность коммерческого банка — это субъективно-объективная обязанность коммерческого банка, как игрока рыночного механизма, выполнять все необходимые обязательства от оформления до прекращения банковских операций клиентов (физических и юридических лиц), действуя в заданном на государственном уровне правовом поле.

В процессе своей деятельности, коммерческие банковские ячейки в общей банковской системе основываются на нескольких видах ответственности.

Ответственность коммерческих банков, в общем и целом, можно выразить через систему четырех видов ответственности: социальной, юридической, налоговой и экономической. Все указанные виды ответственности коммерческих банков находятся в правовом поле.

Социальная ответственность коммерческих банков — это такой вид ответственности, по которому происходит воздействие его конкретных решений и деятельности на нацию, общество и окружающую среду сквозь призму приемлемого этически-правового поведения<sup>2</sup>.

По своей сути, коммерческий банк является не чем иным, как социальным институтом, который посредством экономических механизмов, реализует социально-значимую функцию денежно-кредитной системы. Социальная ответственность коммерческого банка рассматривается в большей степени в разрезе корпоративной социальной ответственности.

Под корпоративной социальной ответственностью, А. Керрол понимал некое соответствие организации экономическим, этическим и дискреционным ожиданиям, предъявляемым обществом<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова**.

<sup>2</sup> Иванова А. А. Социальная ответственность коммерческих банков в современных условиях развития // Среднерусский вестник общественных наук. 2016. № 1. С. 50.

<sup>3</sup> Бердичевская Н. Ф. Особенности корпоративной социальной ответственности коммерческого банка // Вестник Димитровградского Инженерно-Технологического института. 2015. № 3 (8). С. 72.

Данный вид ответственности в коммерческих банках реализуется сквозь призму формирования и составления Кодексов КСО (кодексов корпоративной социальной ответственности). Кодексы корпоративной социальной ответственности коммерческих банков призваны решить следующие задачи:

- 1 расширение экономического превосходства в функциональной области;
- 2 создание и развитие социальной стороны общества;
- 3 создание экологического благополучия в регионе, стране, возможно, в мире.

Несмотря на то, что социальная ответственность, и, в частности, КСО является далеко не новым направлением, по сути, расширяющим области основной предметной деятельности банка, но в настоящем, оно находит все больше отражение в практическом использовании и актуальности.

По сути, КСО ответственность коммерческих банков можно определить на основании ряда взаимосвязанных и взаимодополняемых основополагающих принципах: принцип подотчетности (публикация отчетности ежеквартальной, полугодовой, годовой в открытых источниках с обозначением позиций о непосредственном воздействии на экономику, общество, экологическую обстановку); принцип прозрачности (связан с первым и заключается в публикации конкретных решений и принципов по достижению целей и задач КСО в целом); принцип этического поведения; принцип взаимного уважения и добропорядочности; принцип соблюдения верховенства закона и международных правовых норм в данной области; принцип культурной дифференциации (обеспечение соразмерности защиты прав различных народностей, культурных и социальных слоев населения, обеспечение сбалансированности и равных условий).

КСО крупных коммерческих банков, таких как, ПАО «Сбербанк», «АльфаБанк», «ВТБ» и многие другие, не ограничивается лишь сугубо стандартными сторонами социальной ответственности. Как правило, они реализует так называемые, гибридные проекты, направленные на образование, помочь малоимущим и т.д.<sup>1</sup>

Помимо социальной ответственности, коммерческие банки наделены налоговой ответственностью, как налогоплательщики и субъекты налоговой сферы, которая может наступить в ряде случаев:

- 1 нарушение установленного срока НК РФ по исполнению поручений налогоплательщика<sup>2</sup>;
- 2 неисполнение поручений налогового органа о своевременном перечислении налогов;
- 3 несообщение банком о постановке / снятии с учета счета организации.

Перечисленные правонарушения, которые возможны коммерческими банками являются далеко не ограничивающими и не единственными. В НК РФ, в ст. 132—135.2 их перечень значителен.

Коммерческие банки так же характеризуется юридическую ответственностью.

Так, в соответствии с КоАП РФ, коммерческие банки могут нести следующую ответственность:

- 1 в виде административного штрафа за осуществление валютных операций без специального разрешения;
- 2 за несоблюдение операций по составлению движения отчетности по валютным операциям.

Помимо КоАП, коммерческие банки находятся в зоне уголовной действия УК РФ, который устанавливает такие ограничения, как:

- 1 уголовная ответственность за валютные преступления, как невозвращение средств из-за границы. Руководитель организации в таком случае наказывается лише-

---

<sup>1</sup> Иванова А. А. Социальное проектирование в формировании социальной ответственности коммерческих банков // Вестник Государственного и муниципального управления. 2015. № 1 (16). С. 126.

<sup>2</sup> Праксик Е. С. Общая характеристика налоговой ответственности банков. 2009. № 2 (19). С. 38.

нием свободы вплоть до 3 лет. Особенности валютных преступлений и юридической тонкостей на ее распространение прописываются в ст. 8, 14, 15, 193 УК РФ.

2 исключаящий пункт, обозначающий валютные преступления, как крайнюю необходимость прописан в ч. 2 ст. 39 УК РФ.

Коммерческие банки наряду с вышеупомянутыми видами ответственности несут также и экономическую ответственность, которая заключена в капитале самой организации. По сути, экономическая ответственность банка заключается в его возможности осуществлять финансовую деятельность, исходя из текущих показателей прибыльности (чистой, валовой), возможных рисков и неопределенностей, и коэффициентов ликвидности. Положительной динамикой считается, если коэффициент ликвидности будет расти, тем самым формируя позитивное функционирование компании и банка, в частности, в будущем.

Обобщая вышесказанное, можно отметить, что деятельность коммерческих банков реализуется в системном поле различных видов ответственности, соблюдение которых будет существенным преимуществом, залогом стабильности в перспективе.



© Байрамов Б. А., Моргунов М. В.<sup>1</sup>  
— студенты Юридического института  
Российского университета транспорта

## Спорные вопросы принадлежности информации в Интернете

**Аннотация.** С развитием интернета, расширением цифрового пространства, охватывающего территории стран, имеющих технические возможности к сетевому присоединению и проникающего в различные национальные юрисдикции, все острее становится проблема принадлежности существующей в интернете информации. С одной стороны, возникает вопрос — кому принадлежит такая информация, с другой — как обеспечить разделение (а, соответственно, и защиту) правомерной информации, от так называемой пиратской, нелегальной. Данная проблема обусловлена тем, что сосуществование различной информации, не предполагает ее обособления так, как это могло быть в мире вещественном. Дата-центры, на серверах которых аккумулируется вся информация, несмотря на возможность ее хранения не приспособлены для отсортирования легального контента от пиратского. В силу сказанного, несомненна и актуальность выбранной темы, поскольку мы имеем возможность наблюдать формирование новой технологической среды, затрагивающей многие социальные процессы современного мира.

**Ключевые слова:** интеллектуальное право, цифровое право, интернет, международные отношения, интеллектуальная собственность, цифровая собственность.

Digital files cannot be made uncopyable, any more than  
water can be made not wet<sup>2</sup>  
Schneier, Bruce (2001-05-15). The Futility of Digital  
Copy Prevention. Cryptogram newsletter

Цифровая революция ставит новые вызовы, создает проблемы в вопросах правового регулирования как на национальном, так и международном уровне. Применение новейших цифровых технологий в связи со стратегической направленностью развития цифровой экономики как в России, так и за рубежом, предопределили увеличивающийся научный интерес к общетеоретическим и научно-практическим исследованиям [2]. Поэтому в рамках правоотношений, которые осложнены иностранным элементом, рассмотрение существующих тенденций, законодательных новелл будет полезным, во-первых, для совершенствования такой комплексной отрасли, как международное частное право, а во-вторых, для систематизации новых массивов норм, которые на данном этапе концептуализируются под разными названиями (к примеру: киберправо или право киберпространства (cyber or cyberspace law) [4; 6; 7; 8], электронное коммерческое право (electronic commerce law) [9], электронное lex mercatoria (e-merchant law) [10].

Вопросы развития интернет-пространства и, в частности, отношений по поводу интеллектуального, цифрового права, и в контексте международных отношений активно исследуются в работах зарубежных авторов. Так, Ричард Барбрук в своем эссе «Интернет-революция: от капиталистических доткомов к кибернетическому коммунизму» анализирует тенденции развития интернета в мировом сообществе.

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **Ю. А. Тарасенко**.

<sup>2</sup> Цифровые данные можно сделать не копируемыми настолько, насколько воду можно сделать сухой. Шнайер, Брюс (2001-05-15). Бесполезность предотвращения цифровых копий. Газета Криптограм.

Он приходит к выводу, что в перспективе возможно «цифровое будущее», очагом возникновения которого не обязательно будет запад, что в свою очередь противоречит Калифорнийской теории, которая называет таким местом именно Калифорнию. Вполне вероятно с учетом роста «азиатских тигров» такое будущее может наступить в Азии. Под «цифровым будущем» автор не только абстрактно понимает развитие интернет-пространства, свободного от вмешательства государства в целом, но и заостряет внимание на конкретных свободах, например, свободную передачу информации без термина «плагиат» [1].

Говоря о возросшей заинтересованности государства и корпораций к сфере интеллектуальных и цифровых прав можно привести ряд происшествий, которые были сравнительно недавно. Например, штурм немецкой полицией дата-центра в бывшем военном бункере НАТО времен холодной войны. Дата-центр был нелегальным и основополагающая причина — это предположительное наличие у него запрещенной информации.

Сами владельцы данного сервера утверждают, что согласно политики хранения информации, которую они избрали, наличие у них той информации, которая была причиной для штурма и последующего ареста, невозможно. Тем не менее, сама техническая архитектура хранилища (сервера) не может гарантировать достоверность данного утверждения и даже наоборот, есть точка зрения, что в данном дата-центре как раз и базировался ряд запрещенных ресурсов. Однако это не означает, что там были только запрещенные ресурсы и в целом, данное событие может породить прецедент, последствия которого еще неизвестны [3].

Также можно привести в пример недавний арест сети доставки moonwalk, впрочем основания ареста имелись, так как в ней базировалось немалое число пиратского контента.<sup>1</sup> Данному событию был посвящен ряд статей, в том числе и в журнале «Хакер», так как на представленном cdn<sup>2</sup> была значимая доля пиратского контента в Российской Федерации.

Эти (да и многие другие) примеры свидетельствуют, что в современной Европе тема интеллектуальной собственности, защиты авторского права, а также цифрового права особенно актуальна. Стоит учесть, что практика на сегодняшний день говорит об определенных тенденциях (защита информации в убыток свободе граждан), которые не каждый готов принять. Хорошо иллюстрирует эти тенденции так называемый «Артикль 13»<sup>3</sup>.

В Германии вопрос об авторском праве в рамках интернета возникает регулярно, например, в 2013 правительство Германии ограничило штраф от правообладателя за незаконное скачивание пиратских файлов в размере 1000 евро.<sup>4</sup>

В странах Азии развитие интеллектуального и цифрового права действительно продвинулось вперед, о чем свидетельствует появление бирж криптовалюты, развитие технологий в сфере VR<sup>5</sup> и AR<sup>6</sup>, а также наличие различного рода информационных систем, которые переплетают значительные территории или даже города (например otopus card в Гонконге<sup>7</sup>).

---

<sup>1</sup> URL: <https://torrentfreak.com/brein-mpa-and-ace-shut-down-massive-pirate-cdn-191021/> (дата обращения 25.10.2019).

<sup>2</sup> Content Delivery Network — географически распределенная сетевая инфраструктура, позволяющая оптимизировать доставку и дистрибуцию содержимого конечным пользователям в сети Интернет.

<sup>3</sup> URL: [https://www.cnews.ru/news/top/2019-03-25\\_evropa\\_ohvachena\\_protestami\\_protiv\\_izdevatelskih](https://www.cnews.ru/news/top/2019-03-25_evropa_ohvachena_protestami_protiv_izdevatelskih) (дата обращения: 16.10.2019).

<sup>4</sup> URL:<https://habr.com/ru/post/194948/> (дата обращения: 25.10.2019).

<sup>5</sup> VR — Виртуальная реальность.

<sup>6</sup> AR — Дополненная реальность.

<sup>7</sup> Гонконгский аналог московской тройки, который тесно связан не только с платежной системой транспорта Гонконга, но также и с платежными системами магазинов, отелей, агентств и иных заведений.

Такая информатизация общества ставит перед государством новые вызовы и вынуждает его модернизировать правовую базу для полноценного осуществления своих функций. Помимо всего, она привела к появлению новых правовых коллизий в праве интеллектуальной собственности. К их числу относится конфликт между осуществлением исключительных и личных неимущественных прав, и таких основополагающих прав человека, как право на свободу мысли и информации.

Говоря об отечественной правовой системе, стоит отметить, что она совершенствуется в сфере интеллектуального и цифрового права, так согласно Федеральному закону от 18.03.2019 № 34-ФЗ «О внесении изменений в части первую, вторую и статью 1124 части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации» были внесены новеллы о цифровом праве в Гражданский кодекс Российской Федерации. Данные положения являются знаменательными, так как могут открыть новую главу в российском законодательстве<sup>1</sup>.

Если за рубежом возникают вопросы о принадлежности и законности информации, а она, на сегодняшний день, благодаря трансграничному и цифровому характеру, бесконтрольно делится и распространяется, то логично предположить, что аналогичные вопросы возникают на территории РФ и требует своевременного решения. Непосредственная реализация решений вопросов интеллектуального и цифрового права, является дискуссионным моментом.

Сферу регулирования интернет-отношений в Российской Федерации курирует федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Ряд его методов, направленных на защиту интересов правообладателей, может вызывать вопросы о целесообразности и о правомерности некоторых мер (длительные попытки заблокировать адреса и доменные имена Telegram<sup>2</sup> или Rutracker<sup>3</sup>). В целом же, его действия и методы отличаются от иностранных служб, в том числе и правоохранительных, где, как упоминалось выше могут, производятся физические аресты серверов.

В этом отношении, регулирование интернета и сама система блокировки, принятая в РФ, является достаточно прозрачной и понятной. Стоит отметить, что Роскомнадзор, в отличие от зарубежных служб, не прибегает к физическим арестам серверов, то есть можно сделать вывод, что данные факты говорят как о более демократичной системе, так и о уважении субъектов права. В качестве примера можно привести наличие в свободном доступе информации о заблокированных ресурсах, как следствие, отдельные представители интернет-сообщества в России создали сайт<sup>4</sup> для интуитивно-понятного мониторинга ситуации, которая складывается вокруг блокировок.

Штурмы, аресты серверов и подобные им случаи создают большое количество вопросов, ответы на которые пока отсутствуют. Одним из них является вопрос о причинах ареста, средства хранения информации, на котором помимо нелегальных данных могли находиться и вполне законные, а также о разграничении ответственности, если в результате будет причинен ущерб пользователям, обладающим легальным контентом.

В данные отношения вступают как государственные органы разных стран мира, так и частные лица. Корпорации оказывают больше влияния на регулирование происходящих на сегодняшний день процессов. Между обычными пользователями, создателями контента, большими транснациональными корпорациями, мелкими конторами и

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.consultant.ru/news/2/> (дата обращения: 20.10.2019).

<sup>2</sup> Telegram — кроссплатформенный мессенджер, позволяющий обмениваться сообщениями и медиафайлами многих форматов.

<sup>3</sup> Rutracker — крупнейший русскоязычный BitTorrent-трекер, насчитывающий почти 15,8 млн зарегистрированных учетных записей.

<sup>4</sup> <https://antizapret.info/>

различными государственными органами все чаще возникают отношения разного характера и природы, что порождает необходимость развития данной сферы не только в количественной форме, но и в качественной.

Регламентация процесса изъятия или блокирования запрещенной информации без вреда для информации, которая не подпадает под санкции государств — обязательное условие для современного общества.

Случай с бункером в Германии показатель того, что, если изымать информацию силовым методом — это может, помимо негативной реакции общества, в некоторых случаях повлечь создание неоднозначных общественных структур<sup>1</sup> или даже способствовать радикализации настроений в обществе, что способно подвинуть ряд лиц выступать против существующего строя и правопорядка.

В России контроль за оборотом незаконной информации, осуществляет Роскомнадзор. И нельзя не отметить, что в определенной степени как идея, так и реализация в целом достаточно демократична и правильна. Принуждать операторов связи к блокировке адресов запрещенных ресурсов — хорошая практика, однако возникают вопросы о издержках, затратах, и о том, на кого эти убытки лягут.

Новые проекты, например, о суверенном интернете или о установке у операторов связи специального оборудования для контроля рунета (в том числе затрагиваются вопросы о защите персональных данных, о соблюдении коммерческой тайны, о защите государства), не столько разрешают уже имеющиеся проблемы, сколько нередко вызывают только новые вопросы [11; 12].

Возможно, рациональнее было бы пойти через путь привлечения отечественных и зарубежных инвестиций и создания благоприятной базы как для операторов связи, так и для больших сервисов. Повышение ликвидности российских IT-компаний, а также клиентоориентированность российского интернет-пространства могла бы решить множество проблем в представленной сфере, так, например, вопрос о хранении информации о гражданах РФ не был бы так актуален, если бы зарубежные it-гиганты были бы сами заинтересованы в хранении информации на серверах, которые могли бы находиться на территории России. Создавать большие и сложные системы однозначно обосновано, но возможно подходить к данному процессу нужно немного под другим углом.

Нельзя не заметить, что законодательство России пытается не отставать от зарубежных систем и тоже вносит определенные изменения, например, новая ст. 141.1 ГК РФ, которая вносит новое понятие — «цифровое право».

Спорным моментом в международном интеллектуальном и цифровом праве является вопрос о принадлежности информации. Так, правовое положение информации в сети интернет, которая проходит через множество узлов передачи данных — спорное. Ключевым моментом здесь является тот факт, что информация, как только она попадает в сеть, оказывается и в зоне риска потери, кражи, модернизации без ведома правообладателя информации, возможного бесконтрольного копирования, передачи 3-им лицам и так далее. Можно сказать, что принадлежность информации можно определить как по территориальному признаку (географическое нахождение сервера), так и по правообладателю (географическое нахождение лица, которому информация принадлежит). Но, как определить по какой правовой системе решать спор, если информация принадлежит широкому кругу лиц, которые не связаны одним географическим положением или иными факторами, которые могли бы помочь определить применимое право? Как вариант, можно разработать поправки в законодательство и закре-

---

<sup>1</sup> Например, Пиратская Партия России, которая выступает против преследования граждан за некоммерческий обмен любой несекретной информацией.

пить способ определения применяемого права и предоставления информации, которая хранится на сервере, например, как в США<sup>1</sup>.

Стоит отметить, что технически трудно создать систему полного аудита информации на сервере без вреда для быстродействия и правильности обработки информации, что, при создании таких условий, сулит издержки как для арендаторов серверов, так и для рядовых пользователей.

Традиционные средства реагирования, применимые для материального мира (арест, физическое изъятие и т.п.), будут вызывать негативную реакцию в обществе. Стоит признать, что на сегодняшний день, самый эффективный метод изъятия информации из общего доступа — физический арест (поскольку он закрывает не доступ к информации, а саму информацию, владелец, или владельцы, информации, не смогут перевести данные на другой агрегат доставки, если только заранее не были готовы копии, но даже так потребуются время для размещения и настройки). Стоит разрабатывать иные методы воздействия, например, создание доступных стриминговых сервисов, которые будут бороться с пиратством кино и музыки.

Такие спорные моменты требует основательного рассмотрения на уровне законодательства и при этом нельзя забывать про иностранные элементы, которые, вероятно, так или иначе будут связаны со всей системой (узлы, серверы, прокси, vpn и так далее).

### **Литература**

1. Барбрук, Р. интернет-революция: от капитализма доткомов к кибернетическому коммунизму. [Электронный ресурс]. URL: <https://e-libra.ru/read/526088-internet-revoluciya.html> (дата обращения: 20.10.2019).

2. Карцхия, А. А. Гражданско-правовая модель регулирования цифровых технологий : дис. ... д-ра юрид. наук. — Москва, 2019.

3. URL: <https://habr.com/ru/company/dcmiran/blog/472060/> (дата обращения: 20.10.2019).

4. Комментарии к четвертой части Гражданского кодекса РФ / под редакцией А. Л. Маковского Москва : Статут, 2008.

5. Bird R. and Others. Cyber Law: Text and Cases. Cengage, 2011.

6. Rosenoer J. Cyber Law: The Law of the Internet. Springer, 1997.

7. Ku R.S.R., Lipton J. (eds). Cyberspace Law: Cases and Materials. 3rd edn. Aspen Publisher, 2010.

8. Travis H. (ed). Cyberspace Law: Censorship and Regulation of the Internet. Routledge, 2013.

9. Wild, C., Weinstein, S., MacEwan, N., Geach, N. Electronic and mobile commerce law: An analysis of trade, finance, media and cybercrime in the digital age // Univ of Hertfordshire Press — 2011.

10. Trakman, L. E. From the Medieval Law Merchant to E-Merchant Law // The University of Toronto Law Journal. 2003. Vol. 53. № 3.

11. URL: <https://4pda.ru/2019/04/16/357002/> (дата обращения. 01.11.2019).

12. URL: [https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/16/04/2019/5cb5a70b9a79471727c1bc79](https://www.rbc.ru/technology_and_media/16/04/2019/5cb5a70b9a79471727c1bc79) (дата обращения: 01.11.2019).

---

<sup>1</sup> <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/4943/text> (дата обращения: 17.11.2019).

© Банцекина Т. А.<sup>1</sup>

— магистрант кафедры Юридического института  
Российский университет транспорта (МИИТ)  
bantsekina.tat@yandex.ru

## Совершенствование правового регулирования детской безопасности на транспорте

**Аннотация.** В статье представлены результаты выявленных нарушений в сфере перевозки детей. В ходе анализа были выявлены некоторые противоречия законодательства, которые имеют существенное значение для обеспечения безопасности детей на транспорте. Это свидетельствует о том, что артистами этих движений должны быть выполнены надлежащим образом все требования нормативных правовых актов, касающиеся допуска водителей к перевозке детей, требования к работе и отдыху водителей. Также сформированы выводы о необходимости совершенствования нормативно-правовой базы обеспечения транспортной безопасности детей.

**Ключевые слова:** органы обеспечения безопасности, участники дорожного движения, детская безопасность, детский травматизм на транспорте, правила дорожного движения.

---

Формы и методы работы органов обеспечения безопасности осуществляют организационные и информационные мероприятия в соответствующей форме.

В настоящее время средства массовой информации играют важную роль в информировании населения России. Люди всех возрастов постоянно используют различные технологии и другие современные формы получения необходимой информации в своей повседневной деятельности.

В связи с этим средства массовой информации могут стать обстоятельным инструментом в совершенствовании положения по правовому регулированию безопасности детей на транспорте. Это может существенно уменьшить детский травматизм на транспорте, оказывая влияние на сознание людей, особенно с детьми, и мотивацию всех тех, кто является участниками дорожного движения на более правильное соблюдение правил и культуры поведения на дорогах.

Очевидно, что необходимость организовать целое направление на одном из каналов или единый эфирный канал, который будет демонстрировать не только факты ДТП в разных регионах страны, где пострадали дети, но и специализированные телепрограммы о правилах дорожного движения, информирующие о необходимости их обязательного соблюдения. Это может способствовать уменьшению травм и ДТП на дорогах. Несомненно, что решение проблем обеспечения безопасности детей на транспорте невозможно без четкого определения направлений, форм и методов деятельности данной сферы.

Естественно, что информирование должно быть таким, чтобы все положения были понятны и доступны, в том числе и дошкольникам. Для старшеклассников можно будет продемонстрировать учебные фильмы или сценки о безопасности дорожного движения, в которых будет показан не только сам факт аварии, но и ее результаты, произвести демонстрацию ДТП со всеми его исходящими последствиями.

На данный момент в России построена и работает радиоволна, сообщающая о проблемах в области безопасности на дорогах, и, самое главное, радиостанция предлагает и обсуждает возможные решения.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

В соответствии с приказом МВД России от 02.12.2003 № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» к формам убеждения относятся:

- распространение брошюр и организация издания, плакатов, листовок, записок, рисунков и обращений к населению по вопросам безопасности дорожного движения, деятельности Госавтоинспекции;
- проведение конкурсов-отзывов на лучшие публикации, пропагандирующие безопасность дорожного движения;
- использование возможностей средств массовой информации, социальной рекламы, печатной и сувенирной продукции;
- проведение бесед и лекций с различными категориями участников дорожного движения в организациях и коллективных образованиях.

В административной работе субъектов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма выделяют такие доказательные меры, как внушение, разъяснение, поощрение, обучение, личный пример, обмен положительным опытом, пропаганда. В таких условиях возрастает актуальность профилактики травматизма детей на дорогах следственным методом убеждения. Чаще всего, на эту часть участников дорожного движения оказывают влияние педагоги, воспитатели, воспитатели и, самое главное, родители. В рамках профилактической работы сотрудники полиции проводят собеседования, посещают школы и дошкольные учреждения, рассказывают о сути ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации за нарушение правил дорожного движения, а также о последствиях за нарушение правил дорожного движения.

Методы организации предупреждения дорожно-транспортного травматизма детей принуждают разработку нужных решений, определение нужных ресурсов, установление сроков исполнения, ответственных лиц и лиц, которые контролируют мероприятия по предотвращению детского травматизма на дорогах<sup>1</sup>. В соответствии с приказом МВД России № 930 к методам организационного характера относятся:

- принятие участия в организации и проведении конференций и методических семинаров по безопасности дорожного движения;
- обобщение передового опыта работы и внедрение новых форм пропаганды безопасности дорожного движения.

В отличие от убедительных методов, методы административного принуждения выражаются во внешнем государственно — правовом воздействии на сознание людей в форме ограничений личного, организационного или имущественного характера.

Осуществление мер административного принуждения может осуществляться только на основе правового акта, инструкции. Кроме того, административное принуждение может применяться как к лицу, совершившему правонарушение, так и в целях профилактики к лицам, не совершившим правонарушения. Чтобы поддержать порядок на дорогах, сотрудники полиции в своей работе применяют отдельные виды административного принуждения: меры административного пресечения, меры административно-процессуального обеспечения, меры административного наказания<sup>2</sup>.

Следовательно существует нормативно-правовой акт, в котором прописаны задачи, направления, формы и методы деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения. Но этот документ, по сути, является единственным, в котором

---

<sup>1</sup> Землин А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в современной России // Транспортное право и безопасность. 2017. № 1. С. 7—14;

<sup>2</sup> Попов Л. Л., Шергин А. П. Классификация мер административного принуждения // Избранные труды юбиляра. М., 2005. С. 76—90.

частично прописан механизм административного регулирования деятельности по предупреждению безопасности детей на дорогах.

Что касается лицензирования, то в соответствии с Федеральным законом от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» оно осуществляется в целях предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, обороне и безопасности государства, возможность нанесения которого связана с осуществлением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отдельных видов деятельности<sup>1</sup>. Федеральным законом от 04.05.2011 № 99-ФЗ определено понятие лицензирования, под которым деятельность понимается как лицензирование органов по предоставлению лицензий, продлению срока действия лицензий в случае, если ограничение срока действия лицензий предусмотрено федеральными законами, осуществлению лицензионной проверки, возобновлению, аннулированию лицензий и прекращению действия, формированию реестра лицензий и государственного ресурса, который будет информировать, а также, по предоставлению в установленном порядке информации, касающихся вопросов лицензирования.

Таким образом, рекомендуется субъектам, которые занимаются обеспечением безопасности детей на транспорте для более эффективной коллективной деятельности нужно создать во всех краях страны такой орган, координирующий и контролирующий безопасность детей на транспорте. Такая деятельность предоставленного органа будет заключаться в объединении усилий всех небезразличных организаций по таким вопросам, как обеспечение безопасности дорожного движения детей. Она будет включать создание и разработку планов по профилактике травматизма на транспорте и четко контролировать их выполнение. За счет этого будут формироваться методические рекомендации в области транспортной безопасности.

---

<sup>1</sup> Каплунов А. И. Административное право : учебник. М. : ДГСК МВД России, 2011.



© Гамидова А. М.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта  
Gamidikka@yandex.ru

## Применение международного опыта в сфере государственных закупок государственными унитарными предприятиями (на примере сферы транспорта)

**Аннотация.** В статье раскрываются особенности государственных закупок. Проведен анализ зарубежного опыта. Автором предпринята попытка разработки предложений по внедрению зарубежного опыта в отечественную практику государственного процесса закупки.

**Ключевые слова:** государственные закупки, зарубежный опыт, закупочная деятельность, унитарное предприятие.

---

Одна из основных целей закупок в мировой практике, общую систему которых называют *муниципальными закупками и государственными закупками* — это обеспечение приобретения работ, товаров, и услуг для удовлетворения государственных и муниципальных нужд при рентабельном использовании средств из госбюджета. Если в системе госзакупок полностью воплощены наиважнейшие принципы эффективности, прозрачности, справедливости и подотчетности, то в соответствии со сложившейся практикой за рубежом, система считается отвечающей основной задаче ее применения.

В бюджетном законодательстве РФ принцип эффективности использования бюджетных средств означает, что при формировании и исполнении бюджетов участники бюджетного процесса в рамках своих бюджетных полномочий обязаны добиваться необходимых результатов с использованием наименьшего объема средств (экономности) и (или) достижения наилучшего результата с использованием определенного бюджетом объема средств (результативности)<sup>2</sup>.

Государственные заказчики должны регулярно проводить мониторинг и оценку своей деятельности с целью увеличения эффективности и результативности закупочного процесса, так предполагается в сложившейся международной практике. Соблюдение этих правил обеспечивают наличие четкий механизмов в транспарентной системе закупок. По мнению автора, это одна из значительных причин, обеспечивающих высокую эффективность расходования средств из государственного бюджета при проведении закупок.

Закупочная деятельность должна осуществляться открыто и справедливо, а именно, обеспечивать равные возможности для всех участвующих поставщиков. Важно обеспечить, чтобы закупочный процесс не только являлся по своей сути справедливым, но и аналогичным образом воспринимался поставщиками и общественностью.

Расходование государственных средств предполагает подотчетность государственных заказчиков и конкретных лиц, осуществляющих закупки от их имени, в отношении соблюдения ими законодательных норм и соответствующий контроль со стороны уполномоченных государственных органов<sup>3</sup>.

Низкая конкурентность унитарных предприятий, подконтрольных Минтрансу России является чуть бы не самой основной проблемой государственных (муниципальных) закупок.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

<sup>2</sup> URL: <http://www.vedomosti.ru/economics/articles/2016/11/03/663441-regulirovaniya-goszakaza-minfm>.

<sup>3</sup> URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2990941>.

Начальным этапом в осуществлении госзакупки является — планирование. Этот этап предшествует этапу размещения госзаказа, который для более эффективного использования средств из государственного бюджета должен включать следующие мероприятия:

1. определение и формулирование предмета закупок;
2. изучение рынка и потенциальных поставщиков;
3. выбор способа закупок;
4. разработка плана проведения закупок;
5. определение функций и круга обязанностей всех участников торгов;
6. учет требований по нормированию в сфере закупок;
7. определение НМЦК контракта;
8. подготовка документации для осуществления торгов.

По инициативе Минфина России в законодательстве о контрактной системе вводится система нормирования. Нормирование — это своего рода, требования, применяемые к заказчику и к закупаемым заказчиком товарам либо услугам.

Для чего данный механизм необходим? Основная причина — предотвращение закупок товаров, работ либо услуг с излишними потребительскими свойствами, а также и более дорогих, для сотрудников, которым в рамках их должности и полномочий такие товары (работы, услуги) не нужны. В связи с этим, нормирование подразделяют на два вида: устанавливаются нормативные затраты; нормирование на основе требований к товарам (работам, услугам).

Нормативные затраты — это определение предельных объемов затрат в денежном выражении на обеспечение функций конкретного должностного лица (групп должностных лиц). Нормирование на основе требований к товарам (работам, услугам) — определение значений свойств товара, которые обуславливают его пригодность для эксплуатации в целях оказания государственных (муниципальных) услуг, выполнения функций.<sup>1</sup>

Органами власти, субъектами РФ и муниципальными образованиями в соответствии с правилами, должна быть разработана соответствующая система нормирования, как для себя, так и для своих подведомственных учреждений.

В целях определения НМЦТ закупки методом сопоставимых рыночных цен (анализа рынка) Минэкономразвития РФ рекомендуется использовать не менее 3 цен товара, работы, услуги, предлагаемых различными поставщиками (подрядчиками, исполнителями). Вышеуказанный метод состоит в определении НМЦ закупки на основе сведений о рыночных ценах идентичных товаров, работ, услуг, которые планируется закупать, а при их отсутствии однородных товаров, работ, услуг.

Метод сопоставимых рыночных цен (анализа рынка) является приоритетным и самым востребованным для определения и обоснования НМЦ закупки на основании вышеупомянутого указа Минэкономразвития России.

Введение *казначейского сопровождения контрактов* с 2016 г. является одной из основных новаций Минфина РФ в сфере закупочной деятельности. Перечисление средств из федерального бюджета, при казначейском сопровождении госконтрактов, которые являются источником финансового обеспечения указанных государственных контрактов, осуществляется на открытые счета территориальным органам Федерального казначейства в учреждениях Центрального банка РФ.

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2990975>.

© Гаркуша А. А., Юричева В. О.<sup>1</sup>

— студенты Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Влияние физических упражнений на умственную деятельность студентов**

**Аннотация.** Данная статья посвящена изучению влиянию курения на организм человека. Курение — это вредная привычка, заключающаяся во вдыхании дыма тлеющего табака. Целью исследования является определение роли курения, ее влияние на здоровье человека, а также работоспособность головного мозга и мышц.

**Ключевые слова:** курение, здоровье, работоспособность головного мозга и мышц.

---

В современном мире курение является распространенной привычкой среди различных слоев населения, в том числе среди женщин, подростков и даже детей. В соответствии со статистикой, людей, постоянно употребляющих сигареты, в мире насчитывается около миллиарда. Никотиновая зависимость предполагает значительную угрозу для организма человека. В случае осознания вреда табака, человеку легче преодолеть зависимость, появляется мотивация покончить с этой привычкой.

Всю правду о вреде курения наглядно показывает тот факт, что в состав табачного дыма входит 3000 различных химических соединений. В 20 сигаретах (посредственная дневная мера курящего) содержится 130 мг никотина.

Помимо этого, в него входят сотни ядов, в том числе:

- цианид;
- мышьяк;
- синильная кислота;
- угарный газ и др.

В табачном дыме содержится 60 сильнейших канцерогенов: хризен, дибензпирен, бензопирен и другие, а также нитрозамины, оказывающие разрушающее действие на головной мозг.

Помимо них, в его составе присутствуют радиоактивные вещества:

- полоний;
- свинец;
- висмут и др.

За один год через дыхательные пути курильщика проходит 81 кг табачного дегтя, часть которого оседает в легких.

Вред курения для организма человека состоит в его возможности стимулировать формирование тяжелых системных заболеваний. Многочисленные из них обладают летальным исходом. Коротко и красноречиво о вреде, который причиняет организму курение, говорят данные медицинской статистики.

Каждый год в мире от табака погибают примерно 5 млн человек. Каждый день только в Российской Федерации никотин уносит приблизительно 1 тыс. жизней. Приблизительно 90% смертей от рака легких обусловлены потреблением сигарет. Подтверждено, что жизнь человека с никотиновой зависимостью на 9 лет короче, нежели у его некурящего сверстника.

Рак легких у людей, потребляющих сигареты, встречается в 10 раз чаще. Систематическое глотание слюны с продуктами распада никотина содействует формированию рака полости рта, пищевого тракта, желудка и двенадцатиперстной

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат педагогических наук, доцент **О. Л. Постол.**

кишки. В легких человека с никотиновой зависимостью оседают и накапливаются смолы, содействующие формированию болезней дыхательной системы, в том числе смертельных.

Огромный вред курение причиняет сердцу и сосудам. После одной сигареты повышается артериальное давление, возрастает риск тромбообразования, а также закупорки артерий. Пульс человека, потребляющего табак, на 15 тыс. сердечных сокращений в сутки чаще, нежели у некурящего. Таким образом, нагрузка на сердце у него приблизительно на 20% больше общепризнанных мер. Сужение сосудов порождает кислородное голодание тканей — гипоксию.

Увеличение в крови курильщика катехоламинов содействует повышению концентрации липидов и формированию атеросклероза, гипертонии также жирового перерождения сердца. Разнообразные патологии половой сферы, инициированные сужением кровеносных сосудов малого таза, у курящих людей встречаются в три раза чаще, чем у некурящих. Каждый год в Российской Федерации проводится 20 тыс. ампутаций нижних конечностей вследствие облитерирующего эндартериита. Заболевание формируется в результате нарушения трофики тканей из-за недостающего кровоснабжения, вызванного употреблением табака.

Сведения минувших исследований подтверждают взаимосвязь между никотиновой зависимостью и слепотой. Ущерб курения для зрительного аппарата определен дистрофией сетчатки и сосудистой оболочки глаза из-за недостаточности кровоснабжения, а также пагубным воздействием ядов на зрительный нерв.

Наравне с этим никотин проявляет отрицательное воздействие на слуховой аппарат. Выделяющиеся токсические элементы разрушительным образом действуют на иннервацию внутренних структур уха. Из-за гибели чувствительных рецепторов появляются трудности со сном, ухудшаются обоняние и вкусовые ощущения.

Никотиновая зависимость тормозит мозговую деятельность и истощает нервную систему. Реакции курящего человека замедляются, уменьшаются умственные способности.

Потребление сигарет содействуют уменьшению моторной функции желудка и кишечника, негативно оказывает значительное влияние на состояние и функциональную активность печени. Показатель смертности от болезней органов пищеварения — язвы желудка и двенадцатиперстной кишки — у курящих людей в 3,5 раза выше, чем у некурящих.

Никотин оказывает негативное влияние на внешний вид, инициируя ухудшение потускнение зубов, состояния кожи, а также неприятный запах. Подтверждено, что потребление сигарет содействует учащенному биологическому старению — функциональные показатели организма не соответствуют возрасту.

Огромный ущерб курение причиняет организму беременной женщины и плода. Постоянная гипоксия порождает приостановки в его формировании и создает угрозу выкидыша. Дети курящих в период беременности матерей зачастую рождаются раньше срока. Они нередко обладают признаками гипотрофии и незрелости, часто болеют и отстают в развитии от ровесников.

Помимо того, что курение приносит вред здоровью, оно считается причиной большого количества пожаров, часто ведущих к инвалидности или летальному финалу.

Курение причиняет вред не только лишь самочувствию курильщика, но также его семье и сотрудникам. Регулярно пребывающие вблизи люди постоянно вдыхают смог. Его излишек в помещении способен породить головокружения, тошноту и рвоту, кашель, раздражение слизистых глаз и горла, приступы аллергии. У некурящих табачный дым содействует формированию развитию тех же заболеваний, что и у курильщиков.

Деструктивное влияние употребление табака на организм любого человека состоит в его возможности вызывать:

- различные виды рака;
- инфаркт миокарда;
- инсульт;
- тромбоэмболию легких;
- атеросклероз;
- слепоту;
- глухоту;
- облитерирующий эндартериит;
- импотенцию и фригидность;
- бесплодие;
- эмфизему легких;
- пневмонию;
- хронический бронхит;
- разрушение зубной эмали;
- болезни ЖКТ;
- врожденные уродства;
- отставание в развитии;
- раннюю смертность.

Вред курения для организма пассивных курильщиков подтверждается медицинской статистикой: каждый год в мире их умирает приблизительно 600 тысяч человек, 300 тысяч из которых — дети. Эти и другие научные данные стали основой для принятия закона о запрете курения в общественных местах.

Федеральным законом от 23.02.2013 № 15-ФЗ «Об охране здоровья граждан от воздействия табачного дыма и последствий потребления табака», ст. 12, установлены места, где запрещено курить, а также требования к знаку о запрете курения.

Запрещается курение табака:

1. на территориях и в помещениях, предназначенных для оказания образовательных услуг, услуг учреждениями культуры и учреждениями органов по делам молодежи, услуг в области физической культуры и спорта;

2. на территориях и в помещениях, предназначенных для оказания медицинских, реабилитационных и санаторно-курортных услуг;

3. в поездах дальнего следования, на судах, находящихся в дальнем плавании, при оказании услуг по перевозкам пассажиров;

4. на воздушных судах, на всех видах общественного транспорта (транспорта общего пользования) городского и пригородного сообщения (в том числе на судах при перевозках пассажиров по внутригородским и пригородным маршрутам), в местах на открытом воздухе на расстоянии менее чем пятнадцать метров от входов в помещения железнодорожных вокзалов, автовокзалов, аэропортов, морских портов, речных портов, станций метрополитенов, а также на станциях метрополитенов, в помещениях железнодорожных вокзалов, автовокзалов, аэропортов, морских портов, речных портов, предназначенных для оказания услуг по перевозкам пассажиров;

5. в помещениях, предназначенных для предоставления жилищных услуг, гостиничных услуг, услуг по временному размещению и (или) обеспечению временного проживания;

6. в помещениях, предназначенных для предоставления бытовых услуг, услуг торговли, общественного питания, помещениях рынков, в нестационарных торговых объектах;

7. в помещениях социальных служб;

8. в помещениях, занятых органами государственной власти, органами местного самоуправления;

9. на рабочих местах и в рабочих зонах, организованных в помещениях;

10. в лифтах и помещениях общего пользования многоквартирных домов;

11. на детских площадках и в границах территорий, занятых пляжами;

12. на пассажирских платформах, используемых исключительно для посадки в поезда, высадки из поездов пассажиров при их перевозках в пригородном сообщении;

13. на автозаправочных станциях.

На наш взгляд, самым эффективным способом будет бросить сразу. Нужно просто достаточно замотивироваться, поставить цель, и следовать к ней из раза в раз. От любых зависимостей человек способен избавиться, главное большое устремление.

Это самое лучшее решение. Уничтожьте все запасы ваших сигарет и решительно заявите своим друзьям, а главное — себе, что больше не курите и никогда больше не будете. Можно привязать такое заявление к благоприятной психологической ситуации: отпуск, каникулы, выходные, праздник, болезнь и т. д.

Чтобы облегчить первые дни отвыкания от курения, попробуйте несколько простых, общеизвестных методов: держите во рту пустую трубку, используйте жевательную резинку, леденцы. Следует осознанно управлять своими поступками, создавая определенный психологический фон для того, чтобы ускорить разлуку с этой противной привычкой. Например: активизируйте спортивные занятия, чаще ходите в театр, кино. Важно также провести разговор с друзьями и знакомыми, пусть они ни при каких условиях не предлагают вам сигарет, а лучше всего будет всем вместе отказаться от курения. Так вы будете мотивировать друг друга, контролировать, можно даже придумать соревнование кто быстрее бросит, а кто сорвался, выполняет какое-нибудь желание. Если у вас все-таки не хватает психологических сил, чтобы сразу справиться с курением, вы можете обратиться к специалистам, которые занимаются лечением зависимости.

Бросить курить просто. Для этого необходимо понять, что табак не способен принести в жизнь яркие эмоции. Наличие сильного желания изменить собственную жизнь, улучшить внешний вид, здоровье — прекрасная идея для начала борьбы с прижившейся вредной привычкой. Достаточно часто данной мотивации абсолютно достаточно тому, у кого желание бросить вредную привычку действительно сильно. Поэтому отвечая на вопрос, как избавиться от курения навсегда, в первую очередь нужно развивать собственную мотивацию. Ведь она должна работать не только в первые дни отказа от курения, но и в будущем, гарантируя здоровую, долгую, наполненную всевозможными яркими моментами жизнь. Все это будет лучшим вознаграждением за пережитый отказ от никотина.

© Гуреева А. Ю.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Проблемы трудоустройства инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья (на примере предприятий транспорта)**

**Аннотация.** В данной статье рассматриваются вопросы трудоустройства инвалидов, законодательные гарантии при трудоустройстве для инвалидов. Обозначены некоторые проблемы, связанные с трудоустройством инвалидов и применение законодательства о квотировании рабочих мест, на примере организаций транспорта.

**Ключевые слова:** инвалид и лицо с ограниченными возможностями здоровья, трудоустройство инвалидов, транспортные организации, содействия трудоустройству, Конвенция о правах инвалидов.

---

Вопросы трудоустройства лиц с ограничениями здоровья изучаются в рамках правовых, социальных, политических, экономических наук. В отечественной науке данные вопросы рассматривались в контексте идей социальной помощи, поддержки нуждающихся.

Трудоустройство инвалидов является одним из методов для создания общества равных возможностей. В Российских реалиях основными барьерами для трудоустройства людей с ограниченными возможностями здоровья являются несовершенство и недостаточность мероприятий, нацеленных на увеличение конкурентоспособности на рынке труда, предусмотренных действующим законодательством для указанной группы, низкая престижность рабочих мест, предусмотренных работодателями в рамках исполнения законодательства о квотировании рабочих мест для инвалидов, недостаточная заинтересованность и отсутствие очевидной выгоды для работодателя, при приеме на работу лиц с инвалидностью.

В рамках постоянно развивающегося и прогрессивного рынка труда представляется необходимым обратиться к новым подходам и способам к организации содействия трудоустройству. Молодые специалисты, в процессе трудоустройства встречают некоторые затруднения, например низкая заработная плата, обязательное наличие опыта работы, и др. Инвалиды сталкиваются с еще большими проблемами на рынке труда, такими как: отсутствие специально оборудованных рабочих мест для работников данной категории, дискриминация, отсутствие «доступной среды» объектов и др.

Федеральным законом от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации», установлены положения относительно гарантий занятости для указанной категории лиц.

Таким образом, процесс содействия трудоустройству лиц с ограниченными возможностями здоровья необходимо рассматривать как механизм, сформированный на основе взаимодействия различных субъектов с целью более качественного и эффективного включения в занятость данной категории лиц.

В 2012 г. Российская Федерация ратифицировала Конвенцию ООН о правах инвалидов<sup>2</sup>.

В этой связи были приняты некоторые нормативно правовые акты, для приведения законодательства в соответствии с нормами Конвенции, так например, Федеральный закон от 01.12.2014 № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодатель-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

<sup>2</sup> Резолюция № 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН «Конвенция о правах инвалидов» (принята в г. Нью-Йорке 13.12.2006 на 76-ом пленарном заседании 61-ой сессии Генеральной Ассамблеи ООН).

ные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов».

Конвенцией признается, что инвалидность является результатом взаимодействия, которое происходит между людьми, имеющими нарушения здоровья, и барьерами социума (отрицательное отношение граждан к инвалидам), которое мешает их полноценному участию в жизни общества наравне с другими лицами.

Конвенция акцентирует внимание на признании прав инвалидов на труд наравне с другими, включая право иметь возможность зарабатывать себе на жизнь на рынке труда в условиях открытости и доступности для инвалидов, при этом, необходимо учитывать инклюзивный характер производственной среды.

На государственном уровне предпринимается ряд мер реализации указанных возможностей, направленных на повышение эффективности работы по трудоустройству инвалидов, так:

Федеральным законом «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» установлена обязанность работодателей принимать на работу инвалидов в рамках установленных квот. Постановлением Правительства РФ от 09.11.2018 № 1338 в типовой форме трудового договора с руководителем государственного (муниципального) учреждения, утвержденной постановлением Правительства РФ от 12.04.2013 № 329, в обязательном порядке устанавливается выполнение квоты по приему на работу инвалидов (в соответствии с законодательством РФ);

— органами службы занятости проводятся мероприятия в различных форматах: ярмарки вакансий, встречи с работодателями, круглые столы с участием инвалидов, работодателей и некоммерческих организаций;

— развивается Общероссийский портал базы вакансий «Работа в России»<sup>1</sup>, где создан отдельный раздел о трудоустройстве инвалидов.

Для оказания помощи инвалидам молодого возраста при трудоустройстве, в субъектах РФ реализуется ряд мероприятий, направленных на сопровождение инвалидов молодого возраста при трудоустройстве (региональные программы).

Для обеспечения единообразного и системного подхода при разработке и реализации региональных программ Минтрудом России в 2017 г. утверждена типовая программа по сопровождению инвалидов молодого возраста при трудоустройстве (в связи с реорганизацией Минобрнауки России, внесены изменения в указанный приказ и в настоящее время существует совместный приказ Минтруда России, Минпросвещения России и Минобрнауки России от 14.12.2018 № 804н/299/1154 утверждающий Типовую программу).

Успешное трудоустройство инвалида является первым шагом на пути к постоянной и комфортной занятости, и зачастую многие инвалиды нуждаются в дополнительной поддержке после того, как приступают к трудовой деятельности.

С этой целью, рядом регионов для трудоустройства и закрепления на рабочих местах инвалидов, а также повышения уровня занятости инвалидов осуществляются следующие мероприятия:

— организация стажировок для выпускников-инвалидов на рабочем месте с закреплением наставника;

— содействие в трудоустройстве незанятых инвалидов на оборудованные (оснащенные) для них рабочие места с возмещением затрат работодателям;

— обучение инвалидов новым профессиям и другие.

Вопрос о выполнении квот для инвалидов на транспортных предприятиях ощущается особо остро.

---

<sup>1</sup> <https://trudvsem.ru/>



Так как, ОАО «РЖД» является одним из крупнейших работодателей Российской Федерации, представляется целесообразным рассмотреть вопрос о трудоустройстве инвалидов на его примере.

ОАО «РЖД», как показывают проводимые прокуратурой РФ проверки, в полной мере не стремится соблюдать законодательство РФ о резервировании или создании рабочих мест для инвалидов.

Приводимыми работодателем доводами служат как организационными упущениями, особенностями, связанными с условиями работы на железнодорожном транспорте.

Так, Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» установлено, что объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта, и другие, связанные с обеспечением деятельности и эксплуатацией железнодорожного транспорта, должны отвечать требованиям безопасности, так как являются зонами повышенной опасности.

Особенности обслуживания объектов железнодорожного транспорта учтены в отдельных специализированных подзаконных актах, в которых для обеспечения безопасности эксплуатации этих объектов предъявлены повышенные требования здоровья, в связи с чем установлены ограничения при приеме на работу.

Исходя из этого, нарушения законодательство о необходимости обеспечения рабочих мест для инвалидов, работодатель, ОАО «РЖД», апеллирует тем, что в связи с установленными ограничениями по здоровью для обеспечивающих работников функционирование железнодорожного транспорта, отсутствует возможность трудоустройства инвалидов на объекты повышенной опасности.

Несмотря на это, законодательство непреклонно, в случае, когда невозможно выделить (зарезервировать) рабочие места на работодателя возлагается обязанность за свой счет создать рабочие места.

Одновременно, обращается внимание, что предприятиях транспорта существуют иные должности, к которым не предъявлены ограничения здоровья. В штатных расписаниях предприятий транспорта имеются должности работников кадровой службы, АйТи специалистов, и других, без ограничения в работе и рисков, связанных с повышенной опасностью железнодорожного транспорта.

В заключение, можно сказать, что основными причинами трудностей, которые испытывают инвалиды при трудоустройстве это:

1) уровень трудоспособности инвалида объективно в определенных сферах ниже уровня трудоспособности здорового человека;

2) незаинтересованность организаций, в приеме на работу инвалидов, так как права инвалидов в сфере труда финансово и организационно обязаны обеспечивать работодатели за свой счет;

3) предвзятое отношение общества к людям с инвалидностью.

© Гурьянова А. Д.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Социальные гарантии для матерей-одиночек, предусмотренные Конституцией Российской Федерации**

**Аннотация.** Политика Российской Федерации ориентирована на помощь социально незащищенным слоям граждан, что урегулировано основным нормативным правовым актом государства — Конституцией РФ и иными нормативно-правовыми актами.

В статье дается понятие матери-одиночки, исследованы финансовые гарантии выплаты дополнительных пособий, социальные льготы, полагающиеся данной категории граждан.

В статье автор рассмотрел причины и критерии возникновения проблем, существующее социальное обеспечение незащищенных граждан, а также пути разрешения существующей ситуации в стране.

**Ключевые слова:** право социального обеспечения; Конституция Российской Федерации; мать-одиночка; выплаты; социальная помощь; гарантии; выплаты; пособия, статистические данные.

---

Согласно официальной статистике Росстата за 2018 г., в России зарегистрировано (проживает) 64 482 000 человек в возрасте от 0 до 34 лет, из которых 31 662 000 женщин и 32 820 000 мужчин<sup>2</sup>. После 35 лет количество мужчин несоразмерно понижается. Это напрямую демонстрирует существующую в настоящее время актуальную проблему — тяжелые условия для полноценного обеспечения и воспитания ребенка матерью-одиночкой, в связи с ранней и повышенной смертностью мужчин в возрасте до 35 лет, тяжелыми условиями работы, неправильным образом жизни, наследственностью, стрессом, хроническими заболеваниями и высоким процентом разводов.

Опираясь на статистические данные за 2018 год, необходимо отметить, в России было зарегистрировано 10 000 000 детей, воспитывающихся в неполных семьях.

Для полноценного осознания существующей проблемы необходимо обратиться к определению с точки зрения закона. Мать-одиночка — это женщина, не состоящая в официальном браке, имеющая ребенка, отец которого не установлен в официальном порядке; гражданка, имеющая ребенка, рожденного в браке или в течение 300 дней после расторжения брака, где отцом записан супруг, но этот факт был оспорен судом и существует вступившее в законную силу судебное решение о том, что супруг не является отцом ребенка; женщина, не состоящая в официальном браке, усыновившая приемного ребенка. Критериями этого статуса являются наличие официального брака — «презумпция отцовства» (ч. 2 ст. 48 СК РФ<sup>3</sup>), вступившее в законную силу решения суда (ч. 3 ст. 48 СК РФ), смерть супруга, прочерк в графе отец в свидетельстве о рождении или запись со слов матери, лишение отца родительских прав и другие.

Политика Российской Федерации ориентирована на помощь социально незащищенным слоям граждан, что также урегулировано основным нормативным правовым актом государства — Конституцией.

Согласно ст. 7 Конституции РФ, Россия является социальным государством, что уточняется в ст. 38 СК РФ, где провозглашается защита детства и материнства. Для реализации закрепленных в законодательстве норм, мать-одиночка наделена опреде-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **И. В. Тимонина**.

<sup>2</sup> Статистика Росстата, указанная на сайте: [http://www.statdata.ru/nasel\\_pol\\_vozr](http://www.statdata.ru/nasel_pol_vozr)

<sup>3</sup> Семейный кодекс Российской Федерации от 29.12.1995 № 223-ФЗ.

ленными дополнительными возможностями: финансовыми, трудовыми, социальными, медицинскими и прочими.

Финансовые гарантии включают в себя выплату дополнительных пособий, список которых установлен постановлением Правительства Москвы от 31.10.2017 № 805-ПП.

К основным пособиям для всех граждан относят единовременное пособие при рождении ребенка, пособие по уходу до полутора лет<sup>1</sup>.

Вне зависимости от дохода семьи мать-одиночка, проживающая в г. Москве, может рассчитывать на дополнительную ежемесячную компенсационную выплату в связи с ростом стоимости жизни одиноким матерям на детей в возрасте до 16 лет (учащимся до 18) в размере 750 руб. для получающих ежемесячное пособие на ребенка, 300 руб. — для не получающих его.

Ежемесячная компенсационная выплата на возмещение роста стоимости продуктов питания матерям-одиночкам, а также семьям, в которых родитель уклоняется от уплаты алиментов, на детей до трех лет составляет 675 руб.

Ежемесячная компенсационная выплата одинокой матери, занятой уходом за ребенком инвалидом I или II группы до 18 лет (до 23 лет на инвалида с детства).

Мать-одиночка, имеющая доход ниже прожиточного минимума, также имеет право на получение ежемесячного пособия в размере 15 тыс. руб. (возраст ребенка от 0 до 3 лет) и 6 тыс. руб. (от 3 до 18 лет).

К трудовым льготам относятся возможность сохранения рабочего места при сокращении штата до достижения ребенка 14 лет, при ликвидации предприятия женщине необходимо предоставить другое рабочее место с дальнейшим трудоустройством, особые условия отпуска (14 дней в любое время за свой счет) — ст. 123 и 263 ТК РФ<sup>2</sup> — и больничного (отсутствие ограничений до достижения 7 лет ребенком; если старше — оплата 15 дней), возможность иметь неполный рабочий день (до достижения ребенком 14 лет), потенциальный работодатель не вправе отказать в найме из-за наличия детей.

Одинокая мама вправе получать двойной налоговый вычет расходов на содержание каждого своего ребенка вплоть до 18-летнего возраста<sup>3</sup>.

К социальным льготам можно отнести право получения бесплатного питания на молочной кухне до достижения 2 лет ребенка, двухразовое бесплатное питание в школьной столовой, скидки на оплату дополнительных учебных учреждений, поступление в детский сад без очереди, путевки в санаторий.

Медицинские льготы включают в себя возможность приобретения лекарственных средств по скидке, составляющей 50%, и право на посещение бесплатного массажного кабинета.

В связи с тем, что в настоящее время общество информативно и юридически крупные мегаполисы, города и села развиты неравномерно, существует еще одна проблема осведомленности не в полной мере матерями-одиночками своих прав и свобод, в следствие чего обращение к неграмотным юрисконсультам, имеющим уровень знаний ниже требуемого.

Думается, что возникшие проблемы необходимо решить и с помощью социального опроса матерей-одиночек о вещах, которые им необходимы, введении специальных курсов для незащищенных граждан об их правах и обязанностях, воспитание в молодом поколении ценности создания полной семьи и о принятии ответственности, ведение здорового образа жизни и высококвалифицированная подготовка кадров для работы с гражданами.

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 19.05.1995 № 81-ФЗ «О государственных пособиях гражданам, имеющим детей».

<sup>2</sup> Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ.

<sup>3</sup> Статья 218 Налогового Кодекса Российской Федерации от 31.07.1998 № 146-ФЗ.

Статус матери-одиночки неоднозначен, обладает как выраженными плюсами, так и существенными минусами<sup>1</sup>. К положительным моментам можно отнести вышеперечисленные выплаты и льготы, возможность путешествовать за границу без разрешения отца, регистрация ребенка без согласия второго родителя, формальный отец не имеет прав для того, чтобы отсудить ребенка, а также в дальнейшем дети лишатся возможных обязательств перед биологическим отцом (содержание в старости, уплата алиментов).

К негативному фактору можно отнести отсутствие ежемесячных алиментов, а также невозможность наследования ребенком имущества второго родителя и его близких родственников.

Следует отметить, что положение матери-одиночки стало более стабильным и защищенным, но для полноценного урегулирования вопроса необходимо провести более глубокий анализ проблем, выявить пути их решения, принять новые законы и реализовывать их.

---

<sup>1</sup> <http://posobie-expert.ru/chastnye-sluchai/materyam-odinochkam/>

© Дорожевич А. В.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Правовое регулирование грузовых перевозок на авиационном транспорте

**Аннотация.** В последнее время все больше возрастает популярность авиационные перевозки. Нужно отметить, что рост объемов фиксируется не только в пассажирских перевозках, но также и в грузовых. Данный факт заставляют обратить внимание на необходимость развития правового регулирования данной отрасли.

Регулирование авиационных грузовых перевозок осложняется их, как правило, международным характером. Скорость преодоления расстояний и дальность между пунктом отправления и назначения, которую самолет может преодолеть, делают его лидером по этим показателям.

Необходимость более детального изучения правового регулирования деятельности всех сторон авиационной перевозки, а также соотнесение норм международного права с нормами российского законодательства.

В данной статье автором соотносятся нормы международных конвенционных норм с российским законодательством, а также приводятся примеры норм правового регулирования в других странах.

**Ключевые слова:** грузовая перевозка, международное право, авиационный транспорт, применимость права.

---

Перевозки авиационным транспортом в большей мере осуществляются в международном направлении с пересечением границ одной или нескольких стран, тем самым вызывая необходимость изучения норм, закрепленных на уровне международных соглашений, конвенций, а также международного права.

Необходимо так же отметить, что регулирование определенного комплекса вопросов находится в компетенции и ведении соответствующего государства. К данной сфере правоотношений относятся вопросы такие, как распределение ответственности за груз при его передаче для последующей перевозки; порядок осуществления погрузочно-разгрузочных работ; разграничение ответственности участников грузоперевозки при возникновении правонарушений, а также при передаче груза грузополучателю.

Подобное пересечение норм внутреннего и международного права является не случайным, так как для подбора наиболее актуального механизма взаимодействия всех сторон, задействованных в процессе перевозки необходима детальная проработка большого объема технических и юридических норм и подготовка соответствующих разъяснений к ним. Для урегулирования вышеуказанных вопросов можно воспользоваться более простым способом, применяя национальную специфику авиационных перевозок.

При организации международной авиационной перевозки возникает вопрос о применении законодательства конкретного государства при возникновении спорных вопросов. Для решения подобных вопросов гражданское право дает возможность самостоятельно выбрать сторонам договора право, но, несмотря на это, консенсус по использованию конкретного права при решении споров между сторонами договора грузоперевозки достигается крайне редко. Также стоит отметить, что решение вопроса о

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

применении конкретного права делегируются конвенционными нормами (содержащимися в Монреальской и Варшавской конвенциях) на уровень национального права.

Во многих государствах внутреннее право обуславливает общие правила применения коллизионных норм. Основой для этих правил служит диспозитивность, что, если учитывать в целом методику регулирования гражданских правоотношений и трансграничность договора, является логичным.

В Российском законодательстве за основу берется место юридической регистрации стороны, осуществляющей перевозку. Например, в ст. 1211 ГК РФ говорится, что применимым является право страны, где установлен факт регистрации лица, осуществляющего исполнения условий договора перевозки, следовательно — перевозчика. Схожая практика так же широко распространена и общепринята в европейских странах.

Однако есть и другой пример определения ответственности по договору авиационной перевозки, такой как Франция — где в законодательстве основополагающим является место заключения договора.

Самым трудным для участников гражданских правоотношений и правоприменителя остается вопрос выбора надлежащего для применения права при возникновении спорной ситуации. Только из того, что международная перевозка груза сопряжена с преодолением территорий двух или более государств означает действие норм правового регулирования всех этих государств в процессе исполнения договора перевозки. Так же стоит учесть, что в некоторых ситуациях может потребоваться дополнительная посадка по маршруту доставки груза для дозаправки, либо для транзита груза, в процессе которого понадобится выгрузка, хранение груза в аэропорту стыковки.

В следствии выше изложенного, стороны не всегда могут достаточно точно предугадать последствия реализации обязательств по договору и правовой порядок транспортировки груза.

Выходом из сложившейся ситуации так же не может служить выработка единых международных правовых норм для перевозок грузов авиационным транспортом, так как это приведет к дисбалансу законодательства по осуществлению транспортных операций внутри государства. Однако так же стоит отметить, что для обеспечения большей правовой прозрачности в отношениях между сторонами договора сформулированы специальные международные коллизионные привязки, а именно: действие закона государства предъявления претензии, государства отправления, государства назначения, государства следования, а также государства происшествия. Данные привязки признаются так же и российским правом.

Основным правовым документом, регулирующим авиационные перевозки в России, является Воздушный кодекс РФ. Его положения регулируют так же нахождение воздушных судов российской федерации за ее пределами, если данные положения не противоречат международным нормам и внутренним нормам страны пребывания. Так же стоит отметить комплексность Воздушного кодекса РФ, поскольку им регулируются административные (публичные правовые отношения), гражданско-правовые, которые вытекают из перевозки грузов авиационным транспортом, а также определяются императивные требования, которым необходимо соответствовать экипажу воздушного судна, воздушным судам и инфраструктуре.

© Евстратьева А. И.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
evstratievaa@mail.ru

## **Проблемы и перспективы развития правового регулирования аудиторской деятельности в Российской Федерации**

**Аннотация** В настоящее время вопросы качества проведения аудиторской проверки в Российской Федерации имеют высокую актуальность, что в большей степени связано с массовым прекращением хозяйственной деятельности субъектов экономики, получивших по результатам проведенного обязательного аудита положительное аудиторское заключение, подтверждающее достоверность бухгалтерской (финансовой) отчетности компании. В статье рассматриваются основные аспекты нормативно-правового регулирования аудиторской деятельности в России, особенности и проблемы состояния рынка аудиторских услуг в современных условиях, а также перспективы развития правового регулирования аудита в Российской Федерации, которые базируются на основных тенденциях реформирования контроля качества деятельностью аудиторских организаций.

**Ключевые слова:** аудиторская деятельность, аудитор, обязательный аудит, государственное регулирование аудиторской деятельности, нормативно-правовая база аудита, аудиторская организация, саморегулируемые организации аудиторов, рынок аудиторских услуг.

---

Аудит является неотъемлемой частью рыночной экономики. При этом необходимо отметить, что это достаточно новый вид предпринимательской деятельности, сформировавшийся вследствие регуляторных требований, направленных на обязательное прохождение процедуры независимой проверки бухгалтерской (финансовой) отчетности с целью выявления ошибок в учете организаций, определения соответствия всем требованиям, установленным законодательством, и выражения мнения о достоверности отчетности организации.

Результаты аудиторской проверки являются базой и основанием для принятия управленческих решений об инвестировании. Именно поэтому аудиторская деятельность должна иметь сильную правовую базу и регулироваться государством.

Государственное регулирование деятельности аудиторов в России включает в себя нормативно-правовое регулирование и контроль за качеством оказанных аудиторских услуг. Нормативно-правовое регулирование аудита осуществляет Министерство финансов Российской Федерации. Оценка качества оказанных аудиторских услуг находится под контролем двух субъектов: уполномоченного федерального органа по контролю и надзору в лице Федерального казначейства и его территориальных органов, и саморегулируемых организаций аудиторов (далее — СРО).

Согласно требованиям действующего законодательства Российской Федерации, регламентирующего аудиторскую деятельность, проведение аудита бухгалтерской (финансовой) отчетности могут осуществлять физические и юридические лица, входящие в реестр СРО аудиторов. На сегодняшний день функционируют всего две СРО: Ассоциация «Содружество» (ААС) и «Российский Союз аудиторов» (Ассоциация).

На данный момент вопросы государственного регулирования аудита и качества осуществления аудиторской деятельности имеют особую актуальность. Это связано с

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент С. А. Правкин.

тем, что многие объекты обязательного аудита после получения аудиторского заключения, содержащего положительное мнение о достоверности бухгалтерской (финансовой) отчетности, прекращают свою хозяйственную деятельность в результате банкротства или регуляторного лишения лицензии.

Однако, несмотря на тот факт, что в настоящее время система нормативно-правового регулирования аудиторской деятельности полноценно сформирована, существует ряд сложностей, которые затрудняют процесс регулирования субъектов рынка аудита, например:

- уклонение от проведения проверок;
- сложность аргументации и доказательства заведомо ложного аудиторского заключения;
- недостаточно развитая система наказаний за недобросовестное и некомпетентное проведение аудита.

Также стоит добавить, что процесс контроля за деятельностью субъектов аудиторской деятельности осложняется проблемами на рынке аудиторских услуг, в том числе:

- систематический отток аудиторских организаций и аудиторов из профессиональной среды;
- низкая привлекательность профессии «аудитор» среди молодых специалистов;
- диспропорция на рынке аудиторских услуг в отношении крупного, малого и среднего бизнеса;
- демпинг цен на аудиторские услуги.

Согласно статье 4 Федерального закона «Об аудиторской деятельности» от 30.12.2008 № 307-ФЗ (далее — Закон № 307-ФЗ) определено, что аудитор — это физическое лицо, получившее квалификационный аттестат аудитора и являющееся членом одной из СРО.

На основании результатов анализа данных о количестве аудиторов, сдавших в 2017—2018 гг. квалификационный экзамен на получение единого аттестата (табл. 1), можно сделать вывод о том, что отток аудиторов с рынка был значительно существенен, и в 2017 г. составил 4000 человек, а в 2018 г. — 4400 человек.

Таблица 1

**Количество аудиторских организаций и аудиторов в России в 2016—2018 гг. [7]**

Аудиторские организации	На 01.01.2016	На 01.01.2017	На 01.01.2018	На 31.12.2018
Имеют право на осуществление аудиторской деятельности – всего, тыс.	5,1	5,0	4,8	4,7
в том числе аудиторские организации	4,4	4,4	4,2	4,1
из них организации, в штате которых имеется аудитор с единым аттестатом	1,9	2,0	2,0	2,0
индивидуальные аудиторы	0,7	0,6	0,6	0,6
Аудиторы – всего, тыс.	21,5	19,6	19,6	19,5
из них сдавшие квалификационный экзамен на получение единого аттестата	3,5	3,6	4,0	4,3



По данным Минфина Российской Федерации о состоянии рынка аудиторских услуг в 2018 г., среди аудиторских организаций «большой четверки» («Делойт и Туш», «Прайсвотерхаускоуперс», «Эрнст энд Янг», «КПМГ») из 1800 сотрудников лишь 270 обладают аттестатами аудитора.

По масштабам бизнеса стоит отметить долю малых аудиторских организаций, которая составила в 2017 г. 90,8%, и в 2018 г. 90,7%. При этом в общем объеме оказанных услуг доля составила в 2017 г. 22,7%, и в 2018 году 21,3%, а доля малых аудиторских организаций в общем количестве клиентов, по которым был проведен аудит в 2017 г. была равна 63,7%, и в 2018 г. 62,2%.

Данная неравномерность в распределении количества клиентов свидетельствует о демпинге цен на аудиторские услуги, который спровоцирован, в частности, наличием среди клиентов аудиторов организаций, которые в соответствии с требованиями законодательства России обязаны проходить процедуру аудита на ежегодной основе, однако реального пользователя проаудированной отчетности таких организаций не существует.

По мнению партнера компании «Делойт» (СНГ) Игоря Токарева распространенность такого рода формального подхода к прохождению обязательного аудита объясняется наличием большого количества компаний, для которых обязательность аудита не сопровождается требованиями и механизмами раскрытия финансовой отчетности широкому кругу пользователей и контрагентов.

Сложившуюся проблему сможет решить комплекс мер по усовершенствованию и усилению механизма контроля деятельности аудиторов. В современных условиях в России аудиторскую деятельность регламентируют: Закон № 307-ФЗ, Международные стандарты аудиторской деятельности, «Правила независимости аудиторов и аудиторских организаций» и «Кодекс профессиональной этики аудиторов».

Нормативно-правовое регулирование и контроль качества работы аудиторских организаций составляют государственное регулирование аудиторской деятельности. Как упоминалось выше, Министерство финансов РФ — уполномоченный орган по осуществлению нормативно-правового регулирования аудиторской деятельности, а Федеральное казначейство осуществляет контроль качества оказания аудиторских услуг.

Правовые основания осуществления контроля качества работы аудиторских организаций закреплены следующими нормативно-правовыми актами: Федеральный закон «Об аудиторской деятельности» от 30.12.2008 № 307-ФЗ, Федеральный закон от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», Положение о принципах осуществления внешнего контроля качества работы аудиторских организаций, индивидуальных аудиторов и требованиях к организации указанного контроля, Положение о Федеральном казначействе, Административный регламент исполнения Федеральной службой финансово-бюджетного надзора государственной функции по внешнему контролю качества работы аудиторских организаций.

Согласно ст. 20 Закона № 307-ФЗ определено, что СРО в праве применять различные меры наказания (предписание, предупреждение, штраф, приостановление членства, исключение из членов и др.) в отношении члена своей СРО, допустившего несоблюдение установленных требований. В 2017 г. СРО по результатам проведенных проверок было внесено 182 меры воздействия, из которых 86 — в отношении аудиторских организаций. В 2018 году данный показатель составил 161 меру, из которых 111 — в отношении аудиторских организаций.

Уполномоченный федеральный орган по контролю и надзору аудиторской деятельности в порядке, регламентированном Законом № 307-ФЗ вправе применять санкции по результатам аудиторских проверок. В 2017 г. уполномоченным органом было

вынесено 224 меры воздействия, а в 2018 — 206 мер по результатам проверок 276 и 289 аудиторских организаций в 2017 и 2018 гг. соответственно.

Очевидна диспропорция в количестве мер воздействия по результатам проверок, проводимых СРО и уполномоченным федеральным органом. Следует подчеркнуть, что СРО, по результатам проверок, исключая из своих реестров недобросовестных участников рынка аудиторских услуг, могут перестать отвечать законодательно установленным требованиям к минимальной численности своих членов — не менее десяти тысяч физических лиц или не менее двух тысяч коммерческих организаций.

Принимая во внимание тенденцию на систематическое из года в год снижение числа участников рынка аудиторских услуг, перед СРО может возникнуть вопрос, применять ли строгие санкции по отношению к недобросовестному аудитору или аудиторской организации, тем самым ставя под вопрос дальнейшее существование самой СРО. Таким образом, можно сделать вывод о том, что существуют риски нарушения независимости при осуществлении контроля деятельности членов СРО.

Как отмечалось, СРО вправе применять меры воздействия в отношении аудиторов и аудиторских организаций, нарушивших обязательные требования. Уполномоченный орган по контролю и надзору таким полномочием не наделен, однако на основании положений ст. 19.7, 19.4.1, 19.15 КоАП РФ Федеральное казначейство вправе составлять протоколы об административных правонарушениях (по фактам представления сведений (информации) в неполном объеме или искаженном виде, за невыполнение в срок законного предписания органа (должностного лица), осуществляющего государственный надзор, воспрепятствование законной деятельности должностного лица органа государственного контроля (надзора) и др.

Уклонение от прохождения проверки является серьезной проблемой, затрудняющей регулирование сферы аудиторских услуг со стороны государства. Также, уклонения характерны и для контроля, осуществляемого СРО: в 2018 г. было выявлено 269 случаев уклонения аудиторских организаций и индивидуальных аудиторов от прохождения проверки качества оказанных услуг со стороны СРО. За воспрепятствование осуществления проверки органом государственного контроля (надзора), органом государственного финансового контроля, должностным лицом организации, уполномоченной в соответствии с действующим законодательством на осуществление государственного надзора предусмотрена ответственность в виде административного штрафа.

Определенная действующим законодательством Российской Федерации мера ответственности за совершение данных административных правонарушений в недостаточной мере мотивирует предпринимателей проходить процедуру проверки аудиторской деятельности со стороны государства. Именно поэтому, на рынке аудиторских услуг существует прецедент, когда за некоторое время до запланированной проверки уполномоченным органом по контролю и надзору аудиторская организация сменяет СРО, таким образом уклоняясь от прохождения государственного контроля.

В связи с этим требуется ужесточение административной ответственности за уклонение от прохождения процедуры контроля и ограничение возможности смены СРО в случае, если аудиторская организация включена в план проверок уполномоченного органа по контролю и надзору.

Ужесточение ответственности требуют и факты выдачи аудиторами заведомо ложных аудиторских заключений. В соответствии с ч. 5 ст. 6 Законом № 307-ФЗ заведомо ложным признается аудиторское заключение, «составленное без проведения аудита или составленное по результатам аудита, но явно противоречащее содержанию документов, представленных аудиторской организации, индивидуальному аудитору и рассмотренных в ходе аудита». Практика насчитывает единицы случаев признания аудиторских заключений заведомо ложными, что объясняется сложностью доказательства умысла совершенного правонарушения и признания его в судебном порядке.

Резюмируя вышесказанное, необходимо отметить, что современный рынок аудиторских услуг переживает неблагоприятный период, обусловленный низкой привлекательностью аудиторской профессии, демпингом цен на аудиторские услуги, сосредоточением большей части доходов от аудиторских услуг в компаниях «большой четверки». Состояние рынка отражается и на системе регулирования аудиторской деятельности, выражается в уклонениях от проведения проверок, что приводит к низкой мотивации к осуществлению аудиторской деятельности добросовестно, учитывая недостаточные меры наказания за нарушения установленных требований.

Чтобы сохранить рынок аудиторских услуг и усовершенствовать систему регулирования аудиторской деятельности в Российской Федерации необходимо внедрение комплекса мер, направленных на:

- усиление мер ответственности за качество оказанных аудиторских услуг, особенно за выдачу заведомо ложного аудиторского заключения;
- усовершенствование механизма взаимодействия государства и СРО в части уведомления о намерении аудиторской организации выйти из состава СРО перед прохождением процедуры обязательной государственной проверки;
- поддержку российских аудиторских организаций, относящихся к категории малого бизнеса;
- внесение поправок в законодательство об аудиторской деятельности в части пересмотра субъектов, отчетность которых подлежит обязательному аудиту в целях исключения из существующего перечня категорий компаний, вынужденных формально проходить процедуру проверки.

Меры, направленные на ужесточение ответственности за качество оказания аудиторских услуг, в том числе за выдачу заведомо ложных аудиторских заключений и уклонение от прохождения государственного контроля, позволят в перспективе повысить мотивацию к осуществлению предпринимательской деятельности в рассматриваемой профессиональной сфере в соответствии с требованиями, установленными законодательством Российской Федерации. Кроме того, помимо усиления мер ответственности, необходимо продолжение процесса выстраивания партнерских отношений между государством и профессиональным сообществом в лице СРО в целях обеспечения непрерывного взаимодействия, нацеленного на обеспечение взаимной эффективности.

Кроме того, важным шагом на пути совершенствования регулирования аудиторской деятельности может стать обеспечение государством поддержки малых аудиторских организаций, не входящих в международные сети, что впоследствии будет способствовать искоренению демпинга цен на аудиторские услуги. Необходимо обеспечить повышение привлекательности аудиторской профессии среди молодых специалистов, что позволит скорректировать отрицательную динамику количества участников рынка аудиторских услуг, характерную для его сегодняшнего состояния.

Принятие всех вышеперечисленных мер в комплексе позволит укрепить рынок аудиторских услуг, что впоследствии может благоприятно сказаться на инвестиционной привлекательности экономики страны и повышении предпринимательской активности, являющейся одним из драйверов экономического роста в рыночной экономике.

© Ермак М. В.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Пенсионное обеспечение граждан в Российской Федерации

**Аннотация:** В данной статье рассматриваются вопросы, касающиеся пенсионного обеспечения граждан Российской Федерации, дано понятие е пенсии, источники ее финансирования. Автор рассматривает проблемы обеспечения пенсиями в России, виды пенсий, дает правовую основу регулирования пенсионных выплат. В статье исследуются права граждан России на пенсию по добровольный характер системы пенсионного обеспечения.

**Ключевые слова:** пенсионное обеспечение, гражданин, пенсия, государственная политика в сфере социального обеспечения, пенсионный фонд, пенсионная реформа.

Одним из основных источников дохода у людей пожилого возраста и нетрудоспособных граждан является пенсия.

Пенсия — это ежемесячная долгосрочная выплата, назначаемая за счет государственных средств в качестве основного источника средств существования лицам, достигшим установленного возраста, за выслугу лет, по потере кормильца, по инвалидности, потере кормильца.

Из этого определения мы видим, что основной источник финансирования пенсий в РФ — государство, и уже в последующую очередь субъекты РФ и взносы физических лиц и организаций, уплачиваемых ими не в качестве страхователей или застрахованных лиц, средств выплатного резерва для осуществления выплаты накопительной пенсии.<sup>2</sup>

Президент РФ подписал Федеральный закон о бюджете Пенсионного фонда России на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов, который : утвердил основные характеристики бюджета Пенсионного фонда Российской Федерации) на 2019 год.

В данном документе установлены следующие положения:

«1) прогнозируемый общий объем доходов бюджета Фонда в сумме 8 612 681 894,3 тыс. руб., из них 8 568 594 926,8 тыс. руб. в части, не связанной с формированием средств для финансирования накопительной пенсии, в том числе за счет межбюджетных трансфертов, получаемых из федерального бюджета в сумме 3 319 200 201,7 тыс. руб. и из бюджетов субъектов Российской Федерации в сумме 3 204 059,5 тыс. руб.;

2) общий объем расходов бюджета Фонда в сумме 8 635 915 305,1 тыс. руб., из них 8 568 594 926,8 тыс. руб. в части, не связанной с формированием средств для финансирования накопительной пенсии;

3) объем дефицита бюджета Фонда в сумме 23 233 410,8 тыс. руб. в части, связанной с формированием средств для финансирования накопительной пенсии».<sup>3</sup>

То есть, на 2019 год доход ПФРФ составит в общей сумме в сумме 8 612 681 894,3 тыс. руб., половину профинансирует федеральный бюджет, а другую половину— из бюджетов субъектов Российской Федерации. Расход бюджета 8 635 915 305,1 тыс. На накопительную часть пенсий выделили 23 233 410,8 тыс.

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **И. В. Тимонина**.

<sup>2</sup> Статья 17 Федеральный закон от 15.12.2001 № 167-ФЗ «Об обязательном пенсионном страховании в Российской Федерации».

<sup>3</sup> Федеральный закон от 28.11.2018 № 432-ФЗ «О бюджете Пенсионного фонда Российской Федерации на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов».

Так как Пенсионный фонд РФ является одним из главных органов, обеспечивающих социальные выплаты населению, то обеспечение пенсиями граждан РФ без рассмотрения экономического вопроса в Правительстве РФ проходить не будет.

На сегодняшний день правовую основу регулирования пенсионных выплат составляют:

- а) Конституция Российской Федерации;
- б) Федеральный закон от 28.12.2013 № 400-ФЗ «О страховых пенсиях»;
- в) Закон РФ от 12.02.1993 № 4468-1 «О пенсионном обеспечении лиц, проходивших военную службу, службу в органах внутренних дел, Государственной противопожарной службе, органах по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, войсках национальной гвардии Российской Федерации, и их семей»;
- г) Федеральный закон от 31.07.1995 № 119-ФЗ «Об основах государственной службы Российской Федерации»;
- д) Федеральный закон от 15.12.2001 № 167-ФЗ «Об обязательном пенсионном страховании в Российской Федерации».

Положения указанных законов конкретизированы в целом ряде подзаконных нормативных актов (постановлениях Правительства РФ, письмах Министерства труда и социальной защиты и т.д.).

Из этих нормативных актов видно, что в настоящее время, следующие виды пенсий: страховые пенсии, пенсии по государственному пенсионному обеспечению, накопительная пенсия.

**Страховая пенсия** — ежемесячная денежная выплата для компенсации гражданам заработной платы или другого дохода, которые они получали в период трудовой деятельности, а также компенсация дохода, который утратили нетрудоспособные члены семьи застрахованного лица в связи с его смертью.

Виды страховых пенсий:

- а) страховая пенсия по старости — это самый распространенный вид пенсии в России.
- б) страховая пенсия по инвалидности — назначается инвалидам I, II или III группы при наличии страхового стажа, продолжительность которого не имеет значения, и независимо от причины инвалидности и времени ее наступления.
- в) страховая пенсия по случаю потери кормильца — назначается нетрудоспособным членам семьи умершего кормильца, состоявшим на его иждивении. Исключение — лица, совершившие умышленное уголовно наказуемое деяние, повлекшее за собой смерть кормильца и установленное в судебном порядке.<sup>1</sup>

Пенсия по государственному пенсионному обеспечению — ежемесячная государственная денежная выплата гражданам в целях компенсации им заработка (дохода), утраченного в связи с прекращением федеральной государственной службы при достижении выслуги при выходе на пенсию по старости (инвалидности); либо в целях компенсации утраченного заработка гражданам из числа космонавтов или из числа работников летно-испытательного состава в связи с выходом на пенсию за выслугу лет; либо в целях компенсации вреда, нанесенного здоровью граждан при прохождении военной службы, в результате радиационных или техногенных катастроф, в случае наступления инвалидности или потери кормильца, при достижении установленного законом возраста; либо нетрудоспособным гражданам в целях предоставления им средств к существованию.

Пенсия по государственному пенсионному обеспечению имеет пять видов:

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 28.12.2013 № 400-ФЗ «О страховых пенсиях».

а) государственная пенсия за выслугу лет — назначается военнослужащим, космонавтам и работникам летно-испытательного состава, федеральным государственным служащим.

б) государственная пенсия по старости — назначается гражданам, которые пострадали в результате радиационных или техногенных катастроф.

в) государственная пенсия по инвалидности — назначается военнослужащим; гражданам, пострадавшим в результате радиационных или техногенных катастроф; участникам Великой Отечественной войны; гражданам, награжденным знаком «Жителю блокадного Ленинграда»; космонавтам.

г) государственная пенсия по случаю потери кормильца — назначается нетрудоспособным членам семей погибших (умерших) военнослужащих; граждан, пострадавших в результате радиационных или техногенных катастроф, космонавтов.

д) социальная пенсия — назначается нетрудоспособным гражданам, постоянно проживающим в Российской Федерации по старости, по инвалидности, по случаю потери кормильца при отсутствии необходимого страхового стажа и минимальной суммы пенсионных баллов (с учетом переходных положений пенсионного законодательства).<sup>1</sup>

Так же у граждан нашей страны имеют права на пенсию по добровольному (негосударственному) пенсионному обеспечению.<sup>2</sup>

Лицам, не имеющим права на страховую пенсию, назначается социальная пенсия.

На сегодняшний день средний размер социальной пенсии составляет приблизительно 10000 руб. Согласитесь, не самая большая, и за частую ее очень часто не хватает на элементарные нужды. В связи с этим, с 1.01.2019 года в России началась пенсионная реформа. Правительство обещает, что в связи с высоким уровнем инфляции пенсии будут повышаться все больше и больше.

В среднем на 1000 руб. будет возрастать ежегодно и в будущих годах. Темпами, превышающими уровень инфляции, пенсии планируется повышать как минимум в 2019-2024 гг. Таким образом, пенсионная реформа — это долгосрочный проект, который в 2019 году только начнет свое действие.

Все это станет возможным благодаря повышению пенсионного возраста, который в соответствии с законом от 03.10.2018 № 350-ФЗ был поднят с 01.01.2019 г. В Правительстве отмечают, что реформа проводится с целью повышения благосостояния пенсионеров и придания устойчивости всей пенсионной системе страны (за счет снижения дефицита бюджета Пенсионного фонда России — ПФР).. По этому закону возраст выхода на пенсию должен повышаться ежегодно на 1 год, поэтому в 2019 году он должен был составлять 61 год и 56 лет для мужчин и женщин. Должна заметить, что повышение возраста выхода на пенсию является самой вызывающей недовольства среди населения. И это не удивительно, по данным Росстата «Ожидаемая продолжительность предстоящей жизни» У мужчин 76 лет, а у женщин 81 год.<sup>3</sup>

Поступили предложения о том, что граждане смогут в будущем оставлять свою пенсию в наследство членам семьи. То есть дети будут вносить взносы на счет родителей — пенсионеров, и уже, когда человек умрет, предполагается оставлять ее в наследство, и когда дети, которые платили взносы сами пойдут на пенсию, то их дети будут платить взносы за них. Таким образом, государство собирается образовать новую си-

---

<sup>1</sup> Закон РФ от 12.02.1993 № 4468-1 «О пенсионном обеспечении лиц, проходивших военную службу, службу в органах внутренних дел, Государственной противопожарной службе, органах по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, войсках национальной гвардии Российской Федерации, и их семей».

<sup>2</sup> Официальный сайт Пенсионного фонда Российской Федерации: <http://www.pfrf.ru>

<sup>3</sup> Официальный сайт Федеральной службы статистики: <http://www.gks.ru>

стему пенсионного обеспечения — семейные пенсионные взносы. Эта идея очень интересна так как она малозатратна, стимулирует рождаемость, пенсии станут больше.

Сейчас России действует распределительная система пенсионного обеспечения. Это означает, что государственные пенсии выплачиваются на основе принципа «солидарности поколений», т.е., те, кто сейчас на пенсии, получают деньги за счет налогов, уплачиваемых работающими гражданами. Предполагается, что государство, что размер пенсионных выплат будет зависеть не от стажа, а от размера вносимых отчислений работодателем.

Подводя итог, хотелось бы отметить то, что наша пенсионная система очень устарела. И обеспечение пенсионными выплатами будет зависеть от ее будущего развития.

© Зиновьева И. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
Irinalex19.04@mail.ru

## **Нормативно-правовые основы государственного управления транспортом в Российской Федерации**

**Аннотация.** В статье исследуются нормативно-правовые основы, состояние и перспективы управления транспортом в Российской Федерации. Целью исследования является изучение структуры нормативно-правовых актов, которые регулируют управление транспортной сферы на региональном и местном уровнях в регионах Российской Федерации для определения проблем законодательства в этой сфере. Исследование базируется на принципах научной достоверности и объективности. В работе описана характеристика взаимодействия государственных и муниципальных органов власти и рассматриваются нормативно-правовые основы функционирования муниципальных органов с организациями, осуществляющими пассажирские перевозки. Дана характеристика существенных проблем, препятствующих работе Федеральных целевых программ о повышении безопасности дорожного движения. Практическая значимость состоит в изучении проблем нормативно-правовой базы управления транспортом и определяется возможностью использования полученных результатов непосредственно в деятельности государственных и муниципальных органов власти.

**Ключевые слова:** Управление транспортом, Федеральные и региональные законы, Федеральные целевые программы, государственные органы, муниципальные органы, нормативно-правовая база, российское законодательство.

---

Конституцией Российской Федерации заложены крепкие основы для построения демократического правового государства. Свобода передвижения и свобода предпринимательской деятельности как гарантированные конституционные институты являются основой для развития и совершенствования всего отечественного транспортного комплекса. Фактором, оказывающим на него глобальное влияние, является государственное управление, которое интегрирует в единое целое все процессы, происходящие в сфере транспорта, связывает общие усилия органов и должностных лиц, которые заинтересованы в обеспечении эффективности транспортной деятельности.

Одним из наиболее важных факторов развития государства несомненно является правильно выбранная система управления транспортом. В системе права Российской Федерации существует целая нормативно-правовая база, регулирующая организацию и деятельность транспортных организаций, их взаимодействие между собой, с физическими и юридическими лицами, а также общественные отношения в сфере перевозок пассажиров, грузоперевозок, транспортировки багажа, и прочее.

Например, если рассматривать транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р<sup>2</sup>, то можно выявить, что важным фактором для развития таких сфер страны как социальной и экономической — является транспортное обслуживание, что в свою очередь говорит о том, что государство нацелено на улучшение транспортной структуры.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации».



Основой познания правовой деятельности, а также деятельности государственных и муниципальных органов управления в транспортной сфере послужили труды следующих авторов: Сурена Адиебековича Авакьяна, Владимира Павловича Безобразова, Натальи Александровны Богдановой, Всеволода Ивановича Васильева, Бориса Абрамовича Райзберга и проч.

Упомянутые авторы анализируют деятельность органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов муниципальной власти в реализации управления транспортной сферы, программные документы, которые принимаются в регионах России и имеют большое значение для совершенствования в транспортной области.

В настоящее время система, которая создана государством в сфере регулирования пассажирских перевозок, не представляет собой идеальную систему, так как отсутствует возможность долгосрочных проведенных пассажирских перевозок между публичными партнерами, которые представляют собой заинтересованные органы власти и отвечают за координацию и организацию перевозок, и частными партнерами, которые представляют собой законными представителями организаций, реализовавших согласованную перевозку.

Закон, который имеет первостепенную важность при взаимодействии юридических лиц и индивидуальных предпринимателей с властью в процессе координации и организации перевозок пассажиров и багажей автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые осуществляются на постоянной основе, является Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». При разработке законодательного процесса подразумевалось соблюдение таких принципов, как: разумность государственного регулирования, экономия бюджетных средств, транспортная доступность населения.

Процессом, который непосредственно возникает в отношениях при обеспечении государственных и муниципальных нужд, посредством заключения муниципальных контрактов в транспортной области, стремящийся к осуществлению целей, таких как: достичь устойчивость транспортной системы Российской Федерации, установить социальную справедливость, эффективно планировать и распределять бюджетные ассигнования, стремиться к прозрачности администрирования, — регулируется следующим Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

К сожалению, при системе, действующей в рамках закона о закупках для государственных и муниципальных нужд, не представляется возможным заключать долгосрочные контракты, по этой причине инвесторы стремительно не реагируют на проблемы, которые появляются в области пассажирских перевозок, также они не настроены на устойчивость, которая отсутствует в рамках этой системы и безразличны к созданию качественной и прогрессивной транспортной инфраструктуры.

В связи с тем, что к перевозчикам разработаны Федеральными законами о регулярных перевозках и закупках для муниципальных нужд строгие требования, для них не стоит в приоритете реализация комфортных условий транспортных услуг. Обстоятельства, которые складываются в настоящее время создают проблемы в управлении транспортом. Для представителей организаций, которые осуществляют перевозки, прежде всего важна максимальная прибыль, в результате короткого периода работы в рамках муниципального контракта, которая не осуществляется. Вследствие этого, потребителей не устраивает качество транспортных услуг, а власть не способна реализовать цели и задачи, представленные в муниципальных программах.

В Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию от 01.12.2016 «Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию» в пример одного из важных направлений повышения качества системы управления транспортной сферы, предлагается укрепить доверие, возникающее между властью и организациями, чтобы улучшить деловой климат в стране. Для этого необходимо в первую очередь призывать предприятия к повышению деловой активности сообщества, которой должно способствовать партнерство. Такого типа взаимоотношения возможно осуществить через Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Исходя из вышеизложенного, чтобы устранить выявленные противоречия, не обойтись без внесения поправки в закон о закупках, а именно о свободном использовании только его положений в целях обеспечения муниципальных нужд.

О. Н. Ванеевым был проведен анализ, в котором взяты за основу региональные законы о транспортном обслуживании населения тридцати пяти субъектов Российской Федерации. В результате проведенного анализа стало ясным, что в региональных законах не рассматривается деятельность муниципальных органов. В региональных законах о транспортном обслуживании населения содержатся вопросы организации пассажирских перевозок разных видов: автобусных перевозок, легковых такси, железнодорожного транспорта, морского транспорта и проч. Роль органов муниципального управления в таких законах встречается из-за того, что необходимо возлагать на определенные уполномоченные государственные органы обязанности, а также согласовывать с ними вопросы, касающиеся муниципальных маршрутов.

Законодательство позволяет муниципальным органам свободно предоставлять транспортные услуги населению муниципальных образований, и также не противоречит российской стратегии развития местного самоуправления. Тем не менее, не во всех муниципальных образованиях возможно оптимально производить реализацию пассажирских перевозок населения. Из этого следует, что государству необходимо установить формы отношений муниципальных органов с государственными в рамках управления транспортным комплексом. Вместе с тем, необходимо создать среду равноправия, которая будет основана на совместной деятельности. Благодаря этим условиям участие муниципальных органов в сфере транспортного обслуживания станет мотивированным, вследствие чего станут удовлетворяться потребности населения в пассажирских перевозках, имеющих высокое качество.

Проанализировав законы субъектов Российской Федерации выяснялось, что несомненно органы государственной власти стремятся к осуществлению безопасности населения в координации и организации пассажирских перевозок. Органами муниципальной и государственной власти реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864. Главная цель Федеральной целевой программы в России — сократить число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

Таким образом, можно сделать вывод, что нынешнему законодательству необходимо вносить поправки в федеральные и региональные законы для более эффективного сотрудничества с организациями, осуществляющими пассажирские перевозки с учетом всех происходящих изменений в экономической, политической, социальной областях российской действительности, необходима существенная модернизация содержания и структуры государственного и муниципального управления транспортом в соответствии с требованиями постоянно развивающихся рыночных механизмов, науки, отраслей промышленности, обороны и проч.

© Ковалева А. В.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
kovaleva.alina.96@mail.ru

## **Программно-целевой метод в бюджетном процессе и особенности его применения в России**

**Аннотация.** Дальнейшее развитие России требует использования различных инструментов публичного администрирования, одним из которых является программно-целевой метод (ПЦМ) в планировании и управлении социально-экономическими объектами и процессами. Рассмотрены теоретические основы и практику применения программно-целевого метода, определена его роль в осуществлении публичного администрирования и обоснованы меры по повышению эффективности управления бюджетными средствами.

**Ключевые слова:** бюджетирование, бюджет, бюджетные средства, программно-целевой метод, эффективность управления, экономика.

---

В последние годы в Российской Федерации используется технология финансового бюджетирования, которая предусматривает формирование бюджетных расходов в соответствии с определенными долгосрочными и среднесрочными приоритетами развития страны. Наиболее прогрессивной и эффективной формой является программно-целевое бюджетирование, которое основано на рациональном управлении средствами решения социальных и экономических проблем и обеспечивает прямую связь между расходуемыми бюджетными средствами и полученными результатами. Программно-целевой метод (далее — ПЦМ) выполнения и составления бюджета в России применяется с 1998 года для повышения прозрачности и четкости бюджета для населения, повышения качества государственных услуг и эффективности бюджетных средств. Бюджет, построен с помощью этого метода, значительно отличается от постатейного составления, поскольку основная исключительность метода заключается в том, чтобы сконцентрироваться на достигаемых результатах, а затем поставить вопрос о том, какие средства следует использовать для достижения этих целей.

При формировании и исполнении бюджета на основе ПЦМ основное внимание перекладывается с планирования бюджетных расходов на планирование конкретных государственных результатов — как текущих, так и будущих. На самом деле каждый метод направлен на достижение определенной цели. Но в этом случае основой самого процесса планирования является определение и постановка целей, и только тогда являются избранные пути их достижения. Таким образом, планирование данного метода строится по логической схеме: «цели — пути — способы — средства» [6, 72].

Целью реализации программно-целевого метода является установление прямой связи между выделением бюджетных средств и результатами их применения на основе определенных целей и показателей эффективности [3, 25].

Поскольку метод формирует систему отчетности и оценки эффективности, он обеспечивает максимальную прозрачность в принятии решений в государственном секторе. При применении программно-целевого метода как общество в целом, так и законодательная ветвь правительства могут получить гораздо более четкую картину того, что делает главный распорядитель бюджетных средств и зачем он вообще существует,

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

чего он пытается достичь, как он пытается его реализовать и насколько успешно он его в конечном счете реализует.

Применение ПЦМ позволяет прогнозировать результаты каждой бюджетной программы и оценивать эффективность использования государственных средств на каждом этапе. Мониторинг и оценка бюджетных программ включают, прежде всего, сравнение результатов и затрат на их достижение, анализ длительности их реализации, необходимости и соответствия этих программ требованиям времени [1, 20].

Разработка и внедрение передовых технологий бюджетного управления в Российской Федерации проводится в соответствии с Федеральным законом от 07.05.2013 № 104-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием бюджетного процесса».

Согласно основным подходам реализации ПЦМ на уровне местных бюджетов один пилотный (экспериментальный) регион (Автономная Республика Крым) будет осуществляться в два этапа:

— Этап I (2014-2018): проведение необходимой подготовительной работы по методологии и внедрению на местном уровне, а также по внедрению ПЦМ на местном уровне в пилотные бюджеты;

— Этап II (2019): на основе результатов первого этапа реализации ПЦМ принимаются решения о целесообразности применения программно-целевого метода бюджетирования на всех уровнях местных бюджетов.

Однако в практике реализации бюджетных программ нет механизма синхронизации (согласования) финансирования из бюджетных и внебюджетных источников. Существующая методология формирования бюджетных программ в России не предусматривает четкого разграничения во времени и пространстве финансирования из разных источников. Поэтому отказ от финансирования из бюджета (иногда даже легитимный) почти всегда приводит к приостановке финансирования (или даже отказу от реализации) программы за счет других источников. Участники процесса не учитывают, что отсутствие финансирования бюджетной программы может произойти из-за отсутствия средств и недостаточной квалифицированной подготовки необходимых документов, в том числе эффективности ранее выделенных средств. Известны различные случаи нарушения и несоблюдения правовых требований законодательных и нормативных актов по вопросам государственных целевых программ. Проблема в том, что бюджетные программы часто вводятся без реальных расчетов и тщательных измерений для достижения поставленной цели, без четких результатов ее реализации и, главное, однозначных, адекватных сумм и источников финансирования. Итак, сначала принимаются решения и утверждаются бюджетные программы, и только потом идет поиск источников финансирования, но должно быть наоборот: новые проекты, бюджетные программы и управленческие решения по расширению государственных благ и услуг для населения могут быть разработаны только при наличии в государстве финансовых возможностей, реального финансового ресурса. Кроме того, бюджетные программы часто не доводятся до логического завершения.

Основными причинами неэффективного использования бюджетных средств и низкой эффективности бюджетных программ являются также: отсутствие приоритетов в бюджетной политике средне- и долгосрочной перспективе; недостаточное обоснование реализации бюджетной программы без учета основных требований Постановления Правительства РФ от 26.06.1995 № 594 «О реализации Федерального закона «О поставках продукции для федеральных государственных нужд» (вместе с «Порядком разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация», «Порядком закупки и поставки продукции для федеральных государственных нужд», «Порядком

ком подготовки и заключения государственных контрактов на закупку и поставку продукции для федеральных государственных нужд»); несоответствие управленческих решений для достижения эффективности бюджетных программ; несогласованность в реализации и реализации бюджетной программы. Проблемы с источниками финансирования бюджетных программ связаны, прежде всего, с отсутствием в государстве финансовой возможности расширить сферу общественных благ для населения и/или обеспечить их реализацию реальными средствами существующих правовых норм. На сегодняшний день реализация принципов всех правовых актов в реальном измерении требует дополнительных финансовых средств в размере 70—90% утвержденного бюджета. То есть уровень социальных услуг и льгот для населения может фактически обеспечиваться в соответствии с действующим законодательством из государственного бюджета, что в 1,7—1,9 раза больше, чем утверждено на 2019 год; переоценка на этапе планирования объема средств на реализацию бюджетной программы путем установления реальных источников ее финансирования, в частности, за счет специального фонда, связанного с нереалистичным источником дохода, как это было при финансировании таких программ: «школьный автобус», «газификация всех населенных пунктов Республики Крым» и различного рода субсидий местным бюджетам с целью предоставления населению и т.п. льгот и услуг; недооценка бюджетных ресурсов как таковых на этапе планирования. Неравномерность распределения бюджетных средств во времени, пространстве и среди управляющих средствами; несоблюдение бюджетных сроков по конкретным бюджетным программам [2, 107].

Бюджетные программы могут быть эффективны только при изменении подходов и инструментов к их реализации, интенсивных методов управления государственными средствами, которые используются на каждом этапе их прохождения, а программно-целевой метод полностью внедрен в бюджетный процесс.

Проанализируем финансирование расходов по программно-целевому методу на примере государственной программы Тверской области «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Тверской области» на 2016—2021 годы.

Целью программы является гарантирование устойчивого функционирования транспортной системы Тверской области.

К показателям эффективности программы относятся: показатель продукта, показатель эффективности, показатель качества (табл. 1).

Таблица 1

Показатели эффективности программы	2016	2017	2018	2019
Показатель продукта: количество задействованных подпрограмм	Подпрограмма 1 «Обеспечение развития и сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Тверской области». Подпрограмма 2 «Поддержка муниципальных образований Тверской области по проведению мероприятий, направленных на сохранение и улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения». Подпрограмма 3 «Поддержка общественного транспорта Тверской области». Подпрограмма 4 «Предоставление льготного проезда на автомобильном транспорте общего пользования»			
Показатель эффективности: средний объем финансирования на одну подпрограмму	1 679 491,75 (№ 1 — 4108213,8 тыс. руб., в том числе за счет средств федерального бюджета — 1292636,3 тыс. руб. № 2 — 498076,1 тыс.	2 416 037,75 (№ 1 — 6272838,2 тыс. руб., в том числе за счет средств федерального бюд-	1 709 945,925 (№ 1 — 7797657,5 тыс. руб., в том числе за счет средств федерального бюд-	3 404 837,275 (№ 1 — 7768991,7 тыс. руб., в том числе за счет средств федерального бюджета —

	руб., в том числе за счет средств федерального бюджета — 250000,0 тыс. руб. № 3 — 298087,1 тыс. руб. № 4 — 270953,7 тыс. руб.)	жета — 1034010,8 тыс. руб. № 2 — 1806862,8 тыс. руб., в том числе за счет средств федерального бюджета — 6976,8 тыс. руб. № 3 — 302200,7 тыс. руб. № 4 — 241859,9 тыс. руб.)	жета — 584988,8 тыс. руб. № 2 — 1674565,7 тыс. руб. № 3 — 341649,0 тыс. руб. № 4 — 235743,3 тыс. руб.)	1250826,5 тыс. руб. № 2 — 3165038,7 тыс. руб., в том числе за счет средств федерального бюджета — 672000,0 тыс. руб. № 3 — 312237,6 тыс. руб. № 4 — 235164,3 тыс. руб.)
Показатель качества: фактическое освоение средств, %	№ 1 — 87,4% № 2 — 83,3% № 3 — 93,5% № 4 — 89,37%	№ 1 — 73,9% № 2 — 91,2% № 3 — 94,7% № 4 — 86,5%	№ 1 — 92,1% № 2 — 86,7% № 3 — 90,0% № 4 — 88,1%	

Данные табл. 1 подтверждают увеличение эффективности комплексной программы «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Тверской области» на 2016—2021 годы, а именно количество подпрограмм остается неизменным, средний объем финансирования увеличится с 1 679 491, 75 тыс. руб. в 2016 г. до 3 404 837,275 тыс. руб. в 2019 г.

В результате исследования деятельности госпрограммы «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Тверской области» на 2016 — 2021 годы выявлены трудности с использованием ПЦМ в управлении бюджетными расходами на местном уровне:

- несовершенство методов расчета показателей эффективности и контроля за реализацией бюджетных программ;
- отсутствие регулирования процесса составления паспортов бюджетных программ и отчетов об их реализации на уровне местных бюджетов;
- отсутствие соответствующего механизма распределения ответственности за результаты у нескольких бюджетников по одной программе.

Внедрение метода на всех уровнях требует таких основных действий:

1) создание единой методологической основы для ПЦМ формирования и исполнения бюджета и среднесрочного бюджетного планирования для государства и местных бюджетов;

2) обеспечение перехода всех местных бюджетов на подготовку и исполнение бюджета на программно-целевой метод;

3) консолидация на законодательном уровне программно-целевого метода как основной метод формирования, реализации и оценки бюджетов на всех уровнях ;

4) научное обоснование перечня показателей эффективности (эффективности) выполнения бюджетных программ и возможности их использования на местном уровне;

5) разработка учебных программ и проведение тренингов с использованием ПЦМ бюджетирования с финансово-экономическими специалистами местных органов власти и бюджетными менеджерами;

6) внедрение автоматизированной системы обмена статистическими данными, необходимыми для осуществления планирования, между органами исполнительной власти на всех уровнях бюджетной системы и др.

Следовательно, практическое использование ПЦМ повысит эффективность и производительность бюджетных расходов. В таких условиях необходимо дальнейшее со-

вершенствование теории, методологии и практики бюджетных программ. В частности, целесообразно углубить научно-методическую поддержку разработки и реализации бюджетных программ, включая разработку методов оценки бюджетных расходов на отдельные виды деятельности по различным перспективам, прогнозирование ожидаемых результатов, расчет отдельных показателей экономической эффективности программы. Необходимо принять меры по упорядочению политики в области реализации бюджетных программ путем уточнения (определения) центров принятия решений, сокращения общего количества бюджетных программ, их конкретизации (устранения «размытости» и дублирования). Необходимо повысить уровень компетентности и ответственности бюджетников за четкую реализацию утвержденных бюджетных программ.

### **Литература**

1. Дьяченко, Я. Я. Теоретико-методологические основы обеспечения целевого использования бюджетных средств // Финансы. — 2010. — № 10. — С. 13—25.
2. Голинская, О. В. Программно-целевой метод управления бюджетами: основные позиции и компоненты // экономика и государство. — 2010. — № 1. — С. 105—108.
3. Огонь, Ц. Г. Программно-целевой метод и эффективность бюджетных программ // Финансы. — 2009. — № 7. — С. 20—29.
4. Острищенко, Ю. В. Теоретико-методологические основы внедрения программно-целевого метода на местном уровне // Научные труды НДФИ. — 2009. — № 2. — С. 84—91.
5. Мамышев, А. И. Оценивание выполнения результативных показателей бюджетных программ // финансовый контроль. — 2009. — № 5. — С. 48—54.
6. Юрийчук, С. М. Программно-целевой метод в системе выполнения местных бюджетов // Экономика и государство. — 2010. — С. 72—73.
7. Чугонов, И. А. Развитие программно-целевого метода планирования бюджета / И. Я. Чугонов, И. В. Запатрина // Финансы. — 2008. — № 5 — С. 3—14.

© Ковалева А. В.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
kovaleva.alina.96@mail.ru

## Подходы к формированию транспортной политики: мировой опыт

**Аннотация.** Прогнозные расчеты развития экономики Российской Федерации основываются на реализации политики по опережающим темпам роста инвестиционных компонентов из одновременным развитием процессов импортозамещения. Невозможность прорывного наращивания инвестиций в экономику России в период 2017-2020 гг. ограничивать кардинальное обновление производства и существенных структурных изменений. С целью решения современных проблем в транспортном секторе страны необходимо в среднесрочной и долгосрочной перспективе обеспечить эффективную реализацию новой транспортной политики России по следующим приоритетным направлениям, которые сформулированы в основных стратегических документах социально экономического развития страны на период до 2020 и 2030 годов, а именно: 1) для устойчивого развития, в соответствии с международными обязательствами, путем: развития энергоэффективности; уменьшить выбросы парниковых газов; способствовать развитию «зеленого» транспорта; обеспечить интеграцию экологической и транспортной политики. 2) для разумного развития путем: поддержки инноваций для интеллектуализации транспорта — интеграция информационных и транспортных технологий (ИКТ); развитие высокоскоростного транспорта; логистических технологий; обеспечение интеграции промышленной и транспортной политики. 3) для развития транспортных секторов путем: реформирование и модернизации; совершенствование управления; поддержки конкурентоспособности.

**Ключевые слова:** мировой опыт, сравнительный анализ, развитие транспорта, транспорт, развитие ключевых инфраструктурных объектов, развитие общественного транспорта, повышение безопасности и экологической чистоты транспортного комплекса.

Сравнительный анализ стратегических документов развитых стран свидетельствует [1], что правительства большинства развитых стран стремятся к разработке и реализации единой национальной политики в области транспорта. Цели и принципы реализации транспортной политики разных государств неразрывно связаны с задачами общеэкономического развития, внутри — и внешнеполитическим положением страны. Как правило, они формулируются в виде отдельного документа программно-политического характера, что во многих странах принимается или утверждается высшим законодательным органом и, таким образом, становится общим ориентиром в вопросах развития транспортной системы для всех органов власти и управления. Развитые страны благодаря быстрому развитию процессов политической и экономической интеграции при формировании национальной транспортной политики ориентируются прежде всего на положения и нормы, сформулированные компетентными международными органами, закладывающими основу устойчивого и гармоничного развития транспорта в международном масштабе. Основные положения этой политики закреплены в международных соглашениях и конвенциях (обязательных для всех сторон, что присоединились), стандартах, инструктивном материале и рекомендованной практике.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.



Целевые программы выступают эффективным инструментом реализации государственной экономической и социальной политики. Именно такие инструменты применяются в развитых странах для решения стратегических задач экономического развития, когда необходимо сконцентрировать ресурсы и рационально использовать их для достижения конкретных целей. Так, в США примерно 50% государственных расходов осуществляется за программно-целевым методом, в Германии — до 80%. Программно-целевой метод прежде всего позволяет решать задачи, которые слишком трудны для выполнения или малопривлекательны для бизнеса.

Программные документы в сфере развития национальной транспортной системы, разработаны в странах со стабильной экономикой, которые имеют длительный опыт планирования развития транспортных систем в условиях рынка (США, Германия, Нидерланды), характеризуются такими важными особенностями:

Во-первых, ярко выраженным комплексным подходом к развитию транспортной системы. В последние годы эта особенность связана, прежде всего со стремлением к развитию перевозок в смешанном сообщении и целенаправленного переключения за счет экономических стимулов грузо- и пассажиропотоков на те виды транспорта, которые должны иметь приоритеты в развитии.

Во-вторых, четким определением сферы влияния государства на транспортную систему и ее ответственности (например, развитие ключевых инфраструктурных объектов, развитие общественного транспорта, повышение безопасности и экологической чистоты транспортного комплекса).

В-третьих, программно-целевым характером мероприятий, намеченных для реализации основных направлений транспортной политики.

В-четвертых, достаточно подробной оценкой отдельных проектов и программ, включаемых в государственные транспортные планы, документы и тому подобное. В частности, достаточно детально оцениваются необходимые для реализации проекта затраты, прямая финансовая отдача, экологический риск реализации проекта, его соответствие приоритетным направлениям транспортной политики.

В-пятых, обязательной увязкой предполагаемого финансирования проектов и программ с гарантированными бюджетными возможностями. С определенной осторожностью следует подходить к оценке результатов проектов и программ, которые должны финансироваться в основном из внебюджетных источников; должны быть законодательно закреплены механизмы государственной поддержки общественного транспорта; должны широко применяться системы дифференцированных налогов и сборов как основного средства стимулирования или ограничения развития тех или иных видов транспортной деятельности.

При изучении зарубежных источников и государственных экономических стратегий по модернизации и развития транспортной инфраструктуры [2] в соответствии с современными потребностей экономических агентов мною выделены три теоретических подхода к модернизации и развития транспортных систем:

Либеральный подход предполагает минимальное участие государства в решении вопросов модернизации транспортной инфраструктуры (этот подход имел преимущественное применение к 30-х годов XX в.— в эпоху изобретений по политике *laissez-faire*, то есть принципу неограниченной свободы предпринимательства, при становлении основных видов современного транспорта). Основными механизмами его применения на практике является проектное финансирование в сфере финансов, а в управлении — саморегулирование, то есть государство передает общественным организациям и частному сектору свои полномочия по регулирование процессов в транспортном секторе.

Патерналистский подход декларирует и обеспечивает контроль государства за развитием транспортной инфраструктуры (с 30-х по 70-е годы XX века — жесткий госу-

дарственный контроль за деятельностью транспортных организаций). В сфере модернизации ведущая роль отводится государственным институтам финансирования.

Комбинированный подход предполагает сочетание частных и государственных институтов управления и финансирование в зависимости от степени развития конкуренции на транспорте.

Основным (но не единственным) механизмом проведения модернизации является государственно-частное партнерство.

Либеральный подход на современном этапе активно лоббируется ассоциациями транспортных организаций. Так, например, в сфере воздушного транспорта ведущая роль принадлежит Международной организации гражданской авиации (ИКАО), вопрос дерегуляции железнодорожного транспорта в Европе инициирует Международная торговая палата (ИТС).

Либеральная политика на транспорте направлена на: 1) разрешение создавать новые транспортные организации; 2) прекращение субсидирования и льготного кредитования; 3) общее дерегулирование; 4) освобождение тарифов и цен; 5) смягчение требований по качеству и безопасности; 6) легитимизации конкурентных стратегий, которые ранее считались незаконными, например, слияний и поглощений, вертикальной интеграции, стратегических альянсов.

В патерналистском подходе государство жестко регламентирует всю деятельность транспорта. Объемы ресурсов, направляющих в транспорт, определяются политическими процессами за использование административных методов регулирования. Подлинно специфические критерии экономической эффективности транспортной инфраструктуры не используются, поэтому ее модернизация может осуществляться без учета нужд потребителей.

В условиях современного экономического контекста наибольшее распространение получил комбинированный подход. Активное участие государства в создании, развитии и обслуживании транспортной инфраструктуры предусматривает выполнение трех основных функций:

- владельца и провайдера транспортной инфраструктуры;
- регулятора функционирования транспортной инфраструктуры;
- источники поддержки процессов инвестирования и формирования необходимых институциональных условий функционирования транспортной инфраструктуры.

В вопросах государственной собственности относительно транспортной инфраструктуры различают такие два аспекта, как:

- а) государственная собственность на транспортную инфраструктуру и
- б) обслуживания объектов транспортной инфраструктуры государственными организациями.

Относительно первого из аспектов следует отметить, что в практике мировой экономики случаи, когда права собственности на транспортную инфраструктуру принадлежат частным лицам, встречаются чрезвычайно редко, особенно же применительно к сетям различных видов транспорта. Одновременно с этим (относительно общего уровня по области) ограничено применяется и практика обслуживания частным сектором по договору концессии объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности.

Согласно статистике базы данных Всемирного банка о степени участия частных инвестиций в инфраструктурных проектах за десять лет — с 1993 г. по 2003 г. — в развивающихся странах три четверти всех инвестиций в частные проекты по развитию транспортной инфраструктуры приходилось всего на шесть стран: Аргентину, Бразилию, Чили, Китай, Малайзию и Мексику. Кроме этого, эксперты Всемирного банка также прогнозируют дальнейшее возможное усиление доминирования государства в предоставлении услуг транспортной инфраструктуры. Так, за 2002 г. весь объем инве-

стиций в частные проекты по транспортной инфраструктуре по материалам базы данных Всемирного банка составил 5,2 млрд долл. США, или около половины среднегодового объема инвестиций в размере 10,3 млрд долл. США за предыдущие десять лет [3]. Однако в течение 2002—2017 гг. наблюдался новый всплеск интереса частных инвесторов к инфраструктурным проектам [4]. По данным Всемирного банка, в 2017 г. доля частных инвестиций в инфраструктуру в странах со средним и низким уровнями доходов, увеличилось, по сравнению с 2016 г., на 37% и составила 93,3 млрд долл. США, что связано с несколькими мегапроектами Китая и Индонезии.

Во многих странах существует четкая убежденность, что транспортная инфраструктура является частью государственной собственности, которая должна предоставляться как общественное благо, а не существовать как коммерческий вид деятельности с целью получения прибыли. Таким образом предопределяется практика, что в большинстве стран мира общепринятой практикой является государственная собственность (на уровне как национальных, так и местных органов власти), а также предоставление государством услуг транспортной инфраструктуры и ее обслуживание. Как отмечает Всемирный банк, это касается почти всех автомобильных дорог, внутренних водных путей, аэронавигационных каналов, городских видов транспорта и почти всей железнодорожной инфраструктуры на четырех из пяти континентах (Северная Америка в этом случае является исключением). Частные компании также активно участвуют в проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры. Государство как провайдер транспортной инфраструктуры должен контролировать эффективность и стабильность услуг, а также государственные компании, предлагающие транспортные услуги.

В целом опыт обследования моделей финансирования наземной инфраструктуры в мире свидетельствует, что в разных странах они разные, хотя и существует несколько типичных организационных структур и моделей. В большинстве стран внутренняя дорожная и железнодорожная инфраструктура находятся в государственной собственности. В результате налоги — первое и, часто, единственный источник формирования фондов, необходимых для развития и модернизации транспортной инфраструктуры. Некоторые модели активно привлекают плату за пользование (за доступ к железнодорожной инфраструктуре, платные автомагистрали, плату за грузовые автомобили). Наиболее общие модели систематизированы и описаны в табл. 1, однако на практике чистые организационные модели встречаются довольно редко, они дифференцированы и могут применяться правительствами в необходимой комбинации в тот или иной период времени.

В целом совокупность возможных инструментов финансирования транспортной инфраструктуры выглядит так: использование средств государственного и местного бюджетов, которые формируются из общегосударственных налогов и сборов (например, часть налогов на прибыль тратится на финансирование транспортной инфраструктуры), специальных налогов (налоги на бензин, сбор за регистрацию автомобиля, налог на транспортные средства, налог на пользователей автодорог и др.), специальных сборов, например за пользование объектами транспортной инфраструктуры (перспективной сферой для организации рынков является продажа на аукционах прав на посадку воздушных судов в перегруженных аэропортах), штрафов, которые взимаются за нарушение ранее установленных правил и процедур; использования собственных средств предприятий и их структурных подразделений; к основным инструментам привлечения средств на долгосрочной и краткосрочной основе относятся: использование кредитов банков и других кредитных учреждений (внешних и внутренних), а именно банковские инвестиционные кредиты; синдицированные кредиты; иностранные кредиты, проектное и мезонинное финансирование; облигационные займы: выпуск облигаций внутреннего и внешнего займа, еврооблигаций; инфраструктурных

облигаций; привлечение акционерного капитала; лизинг; публично-частное партнерство — основными целями его использования в транспортной сфере является решение финансовых проблем и модернизации транспортной инфраструктуры, государственное управления и повышение качества сектора через концессионные соглашения.

Таблица 1

### Модели финансирования внутреннего транспорта

Модель	Характеристика модели
1	Правительство страны (через профильное министерство) является владельцем всей инфраструктуры. Инвестиции в инфраструктуру закладываются ежегодно в национальный бюджет с налоговых сборов.
2	Правительство страны является владельцем железных дорог, автомобильных дорог и внутренних водных путей. Инвестиции обеспечиваются общими налогами и другими специальными сбором (налог на габаритные грузовые автомобили, топливо и др.) и платы за пользование инфраструктуры (например, за доступ к железнодорожных линий).
3	Государственная корпорация является: 1) владельцем инфраструктуры; 2) управляет инфраструктурой и 3) имеет полномочия осуществлять займы для развития инфраструктуры. Инфраструктурные фонды формируются из сборов с грузовых автомобилей и / или с других специальных сборов.
4	Специализированные (по видам транспортной инфраструктуры) или проектно-ориентированные инфраструктурные фонды, которые могут формироваться из одного или нескольких источников
5	Мультимодальные инфраструктурные фонды под конкретные цели развития видов транспорта инфраструктуры. Инвестиционные фонды обеспечиваются комбинацией налогов (например, бюджетных ассигнований, общих налогов, налогов на топливо, на землю, налоги за использование, за доступ, за проезд, перекрестное субсидирование, например, потребностей железнодорожной инфраструктуры по дорожным сборам).
6	Фонды специального назначения со смешанным капиталом — государственным и частным. Инвестиции в инфраструктуру формируются из комбинаций капитала и кредитных средств (с или без государственных гарантий, налоговых кредитов и др.)
7	Публично-частное партнерство. Правительства являются владельцами земельных ресурсов. Инфраструктура строится частным сектором и финансируется полностью из платы за пользование (дороги, железнодорожная инфраструктура).
8	Модель финансируется за счет частного сектора. Частные операторы владеют землей, инфраструктура финансируется за счет платы пользователей. Если владелец инфраструктуры использует собственную инфраструктуру (например, горно-обогатительный комбинат владеет железнодорожной веткой), то может допускать к ее использованию, в соответствии с политикой справедливой конкуренции, третью сторону [5].

Большинство из этих инструментов имеют практику применения, некоторые закреплены на законодательном уровне, в том числе в России. Однако, несмотря на многообразие инструментов, до сих пор российские компании транспортного сектора предпочитают такому классическому виду заимствования финансов, как банковский кредит. Основными потенциально доступными источниками для проектов в транспортном секторе являются местные банки, международные банки и инвесторы, местные институциональные инвесторы (пенсионные фонды, страховые компании).

Перспективным инструментом привлечения долгосрочного финансирования масштабных инфраструктурных проектов является эмиссия долговых ценных бумаг (облигации, еврооблигации, инфраструктурные облигации) под конкретные инфраструктурные проекты. Пока что этот инструмент не распространен в России, эта практика только вводится.

Однако, учитывая преимущества этого инструмента по сравнению с другими кредитными продуктами, можно рассматривать его как перспективный источник допол-

нительных инвестиционных ресурсов для России как суверенного государства, и для банков России и корпоративного сектора [6].

Рассмотрим опыт Польши по привлечению внешних и внутренних инвестиций в транспортные проекты [6]. При более детальном рассмотрении становится понятно, что успешность польских реформ в транспортном секторе — это не только беспроцентная финансовая помощь европейских фондов и прямые иностранные инвестиции в сектор, а и удачно построен внутренний институциональный механизм освоения предоставленных средств.

Одним из наиболее эффективных финансовых механизмов, который удалось задействовать в Польши, был механизм Национального дорожного фонда (НДФ), созданный для совершенствования инвестиционного процесса строительства дорог, а также повышение эффективности использования государственных средств путем поддержки реализации правительственной программы строительства дорог. Необходимо отметить, что Национальный дорожный фонд Польше было создано в Банке национального хозяйства на основе закона от 27.10.1994, однако в структурах Банка он заработал с 2004 г.

Основным источником наполнения Фонда являются денежные поступления в размере 80% от топливного сбора, который берется с пользователей моторного топлива и газа, а обязанность его платить возложена на производителей и импортеров моторных топлив (с ежегодным вычетом суммы в 100 млн злотых для передачи в Железнодорожный фонд Польши — это произошло до 2015 г.). Остальные в размере 20% этого налога и ныне наполняет Национальный железнодорожный фонд Польши.

Важными источниками наполнения фонда являются также кредитные средства, полученные Банком национального хозяйства и предоставлены Национальному дорожному фонду, а также средства от эмиссии облигаций, проводимой Банком для НДФ. В фонд также попадают поступления от электронного сбора платы за проезд по платным автострадами и другие.

Но все же одним из наиболее значимых источников наполнения НДФ Польше есть средства в рамках программ Европейского Союза, совместно финансируемых из фондов ЕС, на развитие дорожной инфраструктуры.

Рассмотренные подходы к транспортной политике в зарубежных странах позволяют признать, что в России назрела необходимость изменения направленности, переориентации основных целей, задач и приоритетов развития и модернизации транспорта.

Применение ситуативного подхода с учетом сложившихся накопившихся проблем в транспортном комплексе России, свидетельствует о необходимости перехода от патернализма к комбинированной модели управления и финансирования на основе государственно-частного партнерства, диверсификации источников финансирования и формирование новой институализации отношений в такой структуре участников: государство, операторы инфраструктуры, операторы основной деятельности, пользователи.

### **Литература**

1. Никифорок, О. И. модернизация наземных транспортных систем. — Киев, 2014.
2. URL: <http://www.bmvbs.de/en/Transport/Integratedtransport-policy>; URL: <http://www.infrastructure.govt.nz/plan/2011/nip-jul11.pdf>; URL: <http://intresources.worldbank.org/INFRASTRUCTURE/Operational-Guidance-for-World-BankGroup-Staff/20209325/TransportOperationalGuidanceNote.pdf>;
3. URL: <https://www.wdronline.worldbank.org/bitstream/handle/10986/17409/33897a10ENGLISH0tp111pp1roles.pdf?sequence=1>
4. URL: <http://ppi.worldbank.org/features/August-2013/PPI20201220Globa20Update20Note20Final.pdf>

5. URL: [http://www.keepeek.com/DigitalAsset-Management/oecd/economics/strategic-transport-infrastructure-needs-to2030\\_9789264114425-en](http://www.keepeek.com/DigitalAsset-Management/oecd/economics/strategic-transport-infrastructure-needs-to2030_9789264114425-en)
6. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=292629>
7. URL: <http://www.bgk.com.pl/Национальный-дорожный-фонд-ru>

© Колемакина Ю. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Особенности регулирования труда работников транспорта

**Аннотация:** В статье рассматриваются особенности правового регулирования труда работников транспорта. Автор дает в статье перечень основных целей государственной политики в данной сфере, комплексное исследование вопросов, касающихся особенностей регулирования труда работников транспорта. В статье уделено внимание правовому регулированию труда данной категории работников, условия и порядок применения и использования законодательства, гарантии прав и интересов сторон трудовых отношений.

**Ключевые слова:** трудовой договор, работники транспорта, положения транспорта, особенности регулирования труда, профессиональный отбор, трудовые отношения.

---

Трудовое законодательство предъявляет особые требования к приему на работу, рабочему времени, времени отдыха и дисциплине труда лиц, работа которых непосредственно связана с движением транспортных средств, так как транспортные средства представляют собой источники повышенной опасности.

Цель этих требований — свести к минимуму возможность причинения ущерба лицам, пользующимся транспортными средствами, иным лицам и окружающей среде. Необходимость обеспечения круглосуточной деятельности соответствующих служб, разъездным характером работы, невозможностью ежедневного возвращения к месту постоянного жительства, а также особенностями условий труда обусловлено введение особых режимов труда для данной категории работников.

В законодательстве отсутствует понятие работы, непосредственно связанной с движением транспортных средств. Чаще всего под работой, связанной с движением транспортных средств, понимается работа, состоящая в управлении транспортным средством либо техническом обслуживании транспортного средства, относящегося к железнодорожному, автомобильному, водному, воздушному транспорту или городскому электротранспорту.

Перечень профессий (должностей) и работ, непосредственно связанных с движением транспортных средств, утверждается федеральными органами исполнительной власти в области транспорта по согласованию с Министерством здравоохранения и социального развития.

Порядок профессионального отбора и профессиональной подготовки работников, принимаемых на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, определяется федеральным органом исполнительной власти в области соответствующего вида транспорта.

В частности, порядок профессиональной подготовки водителей автомобильного транспорта определяется Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Для железнодорожного транспорта порядок профессионального отбора, определения психофизиологических качеств, профессиональной пригодности установлен Положением о порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом и мотор-вагонным подвижным составом на российских железных дорогах. Вопросы профессионального отбора и профессиональной подготовки работ-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **И. В. Тимонина**.

ников авиационного транспорта решаются Воздушным кодексом РФ и системой подзаконных нормативных актов, изданных в развитие положений Кодекса.

Работодатель обязан, при приеме на работу, связанную с движением транспортных средств потребовать от работника документы, подтверждающие уровень его профессиональной подготовки. Таким документом может быть диплом, удостоверение, свидетельство.

Обязательным условием для заключения трудового договора с лицами, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, является прохождение работником обязательного предварительного медицинского осмотра, в соответствии со ст. 69, 213 ТК РФ.

Лица, не прошедшие предварительный медицинский осмотр в установленном порядке, не могут быть допущены к работе, непосредственно связанной с движением транспортных средств.

В гл. 51 ТК РФ предусмотрены особенности регулирования труда работников транспорта. Статьей 328 ТК РФ<sup>1</sup> установлено, что к гражданам, поступающим на работу, связанную с движением транспортных средств, предъявляются особые требования, касающиеся профессиональной подготовки и состояния здоровья, необходимым для исполнения должностных обязанностей.

При приеме на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, работодатель обязан потребовать от работника документы, подтверждающие уровень его профессиональной подготовки (диплом, удостоверение и т.д.). Кроме того, администрации любого предприятия (организации) в обязательном порядке необходимо при приеме на работу кандидатов на должность водителей потребовать от них представления медицинской справки о пригодности к выполнению работ, связанных с управлением ТС.

Условия получения права на управление транспортными средствами определены в Федеральном законе от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ст. 25—27).

Право на управление транспортными средствами предоставляется гражданам РФ, достигшим установленного возраста, не имеющим ограничений к водительской деятельности, после получения права на управление транспортными средствами.

Типовые программы подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий разрабатываются уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством РФ на основании соответствующих государственных образовательных стандартов (ст. 25, 26 Закона).

Основаниями прекращения действия права на управление транспортными средствами являются:

- истечение установленного срока действия водительского удостоверения
- ухудшение здоровья водителя, препятствующее безопасному управлению транспортными средствами, подтвержденное медицинским заключением
- лишение права на управление транспортными средствами.

В трудовом договоре, заключаемом с водителем автотранспортного средства, сторонам необходимо предусмотреть: будет ли он работать на автомобиле определенной грузоподъемности или на любом автомобиле из числа имеющихся с учетом наличия у водителя прав на управление соответствующими транспортными средствами.

К лицам, поступающим на работу, связанную с движением транспортных средств, предъявляются особые требования, касающиеся как профессиональной подготовки, так и состояния здоровья, эти требования вытекают из специальных законов и иных нормативных правовых актов.

---

<sup>1</sup> Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ.



Одним из основополагающих факторов обеспечения безопасности дорожного движения является состояние здоровья водителя. Высокая интенсивность дорожного движения за счет значительного роста количества автотранспортных средств, предъявляет к водителям повышенные требования в плане состояния здоровья. Но своевременно определить нарушения и отклонения в состоянии здоровья водителей возможно лишь при регулярном прохождении ими медицинских осмотров.

Работодателю необходимо строго соблюдать режим труда и отдыха водителей транспортных средств и вести учет рабочего времени, фактически отработанного каждым работником (ст. 91 ТК РФ).

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха работников, имеющих особый характер работы, определяются в порядке, устанавливаемом соответствующими федеральными органами исполнительной власти по согласованию с Министерством труда и социального развития РФ и Министерством здравоохранения РФ (в настоящее время — Министерство здравоохранения и социального развития РФ). Такие правила установлены для отдельных категорий работников водного транспорта, связи, авиации, железнодорожного транспорта, водителей автомобилей.

Приказом Министерства транспорта РФ от 20.08.2004 № 15 утверждено Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей. Положение вступило в силу 20.11.2004. Этот документ адресован водителям и работодателям, осуществляющим перевозочную деятельность на территории РФ.

Положением установлены особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей, работающих по трудовому договору на автомобилях, принадлежащих организациям независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, индивидуальным предпринимателям и иным лицам. Данные особенности режима рабочего времени и времени отдыха являются обязательными при составлении графиков работы (сменности) водителя.

Положением установлено, что рабочее время водителя (за которое он имеет право на получение заработка) состоит из следующих периодов:

- а) время управления автомобилем;
- б) время специальных перерывов для отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах;
- в) подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии в организацию, а при междугородных перевозках — для выполнения работ в пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены;
- г) время проведения медицинского осмотра водителя перед выездом на линию и после возвращения с линии;
- д) время стоянки в пунктах погрузки и разгрузки грузов, в местах посадки и высадки пассажиров, в местах использования специальных автомобилей;
- е) время простоев не по вине водителя;
- ж) время проведения работ по устранению возникших в течение работы на линии эксплуатационных неисправностей обслуживаемого автомобиля, не требующих разборки механизмов, а также выполнения регулировочных работ в полевых условиях при отсутствии технической помощи;
- з) время охраны груза и автомобиля во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах при осуществлении междугородных перевозок, в случае, если такие обязанности предусмотрены трудовым договором (контрактом), заключенным с водителем;
- и) время присутствия на рабочем месте водителя, когда он не управляет автомобилем, при направлении в рейс двух водителей;

к) время в других случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Подводя итог, следует сделать вывод о том, что к гражданам, поступающим на работу, связанную с движением транспортных средств, предъявляются особые требования, касающиеся профессиональной подготовки, состояния здоровья, которые вытекают из специальных законов и иных нормативных правовых актов.

В свою очередь, работодатель обязан обеспечивать своевременное и качественное проведение обучения и инструктажа работников безопасным приемам и методам работы, обеспечить безопасные условия труда и предоставлять работникам транспорта льготы и гарантии, предусмотренные законодательством.

© Колчанова М. А., Янчук А. Ю.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Взаимосвязь интеллектуальной деятельности и двигательной активности студенческой молодежи**

**Аннотация.** Данная статья посвящена изучению влияния физических упражнений на умственную деятельность студентов. Физические упражнения — это одна из важных составных частей нашего организма. Они способствуют хорошему самочувствию и улучшению мозговой деятельности. Целью исследования является определение роли физической активности, ее влияние на умственную деятельность, а также работоспособность головного мозга и мышц.

**Ключевые слова:** умственная деятельность, физическая активность, студенты, работоспособность головного мозга и мышц.

---

Здоровье, есть тот столп, на котором держится человек. При хорошем самочувствии индивид более продуктивен как в социальном, так и в биологическом плане.

Переходя в институт одно из первых, с чем сталкивается человек, это сложности с восприятием и усвоение большого количества новой информации. Так же студент испытывает проблемы с эмоциональным состоянием из-за перехода в новую среду, с незнакомыми людьми. Это происходит на фоне авитаминоза и гиподинамии. Нервное напряжение также несет за собой проблемы с дыханием, сердечно-сосудистой системой. Все эти факторы влияют на общее состояние человека и ведут к частой усталости и другим проблемам со здоровьем.

Многочисленные исследования выявили зависимость мышечной активности во время занятий спортом и умственных нагрузок. Занятия спортом способны, при правильном подходе как способствовать «разгрузке» организма, так и наоборот, создать еще больше проблем. Физические нагрузки помогают изменить работоспособность мозга, улучшают способности оперативного мышления, а также большому объему обрабатываемой информации, что в свою очередь способствует повышению уровня интеллекта. Для студента уровень его интеллекта является довольно важной чертой. Интеллектом в данном случае называют способность человека к логическому мышлению. Интеллект показывает способность человека к решению сложных задач, а также способность к обучению.

Правильно подобранные для каждого человека физические упражнения оказывают хорошее влияние на психические процессы, а также умственное напряжение в процессе учебы. Для этого нужно выполнять физические упражнения подогнанные персонально для определенного человека, они должны быть оптимальной длительности и интенсивности, чтобы способствовать повышению работоспособности.

Любая физическая активность приводит к улучшению процессов обмена в человеческом теле. Грамотно подобранные нагрузки помогают увеличивать как физическую, так и умственную работоспособность. Однако нельзя забывать, что слишком сильная физическая загруженность организма приведет к утомлению и как следствие снижению умственной активности. При подобно рода загруженности замедлится уровень переработки информации, процессов мышления, уровень запоминания и усвоения учебных материалов. При утомлении организм сигнализирует о наступлении перенапряжения.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат педагогических наук, доцент **О. Л. Постол.**

На данный момент исследователями не выработана идеальная для каждого человека универсальная система взаимодействия умственной активности совместно с физической.

Данные статистики, которые предоставляют разного рода НИИ Российской Федерации, позволяют сделать вывод о том, что существует проблема снижения студентов с хорошим здоровьем в высших учебных заведениях России. Данная тенденция вытекает из не самого хорошего уровня развития физического состояния детей, в системе которой отсутствует взаимосвязь физического и психического развития.

Основой этого можно назвать гиподинамию. При низкой физической активности, понижается обмен веществ и вместе с этим ухудшение работы мозга, что негативно сказывается на работе всего организма в целом. Исходя из этого можно сказать, что хорошо развитый опорно-двигательный аппарат предотвращает нарушение осанки, способствует работе дыхательной и сердечно-сосудистой систем и может обеспечить организм всем необходимым для дальнейшего развития.

Хорошая мозговая активность зависит прежде всего от сигналов, которые поступают от мышц к мозгу. При слаженной и активной мышечной работе к мозгу стекается большое количество нервных импульсов, которые помогают держать его в тонусе. При выполнении интеллектуальной деятельности повышается мышечная активность, которая показывает работу скелетной мускулатуры. Существует прямая зависимость между напряженностью мозга и мышечным напряжением.

При решении сложной мыслительной задачи лицевые мышцы способны показать, насколько данная задача сложна, происходит это путем поджатия губ, напряжению мышц и сгибания коленного сустава. Данные действия происходят в результате того, что организм стимулирует работу мозга путем подачи импульсов от мышц в нервную систему.

При выполнении работы, при которой не особо используется физическая активность и наоборот, активно действует мозг, часто напрягаются мышцы шеи и плечевого пояса, а также лицевые мышцы и речевой аппарат. Именно они связаны с нервными узлами, которые ответственны за речь, взаимодействие с другими людьми и внимание.

При длительной работе по написанию чего-либо с помощью обычной ручки, напряжение перемещается от пальцев к мышцам плечевого пояса и плеча. Это происходит из-за того что организм старается поддержать деятельность коры головного мозга и держать работоспособность на должном уровне. Подобная работа при длительном времени вызывает привыкание к себе как к раздражителю, в следствие чего ухудшается работоспособность. Мозг не может справиться с возбуждением и передает его на остальные мышцы. Чтобы как-то избавиться от него необходимо "разгрузиться", то есть ненадолго заняться несложными физическими упражнениями и активными движениями.

Работоспособность головного мозга можно держать на должном уровне, в том случае если чередовать умственную деятельность с физической, то есть попеременно менять задействованные группы мышц в организме, с их последующем их расслаблением. Это можно сделать посредством простого бега.

Для эффективной умственной деятельности необходимо и развитое тело, которое будет способно справляться с возложенными на него нагрузками.

Концентрация, внимание, память, обработка и усвоение информации, все это зависит также и от физического развития организма. Данные процессы связаны с качествами организма (сила, скорость, выносливость), которые можно развить с помощью тренировок. В случае если уровень физических нагрузок будет подобран рационально, то у человека улучшится работа мозга и повысится эффективность его умственной деятельности.

В такой ситуации важно подобрать именно тот уровень физической активности человека, при котором он будет максимально работоспособен. Слишком большие нагрузки приведут к переутомлению, что негативно скажется и на его интеллектуальной деятельности, при этом небольшая нагрузка не даст никакого эффекта.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что физическая активность человека напрямую влияет на его умственную активность. Занятия спортом помогают «разгрузить» мозг и улучшают его работоспособность, что является довольно важным для студентов, которые сосредоточены на учебном процессе.

Основываясь на данной работе, становится понятно, что занятия спортом и развитие своего физического состояния, оказывая положительное воздействие на учебную деятельность студентов и их успеваемость.

© Крамаренко К. М.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Проблемы содержания трудового договора с работником в сфере транспорта**

**Аннотация.** В статье освещены проблемы содержания трудового договора в сфере железнодорожного транспорта в РФ. Выделяется проблема урегулирование оснований для заключения трудовых договоров. Отмечается, что содержание трудовых договоров не только на железнодорожном транспорте, но и во всех сферах жизнедеятельности является одним из самых актуальных вопросов и направлений, как в гражданском, так и в транспортном праве.

**Ключевые слова:** трудовой договор; трудовой спор; железнодорожный транспорт; содержание; субъекты; законодательство; источники; стратегии.

---

Актуальность темы статьи обусловлена следующие факторами. Во-первых, недостаточностью и фрагментарностью правового регулирования правового статуса работников транспорта. Во-вторых, слабой разработанностью тематики трудовых отношений в сфере транспорта в научной литературе.

Законодатель в Трудовом кодексе РФ закрепил следующие особенности:

— особенности приема на работу;

— особенности регулирования рабочего времени и времени отдыха.

Статья 330 ТК РФ делает отсылку к положения (уставам) о дисциплине.

Основной документ, на основе которого складываются и действуют трудовые отношения в сфере транспорта — это трудовой договор.

Согласно общим требованиям к форме и содержанию трудового договора, его положения должны содержать правила о дисциплине. Это необходимо для обеспечения дисциплины на транспортном предприятии.<sup>2</sup>

При заключении трудового договора гражданина, нанимающегося на работу на предприятие транспорта, в обязательном порядке знакомят с локальными нормативными актами, а также с правилами внутреннего трудового распорядка.

Различают два вида дисциплинарной ответственности: общую и специальную.

Общая дисциплинарная ответственность — это ответственность в рамках правил внутреннего трудового распорядка. Она может быть возложена на всех работников, за исключением тех, в отношении которых установлена специальная дисциплинарная ответственность.

Специальная дисциплинарная ответственность предусмотрена для отдельных категорий работников специальным законодательством, уставами и положениями о дисциплине и имеет следующие особенности. В них:

— строго определен круг лиц, подпадающих под действие соответствующих норм;

— предусмотрены специальные меры дисциплинарного взыскания;

— очерчен круг лиц и органов, наделенных властью применения дисциплинарных взысканий;

— действует особый порядок обжалования взысканий.

Работники транспортных предприятий несут специальную дисциплинарную ответственность. Специальная дисциплинарная ответственность — это совокупность

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

<sup>2</sup> Иглин В. В. Особенности правового регулирования труда работников железнодорожного транспорта // Транспортное право. 2018. № 2. С. 11

правовых норм, определяющих обязанность специальных субъектов трудового права понести меры дисциплинарного взыскания, предусмотренные соответствующими федеральными законами, уставами и положениями о дисциплине отдельных категорий работников при определенных условиях и в предусмотренных законом случаях.

Работник транспортного предприятия в силу своей ответственности и особых условий труда может быть наказан за неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных на него трудовых обязанностей, но эти обязанности должны быть возложены на работника надлежащим образом<sup>1</sup>. Это означает, что все трудовые обязанности должны быть четко оговорены сторонами при заключении трудового договора и зафиксированы в нем, а также должны содержаться в правилах внутреннего трудового распорядка и должностной инструкции, с которыми нанимаемый работник должен быть ознакомлен под роспись в обязательном порядке.

Еще одной грубой ошибкой работодателя на транспортном предприятии является отсутствие письменного объяснения работника, который был подвергнут дисциплинарному взысканию, либо нарушение работодателем установленных трудовым законодательством сроков привлечения работника к дисциплинарной ответственности<sup>2</sup>. В этих случаях, обращение работника в суд либо трудовую инспекцию повлечет негативные последствия для работодателя в виде признания дисциплинарного взыскания недействительным и последующей его отмены.

Необходимо помнить и о том, что работодатель за каждый дисциплинарный проступок может применить к работнику транспортного предприятия только одно дисциплинарное взыскание, которое может налагать только руководитель, имеющий право приема на работу работника, совершившего дисциплинарный проступок.

Также дисциплинарное взыскание, налагаемое на работника транспортного предприятия, должно соответствовать тяжести совершенного проступка и обстоятельствам, при которых он был совершен, с учетом степени вины работника.

На практике, в отдельных случаях, руководитель транспортного предприятия подписывает приказ о дисциплинарном взыскании в виде лишения премии, что противоречит ст. 192 ТК РФ. Распределение средств из премиального фонда — прерогатива работодателя. Метод поощрения за добросовестный труд — это только правовой способ обеспечения трудовой дисциплины. Премию можно не выплачивать при наличии законных оснований, но указывать документально, что лишение премии — это дисциплинарное взыскание, недопустимо.

В этих случаях, дабы не выплачивать работнику премию на законных основаниях, необходимо, чтобы на предприятии транспорта был документ, четко определяющий критерии премирования и основания их выплаты работникам<sup>3</sup>.

Таким образом, ст. 30 ТК РФ следует дополнить нормами об обязательном включении в трудовой договор с работником транспорта правил о дисциплине и дисциплинарной ответственности. Кроме этого, следует предусмотреть в трудовом договоре основания дисциплинарных взысканий, поощрений и правонарушений, которые признаются дисциплинарным проступком.

---

<sup>1</sup> Иглин В. В. Особенности правового регулирования труда работников железнодорожного транспорта // Транспортное право. 2018. № 2. С. 9.

<sup>2</sup> Тимонина И. В. Дисциплина труда и дисциплинарная ответственность работников транспорта // Транспортное право и безопасность. 2018. № 2 (26). С. 146.

<sup>3</sup> Там же. С. 150.

© Краснов Е. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
eugenekras@inbox.ru

## Теоретико-правовые аспекты функционирования банков и банковских систем

**Аннотация:** В статье рассматриваются теоретические и правовые основы функционирования банков и банковских систем в Российской Федерации, проанализированы источники банковского и финансового законодательства, регулирующего функционирование банковской системы России.

**Ключевые слова:** банк; банковская система; нормативно-правовое регулирование банковской деятельности; Центральный банк РФ; кредитные организации.

---

Довольно часто в экономической литературе под банковской системой понимают всю совокупность банков, функционирующих в данной стране. Но такая трактовка предполагает чисто механическое объединение банков в одну совокупность, не имеющей четко определенных целей, специфических функций и самостоятельной роли на денежном рынке.

Но, по факту, банковская система возникает не вследствие «механического» объединения банков, а формируется на основе заранее выработанной концепции, в пределах которой отводится особая роль каждому виду банков (центральный (эмиссионный) банк страны и коммерческие банки).

**Банковская система** — это законодательно утвержденная, четко структурированная совокупность финансовых посредников денежного рынка, занимающихся банковской деятельностью [1].

При этом под банковской деятельностью понимается набор посреднических операций на денежном рынке, осуществление которых на законодательном уровне разрешено специальным институтам — банкам. Другим финансовым посредникам заниматься этой деятельностью запрещено. Банковская деятельность находится под особым надзором со стороны государства.

С правовой точки зрения, банк — это финансовый посредник, который выполняет одну или несколько операций, отнесенных законом к банковской деятельности. Но такой подход не учитывает экономические критерии отнесения тех или иных посреднических операций на денежном рынке к банковской деятельности.

С экономической точки зрения, банк — это финансовый посредник на денежном рынке, выполняющий комплекс базовых операций:

- 1) мобилизацию денежных средств (привлечение депозитов);
- 2) предоставление кредитов;
- 3) осуществление расчетов между экономическими субъектами [2].

Помимо базовых операций банки могут осуществлять и целый ряд других операций на денежном рынке. Но если финансовый посредник не выполняет ни одной из трех вышеперечисленных базовых функций, то его относят к небанковским финансовым институтам. К таковым относятся страховые организации, пенсионные и инвестиционные фонды, трастовые и финансовые компании и т.п.

Банковская система не включает в себя небанковские финансовые институты. Именно этим банковская система отличается от кредитной системы, в состав которой

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент С. А. Правкин.



входят как банковские, так и небанковские финансовые посредники, т.е. банковская система — это составная часть кредитной системы.

Выделение банковской системы, как особенной структуры, обусловлено двумя причинами:

1) необходимостью осуществления общественного надзора и регулирования банковской деятельности, согласования коммерческих интересов отдельных банков с общегосударственными интересами — обеспечения стабильности национальной валюты и устойчивой работы всех банков;

2) осуществлением сбалансированности спроса и предложения на денежном рынке в целом и в каждом его секторе в частности [3].

По своему строению банковские системы разных стран существенно отличаются друг от друга. Но в то же время существует ряд признаков, которые свойственны всем банковским системам, функционирующим в условиях рыночной экономики. Это, прежде всего, их двухуровневая структура.

На первом (верхнем) уровне находится один банк (в некоторых случаях — несколько банков, объединенных общими целями и задачами). Такому банку предоставляется статус центрального (эмиссионного) банка и на него возлагается ответственность за осуществление денежно-кредитной политики. Первоочередными задачами центрального банка является обеспечение стабильности национальной денежной единицы и обеспечение стабильности функционирования всей банковской системы страны.

На втором (нижнем) уровне банковской системы находятся прочие банки, которые в банковской практике принято называть коммерческими.

Коммерческие банки занимаются обслуживанием экономических субъектов — юридических и физических лиц, а также государственных учреждений. Именно через коммерческие банки осуществляется обслуживание национальной экономики в соответствии с задачами денежно-кредитной политики, утвержденной центральным банком. Поэтому коммерческие банки рассматривают как фундамент банковской системы, вершиной которой является центральный банк [4].



Рис. 1. Схематическая структура банковской системы

Итак, мы можем сделать вывод, что современная банковская система — это много звеньевая структура. Она включает:

- совокупность элементов;
- достаточность элементов, которые образуют единое целое;
- полное взаимодействие элементов.

Правовой статус банковской системы определяется тремя основными источниками:

- ст. 75 Конституции РФ;
- Федеральный закон «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)»;
- Федеральный закон «О банках и банковской деятельности».

Деятельность функционирующих в настоящее время на территории Российской Федерации банковских структур регламентируется Федеральным законом от 7.07.1995 № 395-1 «О банках и банковской деятельности», дающим определение понятий «кредитная организация» и «банк», перечисляющим виды банковских операций, определяющим порядок осуществления процедур ликвидации и регулирования деятельности кредитных организаций, а также регламентирующим некоторые иные аспекты деятельности кредитных организаций.

Ключевые принципы организации банковской системы Российской Федерации закреплены на законодательном уровне. К принципам формирования российской банковской системы относятся:

- двухуровневая структура;
- банковское регулирование и надзор со стороны Банка России;
- деловые банки являются универсальными;
- деятельность банковских структур имеет коммерческую направленность.

Совокупность взаимосвязанных элементов составляет банковскую систему Российской Федерации. Структурными компонентами банковской системы России являются: Банк России; кредитные организации (коммерческие банки и иные кредитные учреждения), иногда объединенные в холдинг; банковская инфраструктура; банковское законодательство.

Действующая в настоящее время российская банковская система содержит в своем составе Банк России, кредитные организации, филиалы и представительства иностранных банков, в связи с чем становится возможным говорить о двухуровневом принципе построения банковской системы.

Двухуровневая структура действующей в Российской Федерации банковской системы отражена на рис. 2.

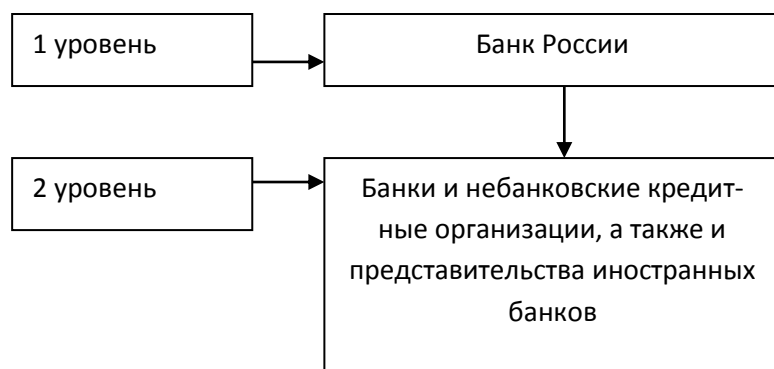


Рис. 2. Структура банковской системы РФ [3]

Банковская система, в качестве составной части, входит в большую систему— кредитную систему страны, а она, в свою очередь, в экономическую систему страны. Это

значит, что развитие и деятельность банков следует рассматривать в тесной связи с производством, потреблением и обращением нематериальных и материальных благ.

Банки, в своей практической деятельности, органично вплетены в общий механизм регулирования хозяйственной жизни, наряду с этим они имеют тесное взаимодействие с налоговой и бюджетной системами, с системой ценообразования, с условиями внешнеэкономической деятельности.

Одним из ключевых понятий в изучении банковского дела, так и всей экономики в целом, является понятие «банковская система». Это обуславливается тем, что коммерческие банки, в рыночной экономике, функционируют не изолированно, а в тесной взаимосвязи и взаимозависимости друг с другом, следовательно, в современных условиях, банки представляют собой множество элементов со связями и отношениями, которые образуют единое целое.

Рассмотрим основные свойства банковской системы:

- иерархичность построения;
- наличие связей и отношений, которые являются системообразующими;
- упорядоченность ее связей, отношений и элементов;
- взаимодействие со средой, в процессе которого система создает и рождает свои свойства;
- наличие процессов управления [2].

В современной науке, существует точка зрения о том, что следует разграничивать юридическое понятие банковской системы, которое отражает ее структуру, как совокупность организаций, и экономическое, которое включает в себя ее сущностные признаки, следовательно может быть и другая структура: процессная, морфологическая, функциональная.

Процессная структура представляет собой банковский процесс, который включает в себя взаимодействие элементов морфологической структуры, с учетом функций элементов банковской системы, который направлен на удовлетворение потребностей клиентов.

Морфологическая структура — форма ее организации, которая состоит из: Центрального банка, банковской инфраструктуры, коммерческих банков.

Функциональная структура банковской системы состоит из функций элементов банковской системы: функции банковской инфраструктуры, коммерческих банков, Центрального банка.

Следовательно, банковскую систему можно определить как включенную в экономическую систему страны, целостную и единую, совокупность кредитных организаций, каждая из которых выполняет свою особую функцию, проводит свой перечень сделок или операций, в результате которого весь объем потребностей современного общества в банковских продуктах или услугах удовлетворяется в полной мере, с максимальной возможной степенью эффективности.

Перейдем к рассмотрению основных функций банков:

- 1) банки привлекают или аккумулируют, накапливают денежные средства для проведения ссудных операций;
- 2) выступают в роли посредника в кредитовании граждан и юридических лиц;
- 3) выступают в роли посредника при осуществлении платежей и расчетов;
- 4) создают кредитные средства для их дальнейшего обращения;
- 5) выступают в роли посредника на фондовом рынке [6].

Функция аккумуляции и накопления. Денежные средства, которые банк хранит, приносят прибыль их владельцам, но в период, когда они не доступны для снятия, банк использует их для кредитования, так же данные денежные средства банк может инвестировать, тем самым увеличить свои доходы.

Функция посредничества в кредитовании. На мой взгляд, это одна из самых важных функций, она позволяет обеспечить грамотное перенаправление финансовых ресурсов, на принципах срочности, платности и возвратности.

Функция посредничества в осуществлении платежей и расчетов. Банки всегда обеспечивали бесперебойное осуществление указанных операций. Банковские учреждения могут предлагать своим клиентам разнообразные виды расчетов: чеки, банковские карты, платежные поручения.

Создание кредитных денег для их обращения. Банки способны создавать кредитные деньги посредством предоставления ссуд. ЦБ РФ контролирует данный процесс, так же он должен проверять каждый банк на соответствие нормативов по наличию резервных средств, которые необходимы для успешного продолжения своей деятельности.

Функция посредничества на фондовом рынке. Банки имеют право выступать в роли брокеров, следовательно, если человек желает совершить сделку по поводу покупки какого-либо актива, то он может обратиться именно к банку. Многие крупные банки обладают лицензией на проведение финансовых операций на фондовом рынке.

### **Литература**

1. Боровская, М. А. Банковские услуги предприятиям — Таганрог, 2014.
2. Варфоломеева, В. А. Деньги. Кредит. Банки : учебно-методическое пособие / В. А. Варфоломеева, С. Н. Медведева. — Санкт-Петербург, 2016.
3. Жуков, Е. Ф. Деньги, кредит, банки. — 5 изд., перераб. и доп.— Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2013.
4. Коробова, Г. Г. Банковское дело. — Москва : Юристъ, 2012.
5. Лаврушин, О. И. Деньги, кредит, банки. — 5 изд., перераб. и доп. — Москва : Финансы и статистика, 2011.
6. Плотницкий, М. И. Финансы и кредит : учебное пособие. — Москва : ИНФРА-М, 2016.

© Лапушкина Д. М.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
Ldm\_94@mail.ru

## Особенности правового регулирования налога на профессиональный доход

**Аннотация.** Наиболее обсуждаемыми изменениями налогового законодательства, вступившими в силу с 1 января 2019 г., являются повышение ставки налога на добавленную стоимость с 18% до 20% и введение нового специального режима налога на профессиональный доход. Если повышение ставки НДС затронуло больше юридических лиц, то введение нового режима взволновало большинство граждан России. Рассмотрим суть налога на профессиональный доход и его особенности.

**Ключевые слова:** налог на профессиональный доход; самозанятые граждане; индивидуальные предприниматели; индивидуальный предприниматель.

---

Налог на профессиональный доход (НПД) — это, так называемый, пилотный проект, который будет действовать в четырех регионах России: г. Москве, Московской и Калужской области, республике Татарстан.

Данный проект рассчитан на 10 лет, т.е. действует с 1 января 2019 г. по 31 декабря 2028 г. (см. Федеральный закон от 27.11.2018 № 422-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима «Налог на профессиональный доход» в городе федерального значения Москве, в Московской и Калужской областях, а также в Республике Татарстан (Татарстан)»)

Перейти на данный режим могут физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели, которые ведут свою деятельность на территории субъектов, входящих в проект.

Использовать данный специальный налоговый режим могут не только граждане Российской Федерации, но и граждане стран ЕАЭС (Армения, Белоруссия, Казахстан, Киргизия).

Для использования НПД физическим лицам вовсе не обязательно регистрироваться в качестве индивидуальных предпринимателей. Исключение составляют виды деятельности, ведение которых требует обязательной регистрации в качестве предпринимателей, в соответствии с федеральными законами, регулирующими ведение соответствующих видов.

Однако не все граждане и индивидуальные предприниматели имеют право использования данного режима.

Во-первых, нельзя перейти на НПД в случае:

- реализации подакцизных товаров и товаров, подлежащих обязательной маркировке;
- перепродажи имущественных прав и товаров (кроме личных вещей);
- добычи и (или) реализации полезных ископаемых [1].

Во-вторых, запрет на использование этого спецрежима наложен на лиц, которые ведут предпринимательскую деятельность в интересах другого лица по посредническим договорам, а также на тех, кто оказывает услуги по доставке товаров с приемом (передачей) платежей за указанные товары в интересах других лиц (исключение — оказание таких услуг при условии применения налогоплательщиком зарегистриро-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **В. Е. Чеботарев**.

ванной продавцом товаров ККТ при расчетах с покупателями (заказчиками) за указанные товары) [1].

В-третьих, не смогут применять НПД индивидуальные предприниматели, у которых есть наемные работники, которые трудятся по трудовым договорам. Кроме того, если индивидуальный предприниматель уже использует иной специальный налоговый режим (УСН, ЕСХН или ЕНВД) либо уплачивает НДФЛ, то он не вправе претендовать на новый спецрежим, но есть исключение. Чтобы воспользоваться новой возможностью и платить НПД, индивидуальный предприниматель должен отказаться от применения УСН, ЕСХН или ЕНВД. Для этого он должен в течение одного месяца со дня постановки на учет в качестве плательщика НПД направить в налоговый орган по месту жительства (по месту ведения деятельности) уведомление о прекращении применения указанных спецрежимов [1].

Налог на профессиональный доход заменяет собой НДФЛ с попадающих под этот спецрежима доходов. Также во время применения спецрежима предприниматели освобождаются от уплаты страховых взносов и НДС, за исключением ввозного. А самозанятые граждане в любом случае не являются плательщиками взносов и НДС.

Ставки налога на профессиональный доход зависят от того, кому оказываются услуги:

— ставка 4% взимается с доходов от реализации товаров (работ, услуг) физическим лицам, не являющимся индивидуальными предпринимателями, то есть обычному населению;

— ставка 6% взимается с доходов от реализации товаров (работ, услуг) юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям для использования в их предпринимательской деятельности.

Таким образом, при применении данного режима нужно точно знать в каком качестве выступает покупатель (заказчик) — представителя организации, предпринимателя либо обычного человека.

Налоговым периодом является месяц, а срок уплаты 25 число следующего месяца, при этом никакие декларации подавать не нужно.

Применять налог на профессиональный доход можно до тех пор, пока доходы, учитываемые при расчете налога нарастающим итогом с начала года, не превысят 2 400 000 руб.

Поскольку при применении НПД взносы не уплачиваются, то в период работы на НПД не будет идти стаж, необходимый для пенсии выше социальной. Чтобы заработать стаж, можно уплачивать взносы в Пенсионный фонд России добровольно [2].

Также при применении НПД индивидуальные предприниматели освобождаются от обязанности применять контрольно-кассовую технику по доходам, попадающим под НПД.

Но это не освобождает самозанятых граждан и индивидуальных предпринимателей от выдачи чека. Чек может быть передан покупателю (заказчику) как на бумажном носителе, так и в электронном виде путем отправки его на абонентский номер или адрес электронной почты, а также путем считывания покупателем (заказчиком) QR-кода, содержащегося на чеке.

Федеральной налоговой службой разработано специальное приложение «Мой налог», которое можно использовать на смартфоне, компьютере или планшете. Через данное приложение можно полностью взаимодействовать с налоговым органом, а именно: подавать заявления в налоговый орган и получать от него уведомления, формировать расчет налога на профессиональный доход, формировать чеки и т.п.

На основании поступивших через «Мой налог» сведений о получении доходов налоговый орган сам будет делать расчет налога на конец каждого месяца.

Сумму налога, которую нужно заплатить за месяц, налоговая инспекция сообщит через «Мой налог» не позднее 12-го числа следующего месяца. Заплатить налог нужно

не позднее 25-го числа. При желании можно сделать так, чтобы налоговый орган самостоятельно списывал получившуюся по итогам каждого месяца сумму НПД со счета в банке. Предоставить ей такое право можно также через приложение.

Если плательщик не уплатил налог в установленный срок, то налоговый орган в течение следующих 10 календарных дней пришлет через «Мой налог» требование об уплате с суммой начисленных пеней.

Также законодательством вводится ответственность за нарушение порядка и сроков передачи плательщиками НПД сведений о произведенных расчетах при реализации товаров (работ, услуг). Размер штрафа составляет 20% от суммы расчета, но, если данное правонарушение будет совершено повторно в течение шести месяцев, размер штрафных санкций будет равен сумме расчета за этот период.

Стоит отметить, что сумма налога на профессиональный доход может быть уменьшена на вычет, размер которого в совокупности не может превышать 10 000 руб. Сумма вычета напрямую зависит от ставки налога:

— если налог на профессиональный доход исчисляется по ставке 4%, то вычет составит 1% от дохода;

— если налог на профессиональный доход исчисляется по ставке 6%, то вычет составит 2% от дохода.

Вычет после его применения повторно не предоставляется, при этом срок его использования не ограничен.

Если сумма налога по результатам налогового периода составит меньше 100 руб., то эта сумма добавится к сумме налога подлежащего уплате по результатам следующего месяца.

При финансово-хозяйственных отношениях организации с плательщиками НПД есть один очень важный момент. Организация имеет право учитывать в составе расходов затраты на приобретение товаров (работ, услуг) у плательщиков налога на профессиональный доход только при наличии чека, подтверждающего данные расходы, сформированного в приложении «Мой налог» [2].

Таким образом, на основании вышеизложенного следует, что если предприниматель выполняет работы, услуги или производит товар собственными силами, при этом не имеет наемных работников и его годовой доход менее 2,4 млн. руб., то он может подать заявление и стать плательщиком налога на профессиональный доход, при этом ему не обязательно регистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя.

Большим плюсом в введении данного режима является то, что предприниматель освобождается от уплаты НДФЛ, страховых взносов, НДС, учитывая, что до введения НПД гражданин не только был обязан регистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя, но и уплачивать взносы.

Поскольку данный режим начал свое действие только 2 месяца назад, оценить его эффективность довольно сложно, но начиная с 1 января 2019 г. в качестве плательщика НПД было зарегистрировано более 10 000 человек.

Идея внедрения налога на профессиональный доход может как оказаться успешной и способствовать легализации самозанятых граждан, так и не оправдать своих ожиданий и полностью провалиться. Но ясно одно, что данный проект претерпит еще ни одно изменение.

### **Литература**

1. Волохова, А. Новый налог для самозанятых // Новая бухгалтерия. — 2019. — № 1.
2. Копина, А. А. Новый специальный налоговый режим для физических лиц — налог на профессиональный доход. // Налоги. — 2018. — № 20.
3. Мартынюк, М. А. Новый налоговый режим для самозанятых ИП и физлиц // Главная книга. — 2019. — № 1.

© Лищук Д. Ю.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Ответственность сторон по договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом**

**Аннотация.** В настоящей статье рассматриваются особенности ответственности сторон по договору железнодорожной перевозки пассажиров как разновидности гражданско-правовой ответственности за неисполнение либо ненадлежащее исполнение условий договора. Определяются пробелы действующего законодательства, предлагаются возможные пути их решения, обращено внимание на неполноту норм гражданского и транспортного законодательства в данной области.

**Ключевые слова:** договор перевозки пассажира; перевозчик; пассажир; багаж; права и обязанности пассажира и перевозчика; ответственность.

---

Перевозка пассажиров занимает значительное место в деятельности транспортных организаций. В целях удовлетворения растущего спроса на пассажирские перевозки и повышения качества их организации подвижной состав железнодорожного транспорта был значительно обновлен и пополнен за последние годы, а также внесены изменения в нормативное регулирование данных отношений.

Основные особенности договора перевозки пассажиров определяются в ст. 786 Гражданского кодекса РФ (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ. В Уставе железнодорожного транспорта (Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ) перевозке пассажиров посвящена глава VI. Дальнейшая специфика отношений по перевозке пассажиров на различных видах транспорта, отражена в Правилах перевозки пассажиров и багажа (приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473), которые применимы ко всем видам транспорта. Эти Правила более детально и четко регулируют отношения транспортной организации с пассажирами.

Для установления правовых взаимоотношений между перевозчиком и пассажиром, а именно, взаимных прав и обязанностей сторон при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом, заключается договор. Следует отметить, что данный договор имеет свои особенности.

По договору перевозки пассажиров перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а при сдаче пассажиром багажа, так же доставить багаж в пункт назначения; пассажир, в свою очередь, обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за его провоз.

По своему характеру договор перевозки транспортом общего пользования является двусторонним (взаимным), возмездным, публичным, и консенсуальным. При этом, двусторонний характер обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, выражен в том, что и пассажир, и перевозчик имеют как права, так и обязанности<sup>2</sup>.

В связи с неисполнением либо ненадлежащим исполнением обязательств по договору перевозки пассажира для соответствующих сторон договора, допустивших нарушения, применяется ответственность, установленная ГК РФ и Уставом железнодорожного транспорта<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **И. В. Баскакова**.

<sup>2</sup> Кудрявцев В. А. Организация железнодорожных пассажирских перевозок. М. : Академия, 2016. С. 126.

<sup>3</sup> Стригунова Д. П. Договор перевозки пассажиров в российском законодательстве // Современное право. 2016. № 4. С. 105.



Так, на основании п. 1 ст. 795 ГК РФ за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия этого транспортного средства в пункт назначения перевозчиком уплачивается пассажиру штраф в установленных размерах, если он не докажет, что задержка или опоздание были вызваны непреодолимой силой, устранением неисправности транспортного средства, или иными обстоятельствами, не зависящими от перевозчика. На железной дороге перевозчик за данное нарушение уплачивает пассажиру штраф в размере 3% стоимости проезда за каждый час задержки, однако, не свыше размера стоимости проезда (ст. 110 УЖТ).

Следует отметить, что договор перевозки пассажира обычно включает в себя и перевозку багажа. При этом, законодателем перевозка багажа не рассматривается в качестве самостоятельного договора, а вменяется в обязанность перевозчика при приобретении пассажиром соответствующего проездного документа, что в свою очередь, подразумевает соответствующую ответственность перевозчика<sup>1</sup>. Так, перевозчик несет ответственность за несохранность багажа, если им не доказано, что утрата, недостача или повреждение багажа случилось вследствие обстоятельств, независимых от перевозчика (п. 1 ст. 796 ГК РФ).

За причинение вреда жизни или здоровью пассажира ответственность перевозчика регулируют нормы обязательств из причинения вреда (гл. 59 ГК РФ, ст. 113 УЖТ), что прямо предусматривается ст. 800 ГК РФ, если закон или договор не предусматривают повышенную ответственность перевозчика.

Хотя перевозчик и пассажир находятся в договорных отношениях, вред жизни или здоровью пассажирам, причиненный в период перевозки, возмещается на основании правил, установленных для внедоговорного вреда. Такой вред возмещается в полном объеме, вне зависимости от вины перевозчика. Однако, он может быть освобожден от ответственности, если будет доказано, что вред возник в связи с непреодолимой силой или умыслом потерпевшего. При этом, если возникновению или увеличению вреда способствовала грубая неосторожность самого потерпевшего, то в зависимости от степени его вины размеры возмещения вреда могут быть уменьшены<sup>2</sup>.

Пассажир также несет ответственность перед перевозчиком, она заключается в следующем:

1) за искажение наименования багажа, а также сведений о багаже, пассажиры уплачивают перевозчику штраф в размере двукратной стоимости платы за перевозку багажа (ст. 111 УЖТ);

2) при полной либо частичной утрате, повреждении пассажирами имущества железнодорожного транспорта, предоставленного им в пользование при перевозке, с пассажиров взимается стоимость утраченного или поврежденного имущества в порядке, установленном законодательством России (ст. 112 УЖТ).

Рассмотрев основные особенности ответственности сторон по договору перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, выделим некоторые аспекты в данной области, которые нуждаются в дальнейшем совершенствовании правового регулирования.

Главным образом, это связано с тем, что законодательством ограничена ответственность перевозчика, а пассажиры не имеют возможности участвовать в определении условий данного договора.

В данной связи возникают вопросы о правомерности ограничения ответственности перевозчика за неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательств. Ведь За-

---

<sup>1</sup> Ладочкина Л. В. Некоторые аспекты договора перевозки пассажиров и багажа // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2015. № 7. С. 40.

<sup>2</sup> Строкова О. Г., Новикова М. А. Особенности нормативного регулирования отношений по перевозке железнодорожным транспортом // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2017. № 5. С. 57.

кон РФ «О защите прав потребителей» содержит норму, на основании которой убытки, причиненные потребителям, возмещаются в полной сумме сверх неустойки, которая установлена законом или договором. Таким образом, соответствующая норма законодателя о защите прав потребителей о возмещении пассажирам убытков в полном объеме в ситуации нарушения перевозчиком обязательств, вытекающих из договора перевозки пассажира, не применяется.

Еще одна немаловажная проблема заключается в определении возможности компенсации пассажирам морального вреда, причиненного им в результате неисполнения либо ненадлежащего исполнения договора перевозки пассажира. Очевидным является то, что могут быть случаи, когда неисполнение или ненадлежащее исполнение перевозчиком обязательств, причиняет пассажирам физические и нравственные страдания, которые можно компенсировать с помощью возмещения морального вреда (к примеру, когда задержка транспортного средства привела к опозданию гражданина на похороны близкого родственника). В данной связи, абз.3 ст. 110 УЖТ РФ предлагается изложить в такой форме: «Пассажиры также вправе потребовать возмещения иных причиненных им убытков, а также компенсацию морального вреда в порядке, установленном законодательством Российской Федерации».

Таким образом, Гражданский кодекс Российской Федерации, Устав железнодорожного транспорта устанавливают ответственность сторон по договору железнодорожной перевозки пассажиров, подробно регламентируя основания наступления такой ответственности. Однако ряд выявленных противоречий и неточностей в действующем законодательстве требует пересмотра редакций нормативно-правовых актов с целью устранения недостатков и недопустимости двоякого толкования норм права.

© Лордкипанидзе А. З., Червякова Д. А.<sup>1</sup>  
— студенты Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Роль физической подготовки в формировании специалистов гражданской авиации**

**Аннотация.** При подготовке многих специалистов важное значение придается физической подготовке. Это также касается и подготовки в области гражданской авиации. В первую очередь, это полеты, поэтому те, кто хочет связать свою жизнь с перелетами, должен обладать крепким здоровьем, а также в случае чрезвычайных или внестатных ситуаций уметь сохранить самообладание и справиться с возникшей проблемой.

**Ключевые слова:** гражданская авиация; физическая подготовка; специалисты; психофизиологическая устойчивость; профессиональная работоспособность.

---

Гражданская авиация — это авиация, которая используется для различных воздушных перевозок: населения, почты и грузов. В принципе, можно сказать, что гражданская авиация используется для удовлетворения потребностей граждан. К примеру, помимо перевозок, она осуществляет такие функции, как выполнение нужд для сельского хозяйства, лесной и пожарной охраны, оказания медицинской помощи населению и прочее.

Поскольку гражданская авиация — это прежде всего частые полеты, специалисты, которых готовят к работе в этой области, должны обладать хорошей физической подготовкой. Во-первых, не стоит забывать, что полеты — это достаточно длительный процесс, который может сопровождаться таким явлением, как перегрузки. Специалист должен стойко переносить их, чтобы не потерять сознание и, следовательно, контроль над управлением самолета. Во-вторых, никто не застрахован от возникновения различных внестатных, чрезвычайных ситуаций. Если такая ситуация случилась, пилот обязан сохранять спокойствие и действовать рассудительно, чтобы сохранить жизнь не только себе, но и своему экипажу (а если на борту находятся пассажиры, то пилот думает и о них). Кроме того, можно сказать, что в целом специалист в области гражданской авиации обязан обладать хорошей физической подготовкой, поскольку это связано и с психологическим состоянием. Ведь если человек хорошо развит физически, у него более устойчивая психика, а это необходимое качество для любого специалиста, особенно в области гражданской авиации [4].

Физическая подготовка имеет несколько форм:

1. Занятия спортом под руководством преподавателя-тренера в спортивных секциях, на учебных практиках.
2. Самостоятельные занятия будущих специалистов теми упражнениями, которые формируют физические и специальные качества, а также специальные навыки.

Кроме того, стоит отметить, что физической подготовкой будущие специалисты занимаются и в процессе обучения непосредственно в высшем учебном заведении на соответствующих отделениях факультета.

Не менее распространенной является такая форма подготовки, как в процессе специальных семинаров спортивных клубов и добровольных спортивных обществ. Подобные занятия формируют у специалистов навыки, необходимые для управления группами людей.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат педагогических наук, доцент **О. Л. Постол.**

Можно сказать, что подобные формы способствуют о разнообразии способов подготовки, а также указывает на усовершенствование и увеличение разнообразия количества программ подготовки [3].

Современное развитие авиационной техники, а также внедрение автоматизированных систем и увеличение количества различных усовершенствованных приборов на борту самолета приводят к тому, что труд летчиков становится лучше. Однако, такие модернизации делают работу летчиков более интеллектуальной и трудной.

В то же время подобное совершенствование техники означает, что к специалистам гражданской авиации будут предъявляться повышенные требования как к специальным знаниям, так и к физической и психофизиологической подготовке. Подобные требования обуславливаются и целым рядом факторов, которые неизменно действуют на организм летчика во время полета. К таким факторам можно отнести перегрузки, шумы, возможная гипоксия. Также учитывается большой поток информации, которая поступает в процессе полета, дефицит времени, которое отводится летчику для принятия решения. И разумеется, учитывается повышенное нервно-психическое напряжение, которое связано с ответственностью летчика.

Все эти факторы требуют улучшения качества подготовки специалистов, влияющее на физические и психофизиологические возможности летного состава. Большая роль в решении этой проблемы отводится именно физической подготовке.

Высокий уровень функционирования всех систем организма — это очень важная база для формирования адаптационных механизмов. Подобные механизмы обеспечивают устойчивость организма летчика к различным неблагоприятным факторам, которые могут возникать в процессе полета, что достаточно сильно определяет эффективность летной деятельности, а также обеспечивает надежность работы летного и инженерно-технического состава.

Существующие методы и средства проведения занятий по улучшению физической подготовки обеспечивают как улучшение ее самой, так и повышение психофизиологической устойчивости организма к каким-либо факторам в процессе полета и видам перегрузок.

Физическая подготовка специалистов гражданской авиации является неотъемлемой частью профессиональной подготовки. Она осуществляется в процессе всего периода профессиональной деятельности. При этом стоит ответить, что каждый специалист несет личную ответственность за свою физическую подготовку. Он обязан периодически повышать уровень своей физической тренированности, а также психологической подготовленности. В то же время он повышает свои теоретические знания в области физической подготовки.

Цель физической подготовки специалистов гражданской авиации — это формирование у них психологической готовности к полету и высокой надежности организма в полете. Это все необходимо для обеспечения у летного состава летного долголетия.

Можно сказать, что в процессе осуществления физической подготовки решаются некоторые задачи. Их в принципе можно разделить на общие и частные.

К общим задачам относятся:

1. Развитие основных физических качеств (выносливости, быстроты, ловкости и силы), а также их усовершенствование.
2. Укрепление здоровья летчика, закаливание его организма.
3. Совершенствование морально-психологических качеств.
4. Формирование двигательных навыков и их совершенствование.
5. Формирование умения действовать в чрезвычайных ситуациях и сложных условиях.
6. Формирование навыков самоконтроля.

7. Повышение знаний о теоретических основах физической подготовке и воспитание привычки к самостоятельным занятиям спортом.

Специальные задачи, прежде всего, определяются спецификой обучения профессиональной деятельности. Также имеет значение этапы летной подготовки.

Такие задачи направлены на:

1. Формирование профессиональных психофизиологических качеств.
2. Формирование эмоциональной устойчивости специалиста (к ней можно отнести способность сохранять самообладание при различных ситуациях).
3. Совершенствование качеств внимания и памяти.
4. Формирование координации движений и способности быстро менять деятельность в зависимости от поступающей информации.
5. Развитие устойчивости организма к перегрузкам во время полетов.
6. Обучение способам подачи аварийных сигналов, действиям в случае аварии, спасении пассажиров и оказанию первой помощи.

Также следует отметить, что все вышеперечисленные задачи направлены не только на формирование указанных навыков, но и на их совершенствование.

Помимо чистой физической подготовки важной частью является и психофизиологическая подготовка специалистов. К задачам в подготовке в такой области можно отнести:

1. Развитие выносливости.
2. Формирование психологической совместимости членов экипажа.
3. Поддержание профессиональной работоспособности.

Решение всех этих задач достигается в процессе проведения учебных занятий, спортивной работы, физкультурных пауз и самостоятельных занятий спортом.

Следует отметить, что физическая подготовка имеет разную направленность. Это зависит от задач. К ним относятся общефизическая, профессионально-прикладная, корригирующая и профилактическая подготовки.

Общая физическая подготовка направлена на то, чтобы повысить уровень работоспособности в целом. Также она необходима для укрепления здоровья, совершенствование основных физических качеств (силы, выносливости) и жизненно важных двигательных навыков [1].

Профессионально-прикладная подготовка необходима для повышения устойчивости к отрицательным факторам, которые могут возникать в профессиональной деятельности, а также на развитие необходимых психофизиологических качеств. К ним можно отнести, к примеру, эмоциональную устойчивость, развитие внимания и памяти, способность работать в быстром темпе. Такая подготовка проводится перед освоением сложных видов профессиональной деятельности.

Корригирующая физическая подготовка направлена на то, чтобы повысить у будущих специалистов те необходимые для работы качества, которые недостаточно развиты. Если такая ситуация существует, то благодаря подобной подготовке они повышаются до необходимого уровня. Это обеспечивает успешное освоение сложной авиационной техники [2].

Содержание корригирующей подготовки определяется в самом начале после того, как был проведен профессионально-психологический отбор и обследование курсантов при помощи средств общей и специальной физической подготовки. На старшем курсе подобная подготовка определяется по результатам усвоения профессиональных знаний и навыков.

Профилактическая физическая подготовка проводится во время летной практики. Она направлена на профилактику переутомления у летного состава, а также для снятия нервного напряжения.

Основными приемами физической подготовки являются: легкая атлетика, гимнастика, плавание, лыжи и прочее. Также могут проводиться различные спортивные игры — футбол, волейбол, баскетбол. Разумеется, используются и специальные тренажеры, которые предназначены для тренировки непосредственно летного состава.

#### **Литература**

1. Социально-биологические основы физической культуры : учебное пособие / под редакцией Я. Н. Гулько. — Москва : МГСУ, 2008.
2. Основы здорового образа жизни : учебное пособие / под редакцией Л. М. Крыловой. — Москва : МГСУ, 2007.
3. Физическая культура : курс лекций. — Иркутск : ИргУПС, 2011.
4. Физическая культура : учебное пособие / под редакцией В. А. Коваленко. — Москва : АСВ, 2000.

© Маслокова А. М.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
lex.666.00@mail.ru

## Правовое регулирование налоговой системы Российской Федерации: проблемы и перспективы совершенствования

**Аннотация.** Статья посвящена правовому регулированию налоговой системы Российской Федерации и определения перспектив совершенствования ее функционирования для стимулирования экономического роста страны в будущем периоде. Перечислены основные проблемы правового регулирования налоговой системы РФ. С целью совершенствования правового регулирования налоговой системы Российской Федерации для субъектов хозяйствования, которые уходят в теневой сектор экономики, предложен ряд мероприятий, по решению проблем налогообложения предприятий.

**Ключевые слова:** налоговая система; налоговая политика; налогообложение; налоговое законодательство; налоговое регулирование.

---

На современном этапе развития экономики Российской Федерации, функционирование и качество правового регулирования налоговой системы играет одну из ключевых ролей. Стратегической целью налоговой политики государства является стимулирование общественных и хозяйственных процессов, поддержание финансовой устойчивости и экономической безопасности страны. Однако нередкими бывают случаи, когда сложность налоговой системы приводит к обратным процессам, становясь при этом препятствием и барьером для развития бизнеса [1].

Ключевым стимулом трансформации проблемы налогообложения в России является рост глобализации мировой экономики и международных интеграционных взаимосвязей по финансовым вопросам. Налоги являются инструментом для стимулирования роста экономики страны за счет перераспределения доходов через государственный бюджет, но, с такой точкой зрения не согласны большее число юридических лиц.

Вопрос правового регулирования налоговой системы актуален не только для России, но и для большинства стран мира, включая те, которые экономически развиты и занимают крупнейшую долю в общей структуре мирового ВВП. Причиной выступают то, что политика отклонения налогов — это тренд. Так, корпоративные структуры придерживаются идеи открытия зарубежных банковских счетов в резиденциях офшоров, которые позволяют проводить налоговую оптимизацию во вред отечественной экономики. Если говорить о предприятия малого и среднего бизнеса, то их ключевым направлением выступает уход в теневой сектор экономики. Так, в России на сегодняшний день, по данным от различных источников, доля теневого бизнеса составляет от 15 до 50% ВВП государства. Такие показатели катастрофические и выступают главным фактором, который препятствует социально-экономическому развитию страны и формированию роста благосостояния населения.

Основным нормативным актом, регулирующим налоговую систему, является Налоговый кодекс Российской Федерации. В первую очередь, необходимо отметить, что трансформация проблемы правового регулирования налоговой системы заложены в самих недостатках налогового законодательства России. Можно выделить следующие недостатки российской налоговой системы:

— действующие шкалы ставок НДФЛ необходимо оптимизировать;

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **В. В. Смирнова.**

- недостаточно эффективен контроль за сбором налогов;
- растет неэффективность существующих льгот;
- происходит постоянное изменение налогового законодательства и ставок налогообложения;
- в систему налогов и сборов в настоящее время не включаются таможенные пошлины и сборы.

В связи с этим, налоговая политика в России не выполняет свою социальную и экономическую роль. Для частного и корпоративного секторов оптимизация налогообложения одна из ключевых задач, что подтверждает неудовольствием текущим состоянием дел при правовом регулировании налоговой системы страны. Решение такой проблемы крайне важно, ведь в скором времени российской экономике понадобятся новые стимулы для своего развития и прогресса. Среди таких внутренних факторов, способных вызвать положительные импульсы — стимулирующая функция и роль налоговой системы [1].

С целью анализа роли налогообложения прибыли в России, необходимо проанализировать динамику структуры доходов консолидированного бюджета страны, где можно оценить роль данного налога.

Так, в 2017 г., общий объем доходов консолидированного бюджета России составлял 31,046 трлн. руб., из которых 3,29 трлн. руб. налог на прибыль. Как видим, доля данного налога в общей структуре государственных и бюджетных доходов не столь значительный, что возможно связано с достаточно низкой ставкой по сравнению с зарубежными странами (на сегодняшний день, ставка налога на прибыль в России составляет 20%. В США, например, ставка составляет 39,2%, в Германии — 30%, во Франции — 36%, а в Японии — рекордные 40%) [2].

С целью совершенствования правового регулирования налоговой системы Российской Федерации для субъектов хозяйствования, которые уходят в теневой сектор экономики, необходимо провести ряд действий для решения проблемы с налогообложением предприятий:

- стимулирование безналичных расчетов внутри экономики;
- налоговые амнистии предприятиям, которые вышли из «тени»;
- развитие налоговых режимов в малом бизнесе;
- прозрачность административных процедур;
- «социальная реклама».

Также, важным направлением совершенствования правового регулирования выступает устранение основных «проблем налогообложения малого бизнеса:

- совершенствование налогового законодательства для его упрощения и прозрачности малого бизнеса;
- объединение отдельных налогов, которые имеют одну и ту же основу базы с целью упрощения налогового законодательства;
- ужесточение налогового контроля за выполнением налоговых обязательств субъектов малого бизнеса;
- установление налоговых льгот при реинвестиции прибыли компании для модернизации своего производства;
- внедрение договорной системы налоговых льгот для предприятий, участвующих в государственно-частном партнерстве;
- законодательное внедрение возможности получения налоговых каникул предприятиями, занимающимися инновационной деятельностью и вложением инвестиций в них» [3; 4].

Таким образом, дальнейшее совершенствование налоговой системы России должно реализовываться в направлении настройки существующей системы налогообложения, устранения проблем в правовом регулировании и улучшения качества налогового ад-



министрирования, Тем самым, налоговое регулирование превратится в механизм и инструмент стимулирования экономического роста в стране.

#### **Литература**

1. Глущенко, Я. С. Проблемы налогообложения на современном этапе развития России / Я. С. Глущенко, М. С. Егорова // Молодой ученый. — 2015. — № 11.4. — С. 72—74.
2. Фетисов, П. С. Сравнительный анализ налогообложения прибыли организаций в России и в зарубежных странах // International scientific review. — 2015. — № 3(4).
3. Салихов, А. А. Основные проблемы налогообложения малого бизнеса // Символ науки. — 2016. — № 6-1. — С. 268—270.
4. Трунина, В. Ф. Проблемы налогообложения субъектов малого бизнеса России и пути их решения // Международный научно-исследовательский журнал. — 2015. — № 4 (35) Часть 2. — С. 59—61.

© Медведева А. М.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
Anyanyam18@yandex.ru

## Безопасность автомобильных перевозок: проблемы и решения

**Аннотация.** В данной статье обсуждается тема по улучшению безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте. Недостаток должного контроля за исполнением законодательства о безопасности дорожного движения приводит за собой нарушение требования к техническому состоянию подвижного состава, а также нарушение режима труда и отдыха водителей транспортных средств. В гарантировании надежности дорожного движения большую функцию исполняет в частности правовая упорядоченность поведения всех сторон дорожного движения и последующее их организованное поведение. Для приобретения данных целей учитываются методы государственного контроля, которые осуществляются в зависимости с законами и иными нормативными актами, регулирующими отношения в сфере безопасности.

**Ключевые слова.** Автомобильный транспорт, безопасность дорожного движения, транспорт, нормативно-правовые основы.

---

Вопрос надежности дорожного движения является существенной частью более единой теме организации дорожного движения, социально-экономическое значение которой в России в частности увеличивается в последние годы. В обеспечении безопасности дорожного движения большое значение имеет именно правовая регламентация поведения всех участников дорожного движения и последующее их дисциплинированное поведение.

Ради данных целей учитываются нормы государственного управления, которые проводятся в зависимости с законами и иными нормативными актами, решающими отношения в сфере безопасности.

Слишком мало тратится внимания исследованиям, новым, передовым технологиям транспортированного процесса. Эти и другие отрицательные характеры, создают положительную среду для сокращения уровня надежности дорожного движения.

Законодательством не возникает и не рассматривается основная масса ведущих параметров, действующих на сохранность дорожного движения, исследование требований во многом проводится не классифицировано, мало регулируется на основе общих взглядов, документы заменяют друг друга, в связи с этим нормативная база в целом ряде случаев включает внутренние столкновения и много юридических недостатков.

Достаточно плохое изменение в нормативных документах находит исполнение главных положений обеспечения безопасности дорожного движения, определенных в Федеральном законе от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О безопасности дорожного движения», таких как: ценность жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономичными решениями практической деятельности; преимущество значимости государства за обеспечение безопасности дорожного движения; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Основным документом, определяющим направляющим движение в сфере автотранспортной безопасности на будущее, является Транспортная стратегия Российской Федерации на срок до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор политических наук, профессор Ю. Харламова.

Транспортная геостратегия направлена на создание общего автотранспортного места России на базе согласованного интересов оперативной транспортной базы, гарантии простоты и особенности транспортных служб для населения в соответствии с общественными стандартами, снабжении открытости и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок, слияние в мировое транспортное пространство, исполнения временного ресурса страны, увеличения степени безопасности транспортной компании.

Другим главным типичным актом является Правила дорожного движения, считающие общий метод дорожного движения на территории РФ.

Главную группу нормативных источников создают Государственные стандарты (ГОСТ)<sup>1</sup>, создающие технические Требования по обеспечению безопасности движения и экологической безопасности. ГОСТ урегулируют правила к дорожным знакам и разметке, техническим средствам организации движения и высокоавтоматизированным способом руководства дорожным движением, действенным безопасности автомобилей, вредными выплесками и шуму транспортных средств.

В равных положениях правовых основ обеспечения транспортной безопасности могут оказаться указаны их смысл, роль, дела их формирования, короткое значение и существенная терминология, используемая в данной сфере и принятая законами и подзаконными правовыми актами.

Главными материалами юридического регулирования обеспечения транспортной безопасности могут быть:

- Устав автомобильного транспорта РФ от 08.11.2007 № 259-ФЗ;
- Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ;
- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (основополагающий нормативный правовой акт);
- иные нормативные правовые акты и подзаконные акты.

Развитие юридического управления обеспечения автотранспортной надежности являются то и дело и демонстрируют воздействие на безопасное формирование транспорта на ближайшую перспективу. В будущем нормативно-правовые документы с учетом изменения условий обстановки и накопления опыта развиваются и прогрессируют.

Обязательства за нарушение требований обеспечения транспортной безопасности или их неисполнение заключается в административном и уголовном порядке.

Изучая законы субъектов РФ определилось, что организации общегосударственного правительства пытаются создать безопасность населения в организации пассажирских перевозок.

Учреждения муниципальной и общегосударственной администрации совершают Федеральную узконаправленную программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах», утвержденную постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 № 864. Основная задача Федеральной целевой программы в России — снизить число пострадавших в дорожно-транспортных событиях.

Как видим, что настоящему законодательству требуется вносить улучшения в федеративные и областные законы для весьма производительного сотрудничества с организациями, выполняющие пассажирские транспортирования с учетом всех возникающих перемен в экономической, политической, социальной областях российской действительности, требуется существенное повышение содержания и структуры государственного и муниципального управления транспортом в соответствии с требованиями постоянно растущих коммерческих механизмов, науки, отраслей промышленности.

---

<sup>1</sup> ГОСТ Р 51709-2001. Государственный стандарт Российской Федерации. Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки (утвержден постановлением Госстандарта России от 01.02.2001 № 47-ст).

© Митрофанов А. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Правовые аспекты современного развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом

**Аннотация.** В статье рассмотрены основные нормативно-правовые положения, которые регулируют современное развитие пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.

**Ключевые слова:** пассажирские железнодорожные перевозки, перевозка пассажиров, стратегия развития пригородного пассажирского транспорта до 2030 года, подвижной состав, развитие, эффективность.

---

Пригородные железнодорожные перевозки имеют ключевую роль в государственной экономике, осуществляя следующие функции:

- обеспечение свободы передвижения граждан;
- формирование прогресса рынка труда;
- развитие зон экономической эффективности;
- формирование активной застройки отдаленных районов.

Ключевыми свойствами пригородных пассажирских перевозок считаются их энергоэффективность, экологичность, массовость, безопасность, четкое соблюдение расписания.

Чтобы описать основные правовые аспекты развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, необходимо сформулировать следующие проблемы:

- неправильное определение величины расходов пригородных пассажирских компаний, ставок за предоставляемые им услуги, которое ведет к неполному учету расходов на этапе пригородной компании;
- несовершенство механизма взаимодействия пригородных пассажирских компаний и субъектов РФ, которое приводит к отсутствию интереса пригородных пассажирских компаний в снижении своих расходов: чем больше величина экономически обоснованных расходов организации, тем существеннее расчетная величина компенсаций из бюджета;
- невозможность пригородных пассажирских компаний результативно управлять расходами, потому что их подавляющая часть приходится на выплаты по договорам с ОАО «РЖД»;
- ограниченные возможности диверсификации деятельности и повышения доходов пригородных пассажирских компаний вследствие отсутствия у них подвижного состава, павильонов, пассажирских платформ.

На основании вышеперечисленного, стоит сделать выводы, что имеющийся, на данный момент, механизм взаимодействия пригородных пассажирских компаний с ОАО «РЖД» не дает возможность результативно применять имеющиеся ресурсы пригородного комплекса, что в свою очередь приводит к растущим расходам и увеличению разницы между недополученными доходами перевозчиков и предусмотренными им компенсациям [1, стр. 10].

Под пригородными пассажирскими компаниями подразумеваются открытые акционерные общества с участием ОАО «РЖД» и субъектов Российской Федерации. Определено нормативно-правовое законодательство, которая регламентирует систему со-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент С. А. Правкин.

трудничества пригородных пассажирских компаний с субъектами рынка пригородных пассажирских перевозок: с компанией ОАО «РЖД» в качестве собственника железнодорожной инфраструктуры, подвижного состава и его ремонтной базы, с органами государственной власти субъектов Российской Федерации, выступающие заказчиками пригородных железнодорожных перевозок в регионах.

Базовыми источниками нормативно-правового регулирования деятельности в области железнодорожного транспорта определены, в первую очередь, законодательными актами РФ. В целом же группа нормативно-правовых актов, которые составляют источники, регулирующие перевозки, в том числе и перевозки железнодорожным транспортом, включает Конституцию Российской Федерации, федеральные конституционные и федеральные законы.

Основными правовыми аспектами развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом являются распоряжение Правительства РФ от 19.05.2014 № 857-р «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, плана мероприятий по реализации Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом» и Стратегия развития пригородного пассажирского транспорта до 2030 года.

Основными приоритетными задачами Стратегии развития пригородного пассажирского транспорта до 2030 года:

- рост операционной результативности пригородных пассажирских компаний;
- удовлетворение спроса на наиболее загруженных маршрутах и растущих рынках;
- повышение привлекательности пригородных перевозок для потребителей при помощи обновления подвижного состава, оптимизации расписания движения, повышение маршрутной скорости, развития систем продажи билетов;
- осуществление полного покрытия выпадающих доходов по государственному заказу;
- прогресс технологий внутригородских перевозок и интеграции городских железнодорожных маршрутов с пригородным сообщением и перевозками иными видами транспорта;
- осуществление коммерческого потенциала вокзалов и станций, через которые в среднем каждый день проходит более 2,6 млн пассажиров.

Стратегией определена безубыточность пригородного комплекса во всех сценариях прогресса при помощи осуществления внутренних оптимизационных мер и выделения средств государственной поддержки в определенных объемах. Ключевой задачей считается также развитие пригородного сообщения в крупнейших агломерациях. Рост скоростей на основных направлениях позволит привлечь существенный пассажиропоток и развить экономическое и общественное состояние регионов [2, стр. 5].

Также стоит отметить, что конкретного внимания заслуживает проблема модернизации инфраструктуры станций и вокзалов и строительства современных транспортных узлов для объединения пригородных и внутригородских перевозок с городским транспортом.

Ключевые нормативно-правовые положения в области развития пригородных пассажирских железнодорожных перевозок являются:

- развитие концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и плана мероприятий по ее осуществлению Правительством РФ;
- определение длительного инструмента операционного субсидирования перевозчиков из средств федерального бюджета с определением требований по полноценной компенсации выпадающих доходов на основании осуществления государственного заказа;

— осуществление финансирования в пределах государственных и региональных программ мероприятий по прогрессу комплекса пригородных перевозок и увеличению пропускной способности инфраструктуры;

— формирование и закрепление в нормативно-правовых актах результативной системы штрафов за безбилетный проезд и внедрение результативного механизма их взимания.

Далее стоит отметить, что Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом предусматривает, что целью концепции считается установление базовых принципов организации, регулирования и инвестирования работы комплекса пригородных пассажирских перевозок, которые позволяют осуществить потребности населения в качественном пригородном сообщении и сформировать требования для стабильного прогресса данного сегмента отрасли железнодорожного транспорта [1, стр. 12].

Таким образом, необходимо сделать выводы о том, что для развития пригородных пассажирских перевозок Российской Федерации важно формулировать нормативно-правовые положения, которые регулируют современное развитие пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Дополнительно стоит отметить, что вышеперечисленные нормативно-правовые положения важно не только сформулировать, но и корректно использовать в правоприменительной практике. Зачастую имеются проблемы именно в правоприменительной практике, поскольку уполномоченные государственные органы либо не имеют представления как корректно применять на практике вышеперечисленные нормативно-правовые положения либо намеренно не хотят исполнять в силу корыстных или коррупционных мотивов.

#### **Литература**

1. Волкова, Е. М. Формирование системы взаимодействия железнодорожной компании с субъектами рынка пригородных пассажирских перевозок. — Санкт-Петербург, 2013.
2. Шнейдер, М. А. Организационно-экономический механизм управления пригородными железнодорожными перевозками. — Санкт-Петербург, 2013.

© Михайлова Н. Г.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
nadejdakataeva95@yandex.ru

## Правовой режим имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

**Аннотация.** Имущество федерального железнодорожного транспорта — это имущественные комплексы государственных унитарных предприятий и имущества государственных организаций, которые находятся в ведении федеральных органов исполнительной власти в сфере железнодорожного комплекса (в том числе имущества социальных назначений).

**Ключевые слова:** имущество, железные дороги, ОАО «РЖД», право.

---

Федеральный закон от 27.02.2003 № 29-ФЗ «Об управлении и распоряжении имуществом железнодорожного транспорта» определяет организационно-правовую специфику приватизации федерального имущества ж/д транспорта, а также сферу управления и использования недвижимостью железнодорожного комплекса.

Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» определяет, что имущественный комплекс ж/д транспорта может находиться в государственной, муниципальной и иной форме собственности.

Этот нормативный правовой документ определяет разработки положений Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», определяет основы приватизации (передачи в частную собственность) федерального комплекса недвижимости ж/д транспорта, и утверждает правовую базу для функционирования имеющихся частных структур, которые занимаются реализацией транспортных процессов и предоставлением услуг инфраструктуры ж/д транспорта общего пользования<sup>2</sup>.

Компания ОАО «РЖД» лидирует по длине электрифицированных линий. По состоянию на 2019 год длина составляет 42,3 тыс. км.

Вопросы хозяйственной деятельности компаний железнодорожной отрасли не входят в функции государственного регулирования. Функции основания, реорганизации и ликвидации юридического лица в отраслях, распоряжения их имуществом, распределения доходов от перевозки, управление перевозками исполняются железнодорожными организациями, причем без участия государственных органов. Положения, задачи государственного регулирования на ж/д транспорте регулируются ст.4 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

ОАО «РЖД», как собственник инфраструктуры, в соответствии с Федеральным законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», обеспечивает реализацию мероприятий по мобилизационным подготовкам, а также по техническим обеспечениям объектов ж/д транспорта и несет ответственность за их исполнение<sup>3</sup>.

Стоит отметить, что мобилизационная подготовка в Российской Федерации — это совокупность мероприятий, которые реализуются в мирное время, заблаговременно

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

<sup>2</sup> Землин А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в Современной России // Транспортная безопасность. 2017. № 1 (13).

<sup>3</sup> Семенова О. В. О законодательстве в области государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий на примере железнодорожного транспорта // Налоговый вестник. 2016. № 11.

подготавливают экономику Российской Федерации, субъекты РФ и муниципальные образования, органы государственной власти, органы местного самоуправления и организаций, Вооруженные Силы Российской Федерации, иные войска, воинские формирования и органы, которые созданы в военное время для обеспечения защиты государства от вооруженных нападений и для удовлетворения потребности государства и потребностей населения в военное время.

Приведем права владельца-учредителя в отношении имущества, переданного компании<sup>1</sup>.

В отношении имущества, которое передано компании, владелец-учредитель вправе:

1) основать недееспособную компанию (включая установление предмета и цели ее деятельности, т.е. объемов дееспособности, утверждения устава и назначения директора);

2) реорганизовать и ликвидировать его (лишь в данном случае допускаются изъятия и перераспределения имущества, переданных собственниками компании без согласий последнего, но, разумеется, с учетом права и интереса его кредиторов);

3) реализовывать контроль за целевыми использованиями и сохранностями имущества, принадлежащих компании (в частности, периодические проверки ее деятельности);

4) получать часть прибылей от применения имущества, переданных компании.

Однако, в современное время, говорить о полной независимости и свободе унитарных компаний, выходящей за границы перечисленных правомочий невозможно. Реализация возможностей владельца-основателя может быть ограничена вступившими законами или другими правовыми актами, например, указом президента РФ и распоряжением федерального правительства.

Движимым имуществом ОАО «РЖД» должно распоряжаться самостоятельно, если на это нет дополнительных ограничений со стороны государства. Однако, закон не определяет возможности для

владельцев-учредителей ограничивать правомочия по владению и использованию имущества, переданного компании.

Права хозяйственного ведения сохраняется также при передаче государственной или муниципальной организации от одного государственного собственника иному, что свидетельствует о его имущественном характере. Если право собственности на имущественный комплекс передается частному владельцу, то должна быть оформлена приватизация этого имущества, в следствие чего, компания, которая не является собственником, превращается в АО (акционерное общество), и исключает сохранение права хозяйственного ведения.

Приватизация имущества федерального ж/д транспорта осуществляется в соответствии с законом РФ о приватизации.

ОАО «РЖД» не вправе сдавать в аренду, пользоваться доверительным управлением или залогом следующего имущества:

— магистральные ж/д линии с расположенными на них средствами, такими как: сигнализаторы, централизация и блокировка, электроснабжения, технологические коммуникации, которые предназначены для внутрипроизводственной деятельности;

— ж/д пути, участки и станции оборонительного значения;

— информационные системы управления ж/д движением и система управления перевозками;

— объекты локомотивного и вагонного хозяйства, которые имеют оборонительное значение;

---

<sup>1</sup> Никульникова О. В., Внукова И. Б. Комментарий к Федеральному закону от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». М., 2016.



— объекты мобилизационного назначения, объекты гражданской обороны, мобилизационные мощности, сохраняемые и неприменяемые в производстве, мобилизационные запасы, материальные ценности мобилизационного резерва;

— подвижной состав, который предназначен для реализации специального ж/д транспорта;

— объекты и имущество, которые предназначены непосредственно для аварийно-восстановительных работ<sup>1</sup>.

Данное имущество может находиться лишь в собственности единого хозяйствующего субъекта или федеральной собственности.

В 2018 г. ОАО «РЖД» направило Правительству РФ предложение о внесении изменений в ст. 8 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» и в постановлении Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 года № 57 “Об объектах ограниченного обращения имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги”».

Предлагаемое изменение в законодательстве позволяет снимать ограничение по оборотам объектов, в которые рынок готов вложить деньги, а также объектов, в отношениях которых имеется необходимость привлечений иностранных инвестиций.

---

<sup>1</sup> Егоров А. Е. Правовое регулирование взаимодействия перевозчиков и владельцев инфраструктуры на железнодорожном транспорте // Право и экономика. 2017. № 2.

© Моргунов М. В., Байрамов Б. А.<sup>1</sup>  
— студенты Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Правовое регулирование и перспективы решения демографического кризиса в Российской Федерации

**Аннотация.** В статье исследуется правовой аспект снижения рождаемости, в том числе рассматриваются такие вопросы, как: демографический кризис как явление, характерные особенности кризиса на территории России, зарубежный опыт в данной сфере, а также возможные пути решения сложившейся ситуации.

**Ключевые слова:** демографический кризис; демографическая политика; депопуляция; снижение рождаемости; правовой аспект снижения рождаемости.

---

*Дети — наш главный природный ресурс.  
Герберт Кларк Гувер — 31-й Президент США*

*Существует ли хотя бы одна страна в мире, способная процветать при убывающем населении?  
Ли Куан Ю — первый премьер-министр Республики Сингапур*

В процессе своего функционирования, государство обеспечивает множество задач, среди которых: поддержание жизни, как непосредственно различных социальных групп населения, так и всего населения в целом; обеспечение безопасности и развития в различных сферах; управление финансовыми ресурсами государства, а также иные задачи, без эффективного решения которых будет невозможным существование государства так такового.

Как и любое государство, Россия в процессе своего развития сталкивается с определенным комплексом проблем. Одними из наиболее важных таких проблем это: отток значимых интеллектуальных ресурсов (ежегодно из страны уезжает до 50 тыс. молодых людей, из них возвращается назад только 25 процентов)<sup>2</sup> и падение рождаемости. Так в 2017 г. уровень рождаемости в России снизился сразу на 10,7%, тем самым нивелировав естественный прирост с 2013 г.<sup>3</sup> На 1 января 2019 г. Росстатом было насчитано 146,7 млн человек. За год население России сократилось на 86,6 тыс. человек<sup>4</sup>.

Вот такая демографическая «картина маслом» получается. Для государства она недопустима. Еще недавно в СМИ часто публиковали новости о бодро растущей численности населения России, и что вымирание страны закончилось. «Масло в огонь» подливает еще и пресловутая «утечка мозгов» на запад, причина которой довольно очевидна, молодые специалисты покидают страну в надежде найти за ее пределами необходимое материальное положение и признание, как правило, они находят и первое, и второе.

Спад рождаемости и, как результат демографический кризис<sup>5</sup> — следствие комплекса проблем, в который помимо вышеуказанных причин входят и снижение темпов

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат философских наук, доцент **В. В. Долгов**.

<sup>2</sup> URL: <https://www.pnp.ru/video/2017/05/25/ottok-intellektualnogo-kapitala-iz-rossii-sokratitsya.html> (дата обращения 12.03.2019).

<sup>3</sup> URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/2017/demo/edn12-17.htm](http://www.gks.ru/free_doc/2017/demo/edn12-17.htm) (дата обращения 13.03.2019).

<sup>4</sup> URL: <https://www.gazeta.ru/business/2019/01/23/12140701.shtml?updated> (дата обращения 24.03.2019).

<sup>5</sup> URL: [https://economic\\_mathematics.academic.ru/1294/Демографический\\_кризис](https://economic_mathematics.academic.ru/1294/Демографический_кризис) (дата обращения 12.03.2019).

экономического роста, бедности Россиян, нехватки поддержки населения, спорной миграционной политики.

В Российской Федерации вопросы семьи, обеспечения детей и малоимущих семей, а также стимулирование рождения регулируются положениями Семейного кодекса РФ, а также рядом других документов, среди которых есть как федеральные законы, так и иные акты, например, указы Президента.

Среди законов, имеющих непосредственное отношение к демографической политике государства, можно отнести Федеральный закон от 29.12.2006 № 256-ФЗ «О дополнительных мерах государственной поддержки семей, имеющих детей». В нем прописан ряд прав и гарантий, среди которых можно выделить и материнский (семейный) капитал, который следует понимать в качестве средства федерального бюджета, передаваемых в бюджет Пенсионного фонда Российской Федерации на реализацию дополнительных мер государственной поддержки. Федеральный закон от 21.12.1996 № 159-ФЗ «О дополнительных гарантиях по социальной поддержке детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей» устанавливает ряд важных положений: от дополнительных гарантий прав в социальной сфере, от получения образования до права на труд.

Согласно Указу Президента РФ от 09.10.2007 № 1351 «Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года», в основу демографической политики Российской Федерации положены следующие принципы:

- комплексность решения демографических задач — мероприятия в этой сфере должны охватывать направления демографического развития (смертность, рождаемость и миграцию) в их взаимосвязи;
- концентрация на приоритетах — выбор по каждому направлению демографического развития наиболее проблемных вопросов и применение эффективных механизмов их решения;
- своевременное реагирование на демографические тенденции в текущий период;
- учет региональных особенностей демографического развития и дифференцированный подход к разработке и реализации региональных демографических программ;
- взаимодействие органов государственной власти с институтами гражданского общества;
- координация действий законодательных и исполнительных органов государственной власти на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

Данная концепция разделяется на этапы, в ней определены также и ожидаемые результаты закрепленной в ней политики.

К таким этапам относятся:

- первый этап 2007—2010 гг.;
- второй этап 2011—2015 гг.;
- третий этап, на котором мы сейчас находимся, стартовал в 2016 г. и окончится в 2025 г.

Обобщая приложения к указу и сравнивая их с показателями за данный промежуток времени (2007—2019), можно сказать, что поставленные цели, в большинстве своем, были достигнуты, а именно:

- показатель продолжительности жизни, согласно официальным источникам, действительно достиг и пересек отметку в 70 лет (в приложении продолжительность ожидаемой жизни была установлена в 70 лет). Однако продолжительность жизни (ожидаемая) у мужчин 65,92, а у женщин 76,71 года<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> URL [http://www.statdata.ru/spg\\_reg\\_rf](http://www.statdata.ru/spg_reg_rf) (Дата обращения 24.03.19)

- численность населения находится на отметке в 146 млн<sup>1</sup> постоянных жителей (в указе ожидалось стабилизировать численность населения в 2016 г. на уровне 142—143 млн человек, а к наступлению 2025 г. поднять до 145 млн постоянных жителей);
- получилось смягчить естественную убыль населения за счет миграции (предполагаемая отметка в указе была установлена на 200 тыс. человек ежегодно, а согласно официальным данным, с 2013 г. прибыль населения за счет миграции не опускалась ниже 200 тыс. человек).

Про ожидаемую продолжительной жизни в 75 лет до 2025 г., а также увеличение рождаемости в 1,5 раза по сравнению с 2006 г. говорить рано.

Не секрет, что снижение рождаемости, это вызов, с которым сталкивается большая часть стран Европы: Болгария, Сербия, Литва, Латвия, Украина, Венгрия, Словения, Германия, Хорватия, Румыния, Белоруссия, Греция, Эстония, Польша, Чехия, Италия.<sup>2</sup>

Тем не менее, эта проблема не является отличительной особенностью только лишь стран запада. С ней также столкнулись и некоторые государства Азии, в частности, «Азиатские тигры»<sup>3</sup>, среди которых Сингапур и Южная Корея, имеют коэффициент суммарной рождаемости 1,20 и 1,17, Гонконг же, как специальный административный район КНР — 1,20. Такая же плачевная ситуация образовалась в Японии, где с коэффициентом рождаемости 1.44<sup>4</sup>, а естественный прирост — 1.31<sup>5</sup>.

Можно утверждать, что какого-либо универсального способа решить сложившуюся проблему не существует. На данный момент большинство стран пытаются решить проблему за счет открытия «миграционных шлюзов», но эффективность данной политики в долгосрочной перспективе вызывает большие сомнения.

Тут весьма интересным может выступить мнение первого премьер-министра Сингапура Ли Куан Ю, точка зрения которого была такова: приток мигрантов лишь смягчает проблему, а не решает ее, поскольку мигранты лишь компенсируют нехватку молодежи, но «не воспроизводят сами себя». Таким образом, требуется постоянный приток последних. По его мнению, еще одним вариантом снижения проблемы рождаемости, являются пособия по рождению ребенка. Однако корень проблемы по его мнению — это изменившийся образ жизни современного человека<sup>6</sup>.

Некоторые страны помимо обычных мер прибегают и к «нетрадиционным». Так во Франции устанавливаются скидки на ж/д перевозки. Суть данной меры в том, что чем больше в семье детей, тем дешевле обходится путешествие на железнодорожном транспорте. В Китае отсутствует пенсионное обеспечение, так как по мнению китайских демографов: пенсионное обеспечение — главное оружие уничтожения семейных ценностей, а, следовательно, и деторождения. В США существует коммерческое суррогатное материнство, суть которого в зачатии и рождении ребенка участвуют три человека: генетический отец, генетическая мать и суррогатная мать.

Среди приведенных примеров к самой «нестандартной» из мер можно отнести Секс-туры, которые проводятся в Дании. Туристические компании обещают в течение трех лет обеспечивать поставки детских товаров и оплачивать праздничные меропр-

---

<sup>1</sup> URL [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3a6fce](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3a6fce) (Дата обращения 24.03.2019).

<sup>2</sup> URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Список\\_стран\\_по\\_естественному\\_приросту\\_населения](https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_естественному_приросту_населения) (дата обращения 11.03.2019).

<sup>3</sup> Неофициальное название Южной Кореи, Сингапура, Гонконга и Тайваня демонстрировавших очень высокие темпы экономического развития с начала 1960-х до финансового кризиса 1990-х гг.

<sup>4</sup> URL: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.DYN.TFRT.IN> (дата обращения 24.03.2019).

<sup>5</sup> URL: <http://stattur.ru/journal/20171127/> (дата обращения 12.03.2019).

<sup>6</sup> Ли Куан Ю. Мой взгляд на будущее мира. М. : Альпина Нон-фикшн, 2017. С. 283—289.

ятия для тех пар, которые купили тур в этой фирме и доказали, что ребенок был зачат во время путешествия<sup>1</sup>.

Перспективной мерой решения сложившейся проблемы является проект создания специального фонда, который позволил бы поступать налогам не в государственный бюджет, а непосредственно в этот самый фонд, при помощи которых из этого фонда будет выделяться определенная сумма денег каждому ребенку при его рождении, которой ребенок сможет воспользоваться по достижению совершеннолетия<sup>2</sup>.

Расширение сферы применения материнского капитала, а также его увеличения, также может благополучно скажется на общей картине демографии, так как будет легче обеспечить жизнь родителей и ребенка.

Стимулирование рождаемости может происходить также улучшением ситуации на рынке жилья, например, уменьшении ставок по ипотеке.

Таким образом, существует достаточно много разных мер, попыток изменить демографическую обстановку в государстве, но «панацеи» к сожалению, не существует. Тем не менее, государству вкупе с решением экономических проблем следует обратить внимание на совершенствование законодательства, а также исследовать зарубежный опыт и, в зависимости от успеха той или иной политики других стран, внедрять аналогичные меры у нас.

Изменение законодательства, введение новых льгот и снижение налогового бремени для отдельных категорий граждан теоретически могут способствовать увеличению рождаемости

Стоит упомянуть и то, что миграция, пускай и трудоспособного человеческого капитала, не сможет заменить естественный прирост населения, а также создаст ряд проблем, которые будут затруднять развитие государства.

Но не стоит забывать и о том, что должное внимание необходимо также уделять и развитию образования, развивать пути самореализации талантливой молодежи (к примеру, продвижением молодежных площадок), создать благоприятную базу для нахождения внутри страны качественного человеческого капитала, чтобы не допустить отток за рубеж.

Дальнейшее развитие России невозможно без выработки и реализации жизнеспособной политики преодоления демографического кризиса.

---

<sup>1</sup> Войку И. П., Копытова О. Н., Смирнова И. С. Нетрадиционные меры повышения рождаемости и оценка вероятности их применения // Молодой ученый. 2016. № 12. С. 1182—1193.

<sup>2</sup> Кунилова Е. Н., Тен Е. А., Савинова А. И. Вопросы демографической политики России и пути их решения» // Международный научный журнал «Инновационная наука». 2015. № 6. С. 102.

© Попов А. Д.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
popovad1994@mail.ru

## **Актуальные проблемы страхования банковских рисков в Российской Федерации на примере кредита под залог приобретаемого транспортного средства**

**Аннотация.** В данной статье рассматривается проблема страхования банковских рисков, возникающих при оформлении автокредитования на территории РФ. Особое внимание уделено вопросам минимизации реальных рисков, возникающих в сфере автокредитования. Так же проанализирована текущая ситуация на рынке кредитования под залог транспортного средства в Российской Федерации. В статье сделан вывод о том, что банкам не избежать полностью проблемных кредитов, однако необходимо сконцентрировать внимание на оптимальных и актуальных инструментах сокращения банковских рисков. Выделяются и описываются характерные особенности банковских рисков. В статье предложен один из вариантов рационализации банковской деятельности для снижения, сопровождающих данную деятельность, рисков.

**Ключевые слова.** Банковские риски, автокредитование, страхование, финансовый риск, скоринг, аутсорсинг.

---

Не задавались ли вы вопросом — чем может рисковать кредитная организация при выдаче займа? Ответ на этот вопрос лежит на поверхности. Само по себе предоставление кредита — это, как основная составляющая дохода, так и самый главный риск любого финансового учреждения. Именно поэтому получило широкое распространение кредитное страхование на территории Российской Федерации.

Проблема и инновационность заключалась в том, что до этого коммерческие банки не имели прецедентов в сфере взаимодействия с кредитной системой. По этому вопросу отсутствовала история сотрудничества с клиентами, и, они были вынуждены обращаться к страховым компаниям, получающим первых клиентов в сфере банковского страхования. [4, стр. 87]

На начальных этапах не было выработано единой стратегии кредитного страхования — банкам необходимо было прибегать к безотлагательным мерам. Было принято решение страховать коммерческие риски за счет средств заемщика. Потери от таких кредитов могли достигать 70%. Путь становления системы страхования для Российской Федерации был беспрецедентным.

На сегодняшний день в стадии планомерного развития находится такой вид страхования, как страхование депозитов. В силу того, что доверие вкладчиков для любого банка стоит не последнем месте, такой вид страхования позитивно влияет как на стабильность кредитной организации, так и на общую экономическую ситуацию в России.

Развивающимся видом в системе банковского страхования также является страхование эмитентов пластиковых карт. Безналичный расчет, как часть денежного оборота, появился в России только в 90-х и с каждым днем набирает свою популярность не только в мегаполисах, но и на периферии. Это в свою очередь является привлекательной целью для совершения мошеннических и преступных действий. [5, стр. 83]

Во всем мире, включая Российскую Федерацию, компании переходят на цифровые технологии в своей деятельности — начиная от электронных платежных систем, за-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **В. Н. Гуцуляк**.

канчивая электронными базами с персональными данными сотрудников и клиентов. В силу чего становятся уязвимы для преступных действий. Здесь следует выделить еще один вид банковского страхования — страхование от преступлений в компьютерной сфере. Следует понимать, что страховые убытки в данном случае может понести как банк, так и его клиент, поэтому и программы защиты предоставляются всем участникам кредитного взаимодействия.

Популярным видом кредитования среди населения сейчас является автокредитование. Почему оно популярно? По той простой причине, что, во-первых — это удобно с потребительской точки зрения (у основной массы населения нет реальной возможности приобретать автотранспортное средство за счет собственных средств «здесь и сейчас»), во-вторых, с точки зрения комфорта низких процентных ставок по сравнению с другими потребительскими кредитами. Но главным условием таких кредитов является тот факт, что банк берет в залог приобретаемый заемщиком автомобиль. Автокредитование, как и любая другая сфера банковской деятельности имеет свои специфические риски в виде угрозы утраты или причинения какого-либо вреда залогому по кредиту — транспортному средству.

Процентные ставки в автокредитовании для заемщика формируются совместно банком и автосалоном, соответственно, дилер компенсирует банку часть процентной ставки. Но банки с иностранным капиталом предлагают кредиты в таком же ценовом диапазоне и без привязки к конкретному салону. Поэтому, полагаю, что уровень процентных ставок по автокредитам несколько ниже уровня риска в данном сегменте кредитования из-за присутствия большого количества западных банков на рынке.

При формировании процентной ставки банк вынужден учитывать немалое количество непредвиденных ситуаций. Факт того, что кредиторы покупателей автомобилей не учитывают все возможные варианты риска, подтверждается событиями лета этого года. Банки были вынуждены приостановить программы по автокредитованию — эта ситуация является лишь малой частью последствий кризиса ликвидности.

Сложившаяся ситуация сыграла в плюс и дала возможность разнообразить предложения на рынке автокредитования. Одним из таких предложений стали программы «экспресс-кредита». Если говорить о процессе одобрения и выдачи кредитных средств, то на конечную цену кредита будет влиять как минимум два фактора: полный пакет информации о заемщике и срок рассмотрения заявки на кредит. Для банка важно как можно точнее определить картину кредитоспособности клиента, для того чтобы минимизировать потенциальные риски и компенсировать свои возможные потери. Говоря об «экспресс-кредите» нужно понимать, что учитывая срочность рассмотрения заявки и отсутствие полного пакета документов для потенциального заемщика будет увеличена цена кредита.

Источники имеют различные взгляды на понятия «кредитный риск». А вот, что касается, термина «риск» — его, как такового, экономистами не сформулировано.

Что есть кредитный риск для кредитора? В этом контексте риском станет ситуация неисполнения заемщиком взятых на себя обязательств: неуплаты суммы основного долга и процентов по кредиту; несоблюдение сроков, прописанных в договоре; нарушение обязательств, прописанных в дополнительном соглашении и/или пролонгации.

Вместе с тем, уместно упомянуть о том, что сами по себе факторы риска не представляют угрозы для деятельности банка в случае отсутствия при кредитовании хотя бы одного ключевого элемента: кредитора, ссуженной стоимости и заемщика. [6, с.33]

Есть ряд причин, по которым заемщик может выйти на просрочку уплаты долга по автокредиту:

- 1) временные или постоянные финансовые сложности, смена или утрата места работы;

- 2) финансово неграмотные граждане, которые не понимают или якобы не понимают, что от них требуются ежемесячные платежи;
- 3) мошенничество.

На сегодняшний день следует отметить, что для Российской Федерации риск неплатежеспособности достаточно велик. Все чаще пользователями кредита становятся те, кто способен выполнить условия договора на пределе своих финансовых возможностей, либо, не имеет стабильного уровня дохода.

Существует также еще один характерный для автокредитов риск — риск неликвидности залогового имущества. Суть данного риска заключается в том, что при необходимости продажи залога по кредиту в случае неуплаты задолженности есть вероятность того, что выяснится неликвидность залога, что повлечет за собой расход ресурса времени и заниженную стоимость при продаже.

В силу вышесказанного отмечу, что не зависимо от вида кредитования причины для неисполнения заемщиком своих кредитных обязательств в целом одинаковые.

Отмечают еще один вид риска — управленческо-организационный. Согласованность работы всех подразделений кредитной организации обуславливает продуктивную работу, результат и прибыль организации в сфере автокредитования. Важно сохранять здоровое взаимодействие подразделений банка с клиентом на следующих этапах: скоринга, выдача одобренной суммы займа и возврата кредита. От грамотно выбранного вида системы оценки платежеспособности клиента зависит: набор документов, необходимый для рассмотрения заявки; срок ее рассмотрения; уровень ставки и результат сделки [3, стр. 34].

Доходность банка напрямую связана с чистой прибылью, которая поддерживает его финансовую стабильность. К риску сокращению маржи может привести снижение ставок по кредитам для повышения объема выдачи займов, а для привлечения депозитных вкладчиков необходимо увеличение или, как минимум, сохранение на прежнем уровне ставок по вкладам на некоторый период [7, стр. 32].

Выделяют также инфляционный риск. Для того, чтобы минимизировать последствия инфляции ставки по кредитам должны быть умеренно высокими. Здесь важно учесть, что процесс определения платежеспособности заемщика не должен быть ускоренным, потому что чрезмерный рост процентов не повлияет на процесс управления рисками.

Для профилактики снижения рисков требуются конкретные конструктивные действия. Поэтому определяется ряд этапов процесса управления кредитными рисками в банке.

Первым этапом процесса управления кредитным риском необходимо обозначить эффективный анализ кредитоспособности заемщика. Для Российской Федерации есть потребность в разработке собственной системы скоринга, в силу специфики финансовых, социальных и поведенческих особенностей заемщиков.

Для оптимизации работы скоринга можно использовать возможности искусственных нейронных сетей, контроль информационных потоков которых, должен регулироваться отделом, ведущим кредитную историю клиентов [8, стр. 31].

Оптимальным для снижения рисков банков может стать создание единой системы данных залоговых автомобилей, которые предотвращали бы снятие с регистрационного учета баз ГИБДД и последующей перепродажи таких транспортных средств. На данный момент, существует реестр уведомлений о залоге движимого имущества, размещенный на официальном портале Федеральной нотариальной палаты<sup>1</sup>. Но, при этом, он не отвечает в полной мере вышеперечисленным требованиям.

---

<sup>1</sup> <https://www.reestr-zalogov.ru>



Важный этап управления кредитными рисками — этап принятия решений. На этом этапе, в целях влияния на уровень риска, кредитная организация может пользоваться такими инструментами, как: секьюритизация, резервирование, аутсорсинг и прочие.

Кредитным организациям необходимо создавать резерв для покрытия проблемных задолженностей из собственных средств. Банкам следует руководствоваться результатами анализа экспертов по выявлению кредитных рисков, по той причине, что нет возможности полностью исключить вероятность возникновения проблемных кредитов.

Возможно, банкам было бы целесообразнее воспользоваться услугами аутсорсинга, то есть использованию сторонних организаций, профессионально работающих с проблемными задолженностями [2, стр. 65].

Один из способов профилактики возникновения кредитного риска считается автострахование. Таким образом банк делегирует страховой компании обязанности по разрешению негативных последствий. Кредитная организация защищена посредством соглашения о гарантированной защите банковских рисков. Данное соглашение действует от 12 месяцев и обеспечивает банку покрытие убытков в пределах задолженности заемщика.

Для предоставления гарантированной защиты при заключении договора он должен включать полный перечень документов, этот список одобряется банком заранее. Также договор должен нести в себе информацию о причинах отказа в оказании возмещения и исключении из страховых случаев [1, стр. 43].

Следовательно, деятельность по минимизации банковских рисков в направлении автокредитования может повлечь за собой снижение предложения. Сегодня мы можем наблюдать подобного рода развитие событий, что вызвано, не обязательно вышесказанным, но вероятно, недостатком внутренних резервов банков. Снижение темпов роста объемов автокредитования является временным. Спрос на автокредиты не падает, а значит, автокредитование не прекращает быть для российских банков одним из самых перспективных направлений.

### **Литература**

1. Мурадова, Е. В. Банковское дело. — Ростов-на-Дону : Феникс, 2015.
2. Польшакова, Н. В. Информационные технологии обслуживания банковских карт в России / Н. В. Польшакова, О. А. Репина, А. М. Ребась // Молодой ученый. — 2014. — № 18.
3. Соловьева, Д. А. Банковское дело. — Москва : Инфра-М, Финансы и статистика, 2016.
4. Тарасова, Г. М. Банковское дело : конспект лекций. — Ростов-на-Дону: Феникс, 2016.
5. Тополь, Н. Е. Банковское дело. — Москва : Финансы и статистика, 2016.
6. Уварова, И. А. Банковское право. — Москва : Высшая Школа Экономики (Государственный Университет), 2014.
7. Фурман, И. А. Банковское дело. — Санкт-Петербург : Питер, 2015.
8. Шевчук, Д. А. Банковские операции. Конспект лекций. — Ростов-на-Дону : Феникс, 2017.

© Попов А. Д.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
popovad1994@mail.ru

## **Актуальные вопросы обеспечения возвратности заемных средств по договорам банковского кредитования**

**Аннотация.** Одним из основных инструментов страхования кредитного риска в процессе взаимоотношения банка с заемщиком является обеспечение по кредиту. Однако по мере изменения экономической ситуации, усложнения требований к заемщикам меняются и требования к качеству обеспечения. На практике банкам часто приходится заниматься поиском оптимального обеспечения, способного снизить кредитный риск и гарантирующего возможность возмещения кредитных ресурсов за счет его реализации. В банковской практике наиболее распространенным видом обеспечения является залог.

**Ключевые слова:** займ; потребительский кредит; требования банковских учреждений к заемщикам; залог; срок добровольного погашения задолженности; норма для принудительного взыскания; норма о банковской тайне.

---

Каждому из нас хотя бы раз в жизни требовался денежный займ. Он может пригодиться в любой жизненной ситуации. Но иногда занять у знакомых или близких нет возможности, или, просто, не хочется показывать свое критическое финансовое положение. В этой ситуации остается единственный выход: обратиться в одну из многочисленных финансовых организаций. Но как быть, если кредитная история сильно испорчена или нет возможности подтвердить свой доход документально? Выход есть. Стоит взять один из видов кредита под обеспечение.

Кредитом является один из видов потребительского займа, который выдается на определенный период времени и под индивидуальный процент годовой ставки. Кредиты могут быть разных видов и категорий. Он может быть: потребительским; целевым займом; кредитной картой; картой рассрочки платежа; мини-кредитом; займом под залог определенного имущества. Основными видами кредита под обеспечение являются: кредит под залог недвижимости; залог любого транспортного имущества или залог ПТС; залог под обеспечение третьим лицом, то есть займ под поручительство.

Банковские учреждения предъявляют к заемщикам ряд требований: постоянная регистрация в том регионе, где будет осуществляться кредитование (некоторые финансовые учреждения могут пойти навстречу и разрешить выдачу по временной регистрации); возраст клиента может находиться в диапазоне от 18 до 70 лет (чем старше потенциальный заемщик, тем выше вероятность того, что банк может потребовать обеспечение); наличие постоянного места работы (трудовой стаж в общем должен составлять один год, а на последнем месте работы — не менее 6 месяцев).

Что значит потребительский кредит без поручителей для банковского клиента? Рассмотрим плюсы и минусы. Среди положительных факторов можно отметить следующие: для того чтобы взять этот вид займа, не нужно предоставлять залоговую недвижимость и искать поручителя; минимальное количество необходимых документов; быстрый срок рассмотрения документов; несложная форма самого договора займа; банк не контролирует расходование заемных средств. В качестве отрицательных сторон обычно отмечают следующие: процентная ставка по кредиту без обеспечения го-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор В. Н. Гуцуляк.

раздо выше; наличие высоких штрафов и пеней за неисполнение обязательств по кредиту; размер займа без залога несколько ниже, чем при его наличии; банк вправе снизить срок займа по своему усмотрению; клиент, взявший кредит без обеспечения, отвечает по своим обязательствам перед банком всем своим имуществом. Несостоятельность заемщика, согласно российскому законодательству, является поводом для обращения банка в судебные органы с иском о признании клиента банкротом. В этом случае может быть конфисковано все ценное имущество для покрытия стоимости долговых обязательств.

От основного вида обеспечения кредита напрямую зависит срок, сумма займа и процентная ставка по нему. Формы и виды кредита под обеспечение бывают различными, но при этом требования к заемщику остаются неизменными. Для получения денежного займа любой из потенциальных заемщиков должен соответствовать стандартным требованиям. Таковыми являются: Наличие действующего паспорта гражданина Российской Федерации. Необходимо иметь место постоянной регистрации в одном из многочисленных регионов Российской Федерации. Возраст заемщика должен быть не меньше восемнадцати лет. На указанном в анкете потенциального заемщика месте работы нужно иметь стаж не менее чем три календарных месяца. Желательно предоставить в банк справку, подтверждающую доход по форме банка или 2 НДФЛ, но при любом виде обеспечения возвратности кредита необходимость предоставления справки может отсутствовать. Свидетельство о праве владения собственным имуществом.

Помимо основного пакета справок, для большей вероятности кредита и снижения по нему процентной ставки, в финансовое учреждение следует предоставить такие документы, как: водительское удостоверение; полис добровольного медицинского страхования; ИНН потенциального заемщика; заграничный паспорт, при этом в нем желательно наличие отметок о выезде за границу за последние полгода или двенадцать месяцев.

Безусловно, залог является одной из основных форм обеспечения возвратности заемных средств по договорам банковского кредитования. Для обеспечения кредита виды залога могут быть разнообразными. Возможен залог квартиры или комнаты в общежитии, а также частного дома или земельного имущества. К видам обеспечения возвратности кредита относятся: Залог из любого недвижимого имущества. Им может служить квартира первичного или вторичного жилья. Залог земельного участка с коммуникациями или без. Залог автомобиля или другого транспортного средства, в том числе и строительного. Залог под подпись поручительного лица.

Одним из самых популярных видов обеспечения кредита является залог имущества. Им может послужить любое недвижимое имущество, в том числе квартиры в жилом доме, комнаты в общежитии или любое помещение, которое можно сдать в аренду. Для того чтобы предоставить в банк залог имущества недвижимого, необходимо предъявить в банк документы, фиксирующие право собственности на недвижимое имущество. При оформлении в залог техники или драгоценных металлов, свидетельства не требуются, будет достаточно одного паспорта. Также можно подготовить документы и чеки, фиксирующие покупку конкретным лицом.

Не менее распространенным видом обеспечения кредита является залог любого транспортного средства. Для этого потенциальному заемщику необходимо предоставить в банк свидетельство о праве собственности на владение таковым. Данным транспортным средством может являться как личный легковой автомобиль, так и грузовики, краны и так далее. Наличие легкового транспортного средства является одним из самых распространенных видов залога обеспечения кредита. Для этого в банк или любую другую микрофинансовую организацию достаточно предоставить технический паспорт на автомобиль. Для того чтобы предложить в качестве залога имеющееся

транспортное средство, кроме ПТС, необходимо: предоставление паспорта; наличие СНИЛС, для людей старшего возраста его заменит пенсионное свидетельство; справка о заработной плате; ну и, конечно, обязательным документом будет являться свидетельство на право владения транспортным средством.

Помимо вышеуказанных видов обеспечения банковского кредита, существует займ под поручительство третьих лиц. Поручителем может выступать любой гражданин Российской Федерации, которому исполнилось двадцать пять лет. Поручитель, кроме паспорта, обязан предоставить в финансовую организацию справку, подтверждающую его доход. Она может быть оформлена по форме банка или 2 НДФЛ. При этом доход поручителя за последние три месяца не должен быть менее пятнадцати тысяч руб. в месяц.

В том случае, если потенциальный заемщик не способен производить выплаты по своим кредитным обязательствам, то они переходят на «плечи» его поручителя. Он будет обязан производить ежемесячные кредитные обязательства.

Одним из широко известных видов обеспечения банковского кредита является залог квартиры. К нему следует отнести и ипотечное кредитование. Делать это стоит, так как квартира или другое жилое помещение переходит в собственность заемщика только после полного погашения всех кредитных обязательств перед финансовой организацией. В случае невыполнения кредитных обязательств любое из заложенных недвижимых имущества переходит в собственность банка.

После того как был определен вид обеспечения банковского кредита, стоит привести в порядок все необходимые для проведения данной процедуры документы. В первую очередь стоит убедиться, что паспорт, которым вы подтверждаете свою личность гражданина Российской Федерации, является действующим. В противоположном случае о получении кредита можно забыть. И неважно, обеспечивается он чем-либо или нет. Наличие СНИЛСа заемщика также необходимо. Оно требуется для проверки кредитной истории потенциального заемщика в любом из бюро финансовых услуг.

Брать или нет кредит под залог движимого или другого вида имущества, а также под поручение третьих лиц, зависит только от платежеспособности потенциального заемщика финансовой структуры. Если будущий кредитный клиент банка полностью не уверен в своей платежеспособности, то лучше не стоит рисковать своим имуществом. В тех случаях, когда заемщик является надежным, и обеспечение кредита необходимо только для понижения годовой кредитной ставки, то воспользоваться им непременно стоит. Услугами поручителя не следует пренебрегать заемщикам, которым только исполнилось восемнадцать лет или, напротив, потенциальный клиент только вышел на пенсию. Стоит учесть, что в случае уклонения от обязательств по выплате предоставленного банком кредита, имущество, оставленное в качестве залога, будет изъято. Ну, а если за потенциального заемщика поручился конкретный человек, то все кредитные обязательства будут переведены на него. Именно по этой причине вопрос о том, стоит ли оставлять свое имущество в залог финансовой организации, остается открытым до сих пор. Кому-то данное предложение кажется наиболее выгодным, ну, а кто-то идет на него только в крайнем случае. В какой ситуации вы бы ни оказались, стоит учесть все свои риски, готовы ли вы пожертвовать своим движимым или недвижимым имуществом или оно действительно будет являться только явным обеспечением и доказательством вашей платежеспособности.

Одним из основных инструментов страхования кредитного риска в процессе взаимоотношения банка с заемщиком является обеспечение по кредиту. Однако по мере изменения экономической ситуации, усложнения требований к заемщикам меняются и требования к качеству обеспечения. На практике банкам часто приходится заниматься поиском оптимального обеспечения, способного снизить кредитный риск и гарантирующего возможность возмещения кредитных ресурсов за счет его реализации.

Негативные процессы, происходящие в последние годы в мировой и национальной экономике, вызвали падение спроса во всех отраслях и стали первопричиной значительного роста объемов просроченной задолженности<sup>1</sup>. В то же время агрессивная кредитная политика, проводимая коммерческими банками в предкризисный период, также способствовала накоплению «плохих» долгов. Пока рынок был на подъеме, кредитные организации не предполагали, что риски несовершенства процесса кредитования, неотлаженность процедур обеспечения возврата кредита, недостаточное внимание к бизнес-модели заемщика приведут к массовому изъятию заложенных активов у заемщиков с целью их последующей реализации<sup>2</sup>. Банки зачастую предоставляли кредиты ненадежным заемщикам, в обеспечение принимались неликвидные залоги, технико-экономическое обоснование кредитуемых сделок ими не анализировалось. В условиях стремительного экономического роста все эти ошибки не мешали кредитным организациям получать высокие доходы. В настоящее же время проблема качества кредитных портфелей волнует всех, как регулятора, так и акционеров и менеджмент банка.

В банковской практике наиболее распространенным видом обеспечения является залог.

Следует отметить, что в последнее время банки повысили требования к качеству обеспечения кредитов, в том числе залогу. Тем самым они усиливают гарантийные обязательства залогодателя и пытаются защитить свой бизнес от возможных рисков. При этом кредитные организации вводят для заемщиков следующие дополнительные условия кредитования (одно или несколько)<sup>3</sup>:

- более высокие, чем рыночные, проценты по кредиту;
- повышенное дисконтирование стоимости залогового имущества;
- хеджирование рисков путем заключения кредитного договора в твердой валюте;
- требование дополнительного поручительства (своим имуществом) предпринимателя — заемщика банка.

Для заемщика такие дополнительные условия зачастую невыполнимы и являются основанием для отказа от кредита. В итоге корпоративные клиенты обходятся собственными средствами или прибегают к внешним заимствованиям, а российские банки теряют прибыль, сокращая кредитные портфели.

Естественно, что в экономически нестабильной ситуации фундаментальные материальные активы

дольше и надежнее сохраняют свою ценность. В этом смысле недвижимость остается одним из наиболее привлекательных объектов, принимаемых банками в обеспечение выдаваемых кредитов.

Оборудование как разновидность залога менее предпочтительно для банков, но им приходится брать его в залог тогда, когда отсутствует другой вид обеспечения. Здесь основная проблема заключается в том, что огромная доля заложенного оборудования сильно изношена, а по отдельным его видам амортизация доходит до 100%. Из этого следует, что уже изначально такое оборудование не могло приниматься в залог. Однако если предприятие показывало в отчете прибыль, а бизнес-план кредитуемой сделки был более-менее приемлемым, то в нарушение всех нормативов банки принимали подобное оборудование в залог и выдавали кредиты. Все с тем при залоге изношенного оборудования всегда возникает вопрос: какова справедливая текущая стоимость этого актива, при том что балансовая его стоимость зачастую равна нулю. В связи с этим

---

<sup>1</sup> Синицин А. Возможные подходы к работе с проблемной задолженностью // Депозитариум. 2019. № 8. С. 19.

<sup>2</sup> Нурзат О. А. антикризисная стратегия управления проблемной задолженностью банков // Бизнес и банки. 2010. № 2. С. 2—3.

<sup>3</sup> Синицин А. Возможные подходы к работе с проблемной задолженностью. С. 18.

оценщик вынужден проводить обширные исследования в поисках сравнительной стоимости его аналогов либо оценивать технологическую линию как часть бизнеса, вычлняя из нее долю дохода, генерируемую этим оборудованием. Еще более усложняется процесс оценки залогового оборудования, если оно уникальное и прямых аналогов у него нет. Все это приводит к тому, что при необходимости реализации банком этого вида залога в будущем оно признается ломом с соответствующей стоимостью, из которой еще надо вычесть затраты на демонтаж и транспортировку.

Следующая проблема состоит в том, что почти каждое предприятие имеет не один, а несколько кредитов. Поэтому и кредиторов, как правило, несколько, а предприятие как имущественный комплекс находится у них в залоге по частям: у одного может быть здание, у другого технологическая линия, а у третьего еще какой-либо актив. Также нередка ситуация, особенно в региональных банках, когда части одной и той же технологической линии могли быть заложены в нескольких банках. В таком случае кредиторам всегда сложно договориться о справедливой стоимости имущества, а тем более продать его по частям при невозврате кредитов. Еще более усугубляется эта проблема в случае банкротства предприятия-заемщика.

В настоящее время банки стоят перед дилеммой: с одной стороны, сейчас не самое удачное время для активных продаж почти во всех отраслях, а с другой — стремительно дешевеют предметы залога<sup>1</sup>. Иногда удается реализовать активы, которые интересны тем или иным промышленным группам, для того чтобы закончить некую вертикально интегрированную цепочку в своем холдинге или же поглотить конкурента. Но в целом поиск инвесторов сегодня крайне затруднен, поскольку они нацелены на покупку качественных и дешевых активов без дополнительного обременения.

В кредитных организациях по-прежнему остро стоит вопрос недостатка профессионалов в области управления проблемной задолженностью<sup>2</sup>. Большинство департаментов по работе с проблемными долгами в банках создаются либо из бывших сотрудников кредитных отделов, либо из юристов, не обладающих специальными навыками.

В то же время проблема «плохих» долгов ни в коей мере не должна сдерживать процесс кредитования реального сектора экономики, так как основное предназначение коммерческих банков — посредничество в кредите. Для этого необходимо решить задачу возникшего замкнутого круга, когда, с одной стороны, рост просроченной задолженности заставляет банки наращивать резервы и снижать объемы кредитования, а с другой — недостаток финансирования за счет банковских кредитов приводит к снижению объемов производства и ухудшению финансового положения предприятий<sup>3</sup>. В итоге даже предприятия перспективных отраслей превращаются в потенциально проблемных заемщиков.

В этих условиях с целью минимизации рисков коммерческим банкам необходимо постоянно осуществлять мониторинг кредитного портфеля и предоставленного заемщиками обеспечения<sup>4</sup>. Сейчас недостаточно раз в квартал проверять залоги собирать и анализировать квартальные балансы предприятия, необходимо ежемесячное и даже еженедельное наблюдение. Вместе с тем следует признать, что по разным оценкам до 30 % реструктуризированной задолженности банкам придется списать как безнадежную. Это означает, что для обеспечения возврата банковских кредитов и снижения банковских рисков необходимо создать ряд государственных институтов, которые будут выполнять функции единой регистрации залогов, управления имуществом, полу-

---

<sup>1</sup> Андрюшин С. Л., Кузнецова В. Л. Проблема «плохих долгов» и способы ее решения в российских банках // Бизнес и банки. 2009. . 10.

<sup>2</sup> Там же. С. 12.

<sup>3</sup> Ендовицкий Д. М. Анализ и оценка кредитоспособности заемщика. 2-е изд., стер. М. : Кнорус, 2018. С. 51.

<sup>4</sup> Смулов А. М. Проблемная задолженность: понятие, основные признаки и меры повышения эффективности возврата проблемных кредитов // Финансы и кредит. 2009. № 35. С. 2—3.

ченными коммерческими банками в счет погашения задолженности, и осуществлять мониторинг банковских кредитов.

При несоблюдении требований кредитора в отношении должника могут быть приняты меры по принудительному взысканию средств на основании положений действующего законодательства. Согласно действующему положению, только суд может обязать должника выплатить средства кредитору. Для этого кредитору нужно обратиться с исковым заявлением в суд, представить оригинал договора кредитования и на судебном заседании убедить суд в том, что должник не соблюдает условия возврата заемных средств. Если это удастся доказать, будет вынесено решение о принудительном взыскании долга. Работу по взысканию будут вести судебные приставы, в их обязанности входит исполнение судебного решения.

Приставами определяется общая сумма долга, пени и штрафы, подаются запросы в банки об открытых счетах на имя должника. В установленный срок из банковских учреждений приходит ответ о сумме свободных средств, находящихся на счетах должника. Определяется сумма средств для погашения и сумма, находящаяся в банке. Если этой суммы достаточно, средства на счете арестовываются, переводятся на счет судебных приставов и далее на счет кредитора. В первую очередь обращается взыскание на вклады, средства, хранящиеся на карточных счетах в российской валюте. При необходимости могут быть арестованы средства в иностранной валюте, конвертированы в рубли и переведены на счет кредитора для удовлетворения его требований. Взыскиваются денежные средства должника, хранящиеся на основании договора в отечественных банковских организациях и кооперативах. В первую очередь взыскиваются основные средства, затем проценты за вклад или хранение средств на карточном счете.

Существует срок для добровольного погашения задолженности после вынесения судебного решения. Судебное решение направляется должнику и кредитору, если должник отказывается добровольно удовлетворять требования кредитора, формируются запросы об открытых банковских счетах. К сумме долга на основании действующего законодательства прибавляются пени и штрафы. Если требований кредитора были удовлетворены без принудительного взыскания, квитанция о переводе средств кредитору направляется в службу судебных приставов, на основании этого делопроизводство приостанавливается или закрывается. При обращении взыскания на деньги должника учитываются только требования кредитора и правила начисления пеней и штрафов. Для этого судебными приставами изучается договор кредитования. Только его положения служат базой для удовлетворения требований. Таким образом, с должника нельзя взыскать большую сумму, чем это установлено кредитным договором между сторонами.

После вынесения судебного решения у должника есть возможность оспорить действия кредитора, представить доказательства фактического или полного удовлетворения требований кредитора ранее. Если эти доказательства суд посчитает существенными, будет вынесено новое решение по вопросу суммы долга. Чаще всего удовлетворение требований кредиторов происходит через суд. Если представление интересов кредитора было передано коллекторскому агентству, оно также имеет право требования исполнения обязательств должника, в рамках ранее подписанного договора о кредитовании. Однако правила осуществления деятельности коллекторских агентств в действующих нормах закона не закреплены. Это означает, что взыскание долгов может производиться только через суд путем обращения с исковым заявлением.

Нормой для принудительного взыскания долга является процессуальное законодательство. Если установить местонахождение должника и получить сведения о его счетах в банках не представляется возможным, при наличии поручителей возбуждается делопроизводство в отношении них. В рамках условий подписанного договора о кредитовании в принудительном порядке осуществляется взыскание денежных средств

поручителей до полного удовлетворения требований кредитора. Обратите внимание, что любые действия судебного пристава могут быть обжалованы при наличии веских оснований.

Действующие нормы о банковской тайне не распространяются на те случаи, когда судебные приставы посылают запросы с целью получения информации об открытых счетах. Если на имя должника в банке открыты счета, банк в пределах установленного срока доводит информацию до судебного пристава. При необходимости может быть представлена не только информация о сумме счетов, но и движении средств по счетам. Банковский счет арестовывается, операции не выполняются до того момента, пока средства со счета не будут переведены судебным приставам. Если на имя должника открыто несколько счетов, для удовлетворения требований кредитора могут быть арестованы средства с нескольких счетов. После удовлетворения требований должнику отправляется уведомление о закрытии в отношении него делопроизводства, кредитору направляется уведомление о том, что в принудительном порядке сумма долга была взыскана и перечислена на счет кредитора.



© Родина А. П.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Права и обязанности сторон по договору доверительного управления имуществом**

Аннотация. Договор доверительного управления имуществом является новым для российского гражданского законодательства. Он оформляет отношения по управлению чужим имуществом в интересах его собственника (или иного управомоченного лица — кредитора в обязательстве, субъекта исключительного права) либо иного указанного им (третьего) лица. Следует отметить, что при заключении такого договора управляющему передаются не только права по отношению к имуществу, но и обязанности, которые подробно рассмотрены в данной статье.

**Ключевые слова.** права, обязанности, договор, имущество, доверительное управление.

---

Согласно гражданскому законодательству РФ, доверительное управление имуществом может осуществляться по воле собственника или управомоченного лица, обусловленной, например, его неопытностью или невозможностью самому использовать некоторые виды своего имущества [3]. В некоторых случаях управляющий должен заменить собственника (или иное управомоченное лицо) по прямому указанию закона в связи с особыми обстоятельствами: установлением опеки, попечительства или патронажа (ст. 38, 41 ГК РФ), признанием гражданина безвестно отсутствующим (ст. 43 ГК РФ) либо его смертью (когда исполнитель завещания — душеприказчик распоряжается наследственным имуществом до момента принятия наследниками наследства).

Если законодатель четко определил права доверительного управляющего по такому договору — осуществлять полномочия в рамках закона, защищать имущество и требовать оплаты за услуги, предоставлять отчет о деятельности, то по поводу его обязанностей существует ряд моментов, на которые стоит обратить внимание.

В целом, обязательство по доверительному управлению имуществом представляет собой простую правовую связь в виде обязанности доверительного управляющего оказать услугу по доверительному управлению переданным учредителем имуществом и соответствующего права учредителя требовать исполнения этой обязанности. Указанные право и обязанность составляют содержание обязательства. Важно заметить, что осложненность изучаемого обязательства зависимостью от встречных обязательств между теми же сторонами не делает его лишенным самостоятельности [1].

Согласно действующей редакции ГК РФ (ст. 1015) доверительным управляющим по общему правилу может стать индивидуальный предприниматель или коммерческая организация. Лишь при доверительном управлении по основаниям, предусмотренным законом, это может быть гражданин, не являющийся индивидуальным предпринимателем, или некоммерческая организация. В силу прямого указания закона оказывать услуги по доверительному управлению запрещено государственным органам или органам местного самоуправления.

Субъектами правоотношения доверительного управления имуществом являются учредитель, доверительный управляющий, выгодоприобретатель. Для того чтобы стать учредителем или выгодоприобретателем в правоотношении доверительного управления, достаточно иметь гражданскую дееспособность и заключить (для учреди-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент С. В. Борисова.

теля) соответствующий договор. Принципиально важным является запрет доверительному управляющему быть выгодоприобретателем. Необходимость его существования бесспорна. Все же отсутствие формального указания на доверительного управляющего как на выгодоприобретателя не означает фактической невозможности получения им наряду с вознаграждением иной выгоды, поскольку законом это не запрещено и не противоречит обязательствам выгодоприобретателя.

Затрагивая вопрос обязательства по доверительному управлению, важно отметить следующее. Согласно общим положениям о договоре в пользу третьего лица, после заключения договора сторонами и выражения третьим лицом согласия воспользоваться своим правом по договору, кредитором становится такое третье лицо. В случае доверительного управления в пользу третьего лица (выгодоприобретателя) первоначальный кредитор (учредитель управления) не утрачивает своего статуса в полном объеме. В частности, он сохраняет права требования во всех обязательствах, возникших из данного договора, за исключением права требования выплаты дохода от доверительного управления имуществом, поскольку такое принадлежит выгодоприобретателю. Объектом данного обязательства являются действия доверительного управляющего по оказанию услуги по доверительному управлению имуществом в интересах учредителя или указанного им лица (выгодоприобретателя) [5].

Обязанность доверительного управляющего заключается в целом в эффективном, непрерывном управлении переданным ему имуществом, что выражается в наличии определенного прироста (плодов, продукции, доходов) или только поддержании имущества в надлежащем состоянии (в зависимости от цели доверительного управления). Важно заметить, что некоторые объекты, подпадающие под категорию «имущество», передача которых в доверительное управление формально разрешена законодателем, на самом деле не предполагают возможности управления ими (например, денежные средства). Доверительное управление понимается исключительно как деятельность, выражающаяся в совершении ряда фактических и юридических действий в отношении имущества, предполагающего возможность его неоднократного использования. Конкретные необходимые для этого фактические и юридические действия доверительным управляющим (с учетом положений закона и договора) определяются самостоятельно, в чем также существует определенная трудность [4].

Тем не менее, в отношении отдельных действий на практике встречаются сложности при попытке их квалификации в качестве фактических или юридических. Одна из причин этого — неочевидность совершения таких действий именно в отношении объекта управления. Например, в судебной практике поднимался вопрос о том, относится ли к юридическим (или фактическим) действиям созыв доверительным управляющим 60% долей участия общего собрания участников хозяйственного общества. Это, на первый взгляд, не имеет отношения к объекту управления, никаких действий применительно к долям участия непосредственно не производилось. При этом было совершено фактическое действие, направленное на извлечение полезных свойств, заключающихся в объекте управления. Специфика действий, совершаемых в рамках договора доверительного управления долями как идеальными объектами, предполагает невозможность осуществления по отношению к ним традиционных для вещей действий [6]. Рассматриваемое обязательство исполняется надлежащим образом в том случае, если деятельность по доверительному управлению осуществляется в интересах учредителя управления или выгодоприобретателя.

Понимание того, что представляет собой такой интерес, принципиально важно для доверительного управляющего, поскольку не проявление должной заботливости об интересах учредителя управления или выгодоприобретателя свидетельствует о неисполнении им своей обязанности и выступает основанием ответственности. Наиболее удачным вариантом представляется указание того, что есть интересы учредителя или

выгодоприобретателя в самом тексте договора. При этом наличие в нем хотя бы примерного перечня тех действий, которые предполагаются проявлением должной заботливости, станет определенным ориентиром для обеих сторон договора [6].

Интересно отметить, что, родившись в сфере гражданского оборота с участием граждан, зачастую используемое в благотворительных целях, доверительное управление прочно завоевало позиции и в сфере коммерческого оборота, в предпринимательской деятельности. (Например, нечто похожее происходит при управлении предприятием-банкротом). Российский законодатель также предусмотрел возможность передачи по решению общего собрания акционеров полномочий исполнительного органа по договору коммерческой организации или индивидуальному предпринимателю.

Как подчеркивает З. Э. Беневоленская, «доверительное управление — правовой институт, т.е. институт гражданского права и коммерческого законодательства» [2]. Сегодня это выражение как никогда актуально, поскольку в условиях наращивания производственных мощностей развитыми странами становится актуальным вопрос совершенствования правовой среды доверительных управляющих. Доверительный управляющий в сфере предпринимательства — всегда индивидуальный предприниматель и этим отличается от субъекта трудового права. Его труд абсолютно свободен, ответственность его не ограничена, он отвечает всем своим имуществом, по всем долгам (п. 3 ст. 23, ст. 56, 1015 ГК РФ).

Подводя итог рассуждениям, можно отметить следующее.

В силу обязательства по доверительному управлению имуществом одна сторона (доверительный управляющий) обязуется в течение определенного срока оказывать другой стороне (учредителю доверительного управления) услугу по доверительному управлению юридически обособленным имуществом, а другая сторона (учредитель доверительного управления) вправе требовать ее надлежащего оказания. При этом под доверительным управлением следует понимать деятельность по осуществлению правомочий собственника (совершению правомерных юридических и фактических действий) в отношении требующего постоянного управления и предполагающего возможность его неоднократного использования имущества в соответствии с законом и договором в интересах учредителя управления или указанного им третьего лица (выгодоприобретателя), направленную на получение прироста (в виде доходов, плодов, продукции и т. д.) и на поддержание такого имущества в надлежащем состоянии.

В ситуации отсутствия четких указаний закона по вопросу о том, что представляют собой интересы учредителя управления или выгодоприобретателя, большая роль отводится судебному толкованию. В связи с этим, сторонам важно предельно внимательно относиться к формулированию условий договора, раскрывая в нем содержание данных интересов, устанавливая цель доверительного управления и примерный круг действий управляющего, совершение которых будет предполагаться проявлением должной заботливости об интересах выгодоприобретателя или учредителя управления.

Круг фактических и юридических действий, совершаемых доверительным управляющим в отношении объекта доверительного управления, не сводится к традиционным, допустимым применительно к такой разновидности имущества, как вещи. По отношению к идеальным (а не материальным) объектам доверительного управления, направленность действий доверительного управляющего именно на объект управления проявляется менее очевидно.

### **Литература**

1. Абазова, М. В. Доверительное управление имуществом: правовой аспект // Новая наука. — 2015. — № 4. — С. 19—25.
2. Беневоленская, З. Э. Доверительное управление имуществом в сфере предпринимательства : монография. — Москва : Проспект, 2017.

3. Гражданское право : учебник / под редакцией Б М. Гонгало. Т. 1. 2-е изд. перераб. и доп. — Москва : Статут, 2017.
4. Гражданское право : учебник / М. В. Вронская. — Москва : Юстиция, 2018.
5. Гражданский кодекс Российской Федерации. Постатейный комментарий к главам 1, 2, 3 / под редакцией П. В. Крашенинникова // СПС КонсультантПлюс.
6. Практика применения ГК частей второй и третьей / под общей редакцией В. А. Белова. — Москва : Юрайт-Издат, 2011.

© Родина А. П.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ).

## **Предпосылки возникновения договора доверительного управления имуществом**

**Аннотация.** Положение договора доверительного управления имуществом в гражданском праве является одной из дискуссионных тем юридической отрасли в течении длительного времени. Интерес к данному вопросу возник еще в конце XX века, однако, и по сей день привлекает внимание современных цивилистов. В современных условиях роль договора доверительного управления имуществом сохраняет свою актуальность в связи с существенным повышением роли гражданского оборота, увеличением перечня имущества, которое может находиться в доверительном управлении, что и обусловило усиление контроля со стороны государства за его оборотом.

**Ключевые слова:** предпосылки, договор доверительного управления имуществом, доверительное управление, имущество, гражданское право.

---

Правовое положение договора доверительного управления имуществом вызывает в настоящее время немало споров в правоприменительной практике.

Необходимость изучения формирования института доверительного управления в Российской Федерации главным образом связана с тем, что данный институт введен в российское законодательство совсем недавно. Более того, анализ развития некоторых из правовых форм, которые способствовали его формированию, могут помочь определить правовую природу использования института доверительного управления в гражданском праве и выявить существенные недостатки российского законодательства, регулирующего данные взаимоотношения. В связи с этим представляется необходимым раскрыть содержание ключевых этапов создания института доверительного управления имуществом и изучить историю его возникновения и развития.

Первые идеи формирования института доверительного управления имуществом заложены еще в период развития римского права с разделения права на одну и ту же вещь: родственники, ухаживающие за недееспособным лицом, заботились и о его имуществе в том числе, защищая свои права в качестве возможных наследников. Опекун обладал полной властью над опекаемым имуществом, при этом ему принадлежали не только права, но и обязанности.

Затем в Англии во времена средневековья — в XII—XIII вв. [4] — стали развиваться зачатки доверительного управления для объяснения одновременного существования прав нескольких иерархических слоев на одну и ту же вещь. Такой подход стал выгодным тогда, когда собственность передавалась определенному лицу для управления в интересах конкретной третьей стороны. Например, права дворянина (суверена) и права крестьянина, обрабатывающего землю. Разделение английского права на две ветви — общее право и право справедливости — оказало особое влияние на развитие данного института. Согласно историческим справкам, если суд «общего права» признает определенное лицо в качестве владельца, что может противоречить установленным правилам или интересам других, то «суд справедливости» может назначить это лицо управлять данным имуществом в пользу третьей стороны [5].

Вместе с тем первое законодательное регулирование данного института появилось лишь в 1893 г. в Англии, а в России — лишь во второй половине XX в.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент С. В. Борисова.

Рассматривая предпосылки появления в российском законодательстве доверительного управления, Л. Ю. Михеева отмечает следующее [6]:

«— необходимость правового оформления новых экономических отношений, стихийно складывающихся под влиянием зарубежного опыта;

— необходимость поиска новых эффективных форм управления государственным имуществом;

— существование в отечественной правовой традиции устойчивых прав на имущество, не являющихся правом собственности;

— наличие определенного опыта в регулировании отношений с участием лица, управляющего имуществом в чужих интересах».

В дореволюционной России не существовало института доверительного управления имуществом, ее нормы были предусмотрены в институте опеки, попечительства и наследования. По законодательству право управления имуществом недееспособных лиц передавалось их наследникам. Однако при жизни самого владельца наследникам запрещалось распоряжаться имуществом в своих интересах: продавать, закладывать, оформлять собственность на свое имя и т. д. Вместе с тем наследникам передавались и обязанности по сохранению имущества в целостности и сохранности, а управление имуществом малолетних было обязанностью опекунов.

В ГК РСФСР от 1922 г. упоминалось, что если у действующих торгово-промышленных или иных организаций нет прямого наследника, то управление имуществом предприятия передается ответственному лицу, назначаемому государством.

В последующем коренное реформирование экономики государства и процесс интернационализации права и общественной жизни в целом способствовали введению в действие части II ГК РСФСР 1964 г.

Гражданский кодекс РСФСР 1964 г. провозглашал, что государство — единый собственник всего государственного имущества. В 1987 г. в него была введена ст. 93.1, установившая, что имущество, закрепленное за государственными, межколхозными, государственно-колхозными и иными государственно-кооперативными организациями, состоит в оперативном управлении этих организаций, осуществляющих в пределах, установленных законом, в соответствии с целями их деятельности, плановыми заданиями и назначением имущества, права владения, пользования и распоряжения имуществом [1].

Однако вплоть до 1992 г. институт доверительного управления имуществом оставался невостребованным и отмечался лишь в законодательстве о приватизации.

Все же, наиболее интересная и не поддающаяся однозначной оценке страница в истории появления доверительного управления в России — принятие Указа Президента РФ от 24.12.1993 № 2296 «О доверительной собственности (трасте)». Этот Указ был неоднозначно со стороны ведущих деятелей науки и охарактеризован как образец юридической безграмотности и неуважения к российским правовым традициям [2].

Такая точка зрения имеет под собой определенное основание, поскольку п. 1 данного акта вводил в российское законодательство институт доверительной собственности, существование которого в первоначальном виде вне правовой системы Англии и США и других стран англо-саксонской правовой семьи представляется, как минимум, затруднительным, поскольку при передаче имущества в доверительную собственность происходит так называемое «расщепление» права собственности между формальным и доверительным собственником. В свою очередь, в отечественной правовой доктрине в тот момент уже прочно закрепилось представление о едином праве собственности с классической триадой правомочий собственника, а возможность передачи отдельных из них не рассматривалась представителями российской науки в качестве «расщепления» права собственности.

Окончательно концепцию доверительного управления имуществом закрепило принятие второй части ГК РФ, а именно гл. 53, согласно которой по договору доверительного управления имуществом одна сторона (учредитель управления) передает другой стороне (доверительному управляющему) на определенный срок имущество в доверительное управление, а другая сторона обязуется осуществлять управление этим имуществом в интересах учредителя управления или указанного им лица (выгодоприобретателя)» [3].

Исходя из вышесказанного, договор доверительного управления имуществом может быть заключен при следующих обстоятельствах:

— при желании собственника получить наибольшую выгоду от использования имущества посредством передачи его в управление предпринимателю, имеющему специальные знания;

— при необходимости принятия оперативных мер по охране и управлению имуществом, когда собственник не способен реализовать свои права;

— при установлении ограничений для государственных и муниципальных служащих с целью исключить конфликт интересов и т. д.

Таким образом, становление института доверительного управления прошло долгий путь не только в истории России, но и в истории зарубежных стран. Следует заметить, что доверительное управление имуществом в России появилось в связи со стремлением скорейшей интеграции в мировую экономику, в связи с чем, данный институт вобрал в себя черты англо-американской собственности (траста), опыт стран континентального права, а также дал толчок для разработки своего собственного института доверительного управления.

Сама мысль о доверительном управлении имуществом в гражданском праве возникла вместе с появившимися в российском законодательстве нормами о доверительной собственности в 1990-х гг.

Однако в связи с конкретными историческими условиями воплотить ее в жизнь оказалось не так-то просто. Вместе с тем, финальная точка в урегулировании данного вопроса была поставлена принятием и вступлением в силу частей первой [1] и второй действующего Гражданского кодекса Российской Федерации, в котором доверительному управлению была отведена гл. 53. Вместе с тем законодательное регулирование данного договора по ключевым вопросам не должно выпадать из сферы внимания законодателя в процессе совершенствования гражданского законодательства РФ.

### **Литература**

1. Абазова, М. В. Доверительное управление имуществом: правовой аспект // Новая наука. — 2015. — № 4. — С. 19—25.
2. Белов, В. А. Реформирование норм Гражданского кодекса РФ о доверительном управлении: концептуальная основа и главные задачи // Законодательство. — 2015. — № 10. — С. 23—35.
3. Брагинский, М. И. Договорное право. Книга первая: Общие положения: монография / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — Москва : Статут, 2000.
4. Веред, Е. Б. Доверительное управление имуществом: историко-правовой аспект // Юрист-правовед. — 2015. — № 1. — С. 35—39.
5. Ковалев, С. И. Доверительное управление имуществом в зарубежном и российском праве. — Москва, 1999.
6. Михеева Л. Ю. Доверительное управление имуществом в гражданском праве России. — Томск, 1998.

© Родионова К. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Правовое регулирование предпринимательской деятельности некоммерческих организаций**

**Аннотация.** Статья посвящена исследованию правового регулирования предпринимательской деятельности некоммерческих организаций. Рассмотрены положения Гражданского кодекса Российской Федерации и Федерального закона «О некоммерческих организациях» в области возможностей осуществления предпринимательской деятельности некоммерческих организаций. Исследуются требования, которые устанавливаются для некоммерческих организаций при осуществлении ими предпринимательской деятельности, а также имеющиеся проблемы, связанные с определением границ данной деятельности, для данных организаций.

**Ключевые слова:** некоммерческие организации; предпринимательская деятельность некоммерческих организаций.

---

В хозяйственной жизни государства большую роль играют различные организации. Большинство организаций являются коммерческими, то есть ведущей целью их деятельности является извлечение прибыли и ее перераспределение среди организаторов и владельцев данной организации. Деятельность коммерческих организаций во многом влияет на экономическое положение государства, именно в коммерческой сфере создается большое количество товаров и услуг, необходимых населению, данные организации являются поставщиками налоговых доходов в бюджет. Однако помимо коммерческих организаций существует и те, которые создаются не в целях извлечения прибыли, а для достижения иных целей. Данные организации также имеют существенное значение для государства, так как их деятельность способствует развитию социальной сферы, что приводит к улучшению благосостояния граждан.

Некоммерческий сектор развивается динамично и работает эффективно, о чем свидетельствуют высокие темпы роста численности данных организаций. Отличительной чертой некоммерческой организации от коммерческой является, то что главной целью их деятельности не извлечение прибыли, а удовлетворение общественных потребностей посредством предоставления услуг в сфере здравоохранения, образования, политике, спорта, культуры, охраны природы, благотворительности и др. Некоммерческие организации готовы оперативно реагировать на потребности общества и социальные трудности; защищать интересы различных групп и слоев населения, действовать по заказу государства и через механизмы публичного контроля содействовать эффективности работы разных государственных служб

Наиболее распространенными формами некоммерческих организаций являются общественные организации (в том числе движения и объединения). В такой форме зарегистрировано около 45% от всех некоммерческих учреждений. Меньше распространены некоммерческие партнерства и автономные некоммерческие организации.

Как хозяйствующий субъект, некоммерческая организация может располагать в собственности имуществом и денежным капиталом, открывать счета в коммерческих банках, нанимать на работу наемных работников, совершать гражданско-правовые сделки, принимать участие в перераспределении финансов. То есть активно ведут эко-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **А. А. Чеботарева.**



номическую деятельность. И не считая этого, некоммерческая организация имеет право вести предпринимательскую деятельность, и соответственно, получать прибыль.

В Федеральном законе «О некоммерческих организациях» четко указано, что «некоммерческая организация может осуществлять предпринимательскую и иную приносящую доход деятельность лишь постольку, поскольку это служит достижению целей, ради которых она создана и соответствует указанным целям, при условии, что такая деятельность указана в его учредительных документах». Поэтому можно сделать вывод о том, что главной целью данной деятельности является не сам факт получения дохода и прибыли, как цели, а именно использование ее для реализации некоммерческих задач и целей организации.

Анализ действующего гражданского законодательства позволяет выявить ряд требований к реализации некоммерческими организациями предпринимательской деятельности, которые они должны соблюдать в обязательном порядке.

Первым таким требованием является то, что данная деятельность не должна выступать в качестве основной цели некоммерческой организации, что прямо указано в п. 1 ст. 50 ГК РФ. Вторым требованием является то, что осуществление приносящей доход деятельности должно быть напрямую предусмотрено в уставе некоммерческой организации (п. 4 ст. 50 ГК РФ). В качестве третьего требования установлено, что данные организации могут осуществлять предпринимательскую деятельность лишь только для достижения целей, ради которых данные организации и были сформированы, и в соответствии с данными целями, что указано в п. 4 ст. 50 ГК РФ. Данное условие означает, что предпринимательская деятельность некоммерческой организации, в первую очередь, должна соответствовать ее уставным целям и не выходить за рамки уставной правоспособности. Осуществление подобной деятельности должно способствовать укреплению материально-технической базы, привлечению к труду членов организации, имеющих физические недостатки, служить источником формирования имущества, необходимого для целей юридического лица, реализации иных общественно полезных целей организации. Еще одним требованием является то, что полученная прибыль не подлежит распределению между участниками организации (п. 1 ст. 50 ГК РФ). Ранее исключение было предусмотрено для потребительских кооперативов. Норма п. 5 ст. 116 ГК РФ в прежней редакции предоставляла им возможность распределять доходы, полученные от предпринимательской деятельности, осуществляемой в рамках уставной правоспособности. В связи с чем в научной литературе и практикующими юристами справедливо отмечалось, что данная норма противоречит определению некоммерческих организаций, содержащемуся в п. 1 ст. 50 ГК РФ. В редакции ГК РФ, вступившей в законную силу с 1 сентября 2014 г., указанное противоречие было преодолено, и ст. 1232 ГК РФ, устанавливающая основные положения о потребительском кооперативе, подобную норму больше не содержит.

Немаловажное практическое значение имеет тот факт, что некоммерческие организации не формируют уставные (складочные) капиталы. Вместе с тем в случае занятия предпринимательской деятельностью у контрагентов такой организации нет никаких гарантий оплаты товаров, предоставленных услуг, выполненных работ. В результате реформирования гражданского законодательства ст. 50 ГК РФ была дополнена п. 5, согласно которому некоммерческая организация, осуществляющая в соответствии со своим уставом деятельность, приносящую доход, должна обладать достаточным для осуществления указанной деятельности имуществом. Причем рыночная стоимость такого имущества должна быть не менее минимального размера уставного капитала, предусмотренного законодательством для общества с ограниченной ответственностью.

Возможность осуществления предпринимательской деятельности некоммерческими организациями представляется сложным и спорным вопросом в науке предприни-

мательского права. Одной из причин, способствующих тому, следует признать противоречивость и несовершенство правового регулирования. Внесение изменений в ГК РФ в части регулирования правового положения некоммерческих организаций не прояснило ситуацию. Как справедливо указывает Е. Ю. Валявина, наряду с немногочисленными попытками законодателя ограничить предпринимательскую деятельность одних некоммерческих организаций в отношении других наблюдается тенденция к расширению возможности занятия практически любыми видами деятельности<sup>1</sup>. Е. Г. Опыхтина отмечает, что в России существуют организации, которые занимаются извлечением прибыли, но зарегистрированы как некоммерческие, например, государственные корпорации. Их правовой статус урегулирован весьма отрывочно и малообразумительно, вызывая множество вопросов и сомнений<sup>2</sup>. Разработчиками Концепции развития гражданского законодательства вносилось предложение о преобразовании таких корпораций, как Роснанотех, Ростехнологии, Олимпстрой и некоторых других, в хозяйственные общества со 100-процентным государственным участием. Данное предложение вполне целесообразно и обоснованно и позволило бы более четко определить цели деятельности и правовой статус таких юридических лиц. Однако это предложение, как и многие другие, в законопроект не вошли. В связи с чем законодательство о некоммерческих организациях все еще нуждается в доработках и совершенствовании.

В целом можно сделать вывод о том, что, несмотря на то, что организации называются некоммерческими, у них есть право вести предпринимательскую деятельность, которое дается им со стороны законодательства. Однако существуют четкие отличия в данной деятельности от коммерческих организаций, которые заключаются в том, что коммерческие ведут данную деятельность в целях получения прибыли, в то время как у некоммерческих получение прибыли не выступает главной целью, она не перераспределяется между владельцами данных организаций, а используется для достижения их целей.

Однако можно сказать о том, что действующее законодательство в данной сфере нуждается в некоторых уточнениях, в более конкретном перечне видов предпринимательствами деятельности для отдельных некоммерческих организаций, так как существует опасность, что некоторые организации будут иметь только статус некоммерческих, а по всем признакам соответствовать коммерческим.

---

<sup>1</sup>Валявина Е. Ю. Развитие законодательства о некоммерческих организациях // Журнал российского права. 2009. № 1. С. 12.

<sup>2</sup>Опыхтина Е. Г. К вопросу о развитии законодательства о коммерческих организациях на современном этапе // Юрист. 2014. № 4. С. 19.

© Романова К. Е.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Проблемы правового регулирования труда женщин и лиц с семейными обязанностями**

**Аннотация.** Актуальность темы статьи обусловлена целым рядом проблем правового регулирования труда женщин и лиц с семейными обязанностями, пробелами существующими в данной сфере, порождающие проблемы дискриминации и правоприменения.

**Ключевые слова:** труд, лица с семейными обязанностями, дискриминация, гендерное равенство.

---

В России гендерной дискриминация на сегодняшний день чаще подвержены женщины. Она проявляется при приеме на работу, оплате труда, продвижению по служебной лестнице, запрете работать на определенных профессиях.

В России существует официальный список из 456 видов работ, запрещенных для женщин. Данный список составлен еще в 1974 г. и был признан ООН, как ущемляющий права женщин. Безусловно, смысл в запрете некоторых профессий из списка есть, однако это ограничивает возможности женщин, которые действительно могли бы справиться с той должностью, работой, которую они предпочли выбрать. Для того, чтобы добиться своих целей, женщинам приходится обращаться в профсоюзы. Также существенной проблемой остается неравенство в оплате труда.

Несмотря на активные действия со стороны государства и действительно заметные улучшения по сравнению с прошлыми годами, на сегодняшний день разрыв в оплате труда в среднем, по данным Росстата, составляет около 27% на период с 2014 г. до 2016 г., однако в 2017 г. этот процент вырос до 29,3%.

Следует отметить также положение ст. 64 ТК РФ не допускающее в качестве отказа в заключении трудового договора мотив, связанный с беременностью женщины и наличием у нее детей. Отказ в приеме на работу беременной женщины или женщины, имеющей детей в возрасте до трех лет, является необоснованным в случае, если работодатель при наличии вакансий отказал в заключении трудового договора женщине, которая по своим деловым качествам, законно установленным требованиям и критериям соответствует предлагаемой работе. Данная мера носит откровенно бланкетный характер. На практике, работодателем может быть в качестве отказа указана совершенно иная причина, тем более, что предоставление мотивированного отказа является необходимым только в случаях, когда работодатель ищет персонал с помощью службы занятости населения или кадрового агентства.

Отдельно можно также выделить попытку законодателя защитить женщину от необоснованного отказа в приеме на работу. Так ст. 145 Уголовного кодекса Российской Федерации предусматривает наказание за необоснованный отказ в приеме на работу или необоснованное увольнение беременной женщины или женщины, имеющей детей в возрасте до трех лет

К сожалению, практика применения данной статьи не вызывает оптимизма. Как отмечают исследователи «диспозиция ст. 145 УК РФ не соответствует абз. 3 ст. 64 ТК РФ, в котором сказано, что запрещается отказывать в заключении трудового договора женщинам по мотивам, связанным с беременностью или наличием детей. Несоответствие касается возраста детей. Ребенок — лицо, не достигшее возраста 18 лет, а УК РФ

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **М. Ю. Филиппова.**

охраняет интересы матерей, имеющих детей в возрасте до трех лет». Таким образом, данная защитная мера недействительная и существует преимущественно на бумаге.

Следующая проблема — это отсутствие утвержденного перечня лиц, относимых законодателем к лицам с семейными обязанностями.

Так, данный перечень должен включать:

- мать,
- отца,
- опекунов,
- попечителей.

Большинство из указанных в гл. 41 ТК РФ меры поддержки относятся исключительно к женщинам, что прямо указано в названии статей ТК РФ и УК РФ, например, название ст. 145 УК РФ «Необоснованный отказ в приеме на работу или необоснованное увольнение беременной женщины или женщины, имеющей детей в возрасте до трех лет».

Таким образом, права мужчины, имеющего детей в возрасте до трех лет предметом посягательства по данной статье выступать не могут. То же самое относится и к отцам-одиночкам, и к мужчинам, воспитывающим детей-инвалидов.

Таким образом, в качестве основной проблемы, касающейся правового регулирования труда женщин, имеющих детей до трех лет следует выделить формальное отношение законодателя. Принятые нормативные акты содержат массу пробелов, а в некоторых случаях создают дискриминационные парадоксы.

Решение обозначенных проблем и совершенствование норм трудового права в вопросе регулирования труда женщин и лиц с семейными обязанностями позволит решить проблему гендерного равенства и гарантий прав женщин и лиц с семейными обязанностями.

© Романова К. Е.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Судебная практика в сфере регулирования труда лиц с семейными обязанностями на транспорте

**Аннотация:** автор статьи обосновывает актуальность темы. Раскрывает ряд вопросов, касающихся судебной практики в сфере регулирования труда лиц с семейными обязанностями на транспорте.

**Ключевые слова:** труд; лица с семейными обязанностями; дискриминация; гендерное равенство.

---

Вопрос реформирования законодательства является актуальным на данный момент и продолжается третье десятилетие. Все сферы государства и общества затронуты данным процессом. Новую кодификацию трудового законодательства обусловили ухудшение качества жизни большей части населения, рост безработицы, развитие частной собственности, а также наличие пробелов в законодательстве, касающихся регулирования несамостоятельного труда.

Совмещение функций по исполнению родительских обязанностей с функцией обеспечения материальными благами себя и членов семьи является одной из проблем, требующих решения. Лица с семейными обязанностями являются специальными субъектами международного права, наделенными специальными правами в сфере труда и специальными правами и гарантиями, складывающимися в правовой статус данных субъектов.

Правовое регулирование труда женщин и лиц с семейными обязанностями на транспорте регулируется Главой 41 и 51 Трудового кодекса Российской Федерации (далее — ТК РФ).

Анализ содержания ряда статей ТК РФ, устанавливающих социально-трудовые права, гарантии и льготы женщинам и лицам с семейными обязанностями, приводит к выводу о наличии целого комплекса правовых проблем, затрудняющих применение этих норм.

Одной из проблем правоприменительной практики в сфере реализации гарантий лицам с семейными обязанностями является прием на работу лиц с семейными обязанностями.

Отказ работодателя в приеме на работу должен быть обоснован определенными причинами, среди которых могут быть указаны, например, недостаточный стаж работы кандидата, несоответствие образования требуемому и др. Однако, на практике, работодателем в качестве отказа может быть указана совершенно иная причина, тем более что предоставление мотивированного отказа является необходимым только в случаях, когда работодатель ищет персонал с помощью службы занятости населения или кадрового агентства.

В целях защиты лиц с семейными обязанностями от необоснованного отказа в приеме на работу законодателем установлена уголовная ответственность в ст. 145 Уголовного кодекса Российской Федерации.

На практике также встречаются нарушения требований ТК РФ, связанные с требованием при принятии на работу документов, которые не предусмотрены в ст. 65 ТК РФ. В качестве примера, можно указать, что зачастую работодатели требуют у соискательниц справку о том, что она не беременна. В соответствии с действующим законодательством лица, претендующие на вакантную должность не обязаны предоставлять какие-либо иные документы, кроме тех, которые предусмотрены ТК РФ.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент М. Ю. Филиппова.

Ряд проблем на практике связан с тем, что работодатель к одиноким матерям не относит женщин, состоявших в разводе, но впоследствии заключивших брак, при сокращении штата сотрудников не учитывает положения ч. 4 ст. 261 ТК РФ. Однако суды считают, что работница может являться одинокой матерью, даже находясь замужем.

Так, гражданка обратилась в суд с иском к работодателю и просила признать незаконным увольнение по п. 2 ч. 1 ст. 81 ТК РФ, так как при сокращении штата работников не была принята во внимание ст. 261 ТК РФ, предоставляющая гарантии одинокой матери с ребенком до 14 лет. Суд первой инстанции отказал в удовлетворении иска, мотивируя тем, что в момент увольнения работница состояла в браке и оснований полагать, что она является одинокой матерью, у работодателя не имелось. Суд апелляционной инстанции пришел к выводу о неправильном применении норм материального права. Во-первых, в свидетельстве о рождении ребенка истицы в графе отец стоит прочерк. Во-вторых, она получает ежемесячные пособия на ребенка.

Суд пришел к выводу, что если мать является единственным лицом, принимавшим участие в воспитании ребенка, то она сохраняет статус одинокой и при вступлении в новый брак и не должна лишаться различных гарантий. Муж ее материально не содержит, ребенка не усыновлял, по адресу проживания истца не прописан. Суд в итоге принял решение о восстановлении работницы на работе.

Еще одной проблемой практического характера является определение даты увольнения в случае ликвидации юридического лица: должна она совпадать с датой внесения записи о ликвидации в ЕГРЮЛ или с датой принятия решения о ней.

Несмотря на то, что в судебной практике преобладает мнение, что внесение записи о ликвидации организации в ЕГРЮЛ не является обязательным для расторжения трудового договора с работником по данному основанию, и достаточно принятого организацией решения, споры по данному вопросу все равно возникают.

Так, Центральный районный суд г. Хабаровска решением от 15.11.2016 удовлетворил исковые требования истицы, посчитав увольнение на основании ч. 1 ст. 81 ТК РФ в связи с ликвидацией организации незаконным, поскольку на период увольнения она находилась на <\*>неделе беременности и в отпуске по уходу за ребенком до достижения им возраста 3 лет, а сама организация ни на момент увольнения истицы, ни в период рассмотрения спора не была ликвидирована и запись о ликвидации юридического лица в ЕГРЮЛ не внесена.

Однако Хабаровский краевой суд в Апелляционном определении от 30.01.2017 по делу № 33-711/2017 выводы суда первой инстанции признал ошибочными и указал, что завершения процедуры ликвидации организации, подтверждаемой внесением в ЕГРЮЛ сведений о государственной регистрации организации в связи с ее ликвидацией, для увольнения работника по п. 1 ч. 1 ст. 81 ТК РФ не требуется. Хабаровский краевой суд принял новое решение: в удовлетворении исковых требований о восстановлении на работе истице отказать.

Случаи признания в качестве основания для увольнения беременной женщины банкротство организации-работодателя также вызывают вопросы.

Правомерным такое увольнение называет Верховный Суд РФ в Обзоре судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 2 (2016) и судебная практика в целом подтверждает обозначенную выше позицию.

Анализ правоприменительной практики в рассматриваемой сфере позволил выделить ряд проблем, связанных с отказом в приеме на работу лиц с семейными обязанностями, определением даты увольнения в случае ликвидации юридического лица или его банкротства др.

В целом, анализ судебной практики подтверждает однозначность трактовки закона в части соблюдения гарантий лиц с семейными обязанностями в трудовых отношениях.

© Сидельников С. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
sergey.sidelnikov95@yandex.ru

## Соотношение понятий «франчайзинг» и «коммерческая концессия»

**Аннотация.** Данная статья посвящена проблемам соотношения таких понятий, как «коммерческая концессия» и «франчайзинг» в современной правовой действительности. Дается характеристика каждого понятия с целью определения их смыслового значения. Затрагивается вопрос использования данных понятий в России. Приводятся позиции исследователей касательно общего и различного в коммерческой концессии и франчайзинге.

**Ключевые слова:** коммерческая концессия; франчайзинг; исключительные права.

---

В настоящее время отношения по предоставлению комплекса исключительных прав на объекты интеллектуальной собственности имеют широкое распространение в предпринимательской деятельности. Часто для характеристики данных отношений используются термины «франчайзинг», «коммерческая концессия». В связи с этим возникает множество вопросов относительно того, как соотносятся данные понятия, являются ли они синонимичными или их необходимо разграничивать.

Согласно п. 1 ст. 1027 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) по договору коммерческой концессии одна сторона (правообладатель) обязуется предоставить другой стороне (пользователю) за вознаграждение на срок или без указания срока право использовать в предпринимательской деятельности пользователя комплекс принадлежащих правообладателю исключительных прав, включающий право на товарный знак, знак обслуживания, а также права на другие предусмотренные договором объекты исключительных прав, в частности на коммерческое обозначение, секрет производства (ноу-хау).

При этом необходимо иметь в виду, что, несмотря на развитые и устоявшиеся отношения в сфере франчайзинга за рубежом, институт коммерческой концессии в России появился лишь в 1996 году и является достаточно новым и малоисследованным.

Термин «франчайзинг» как таковой происходит от французского «franchise», что означает «льгота, привилегия». Под современным франчайзингом понимают способ осуществления коммерческой деятельности, при котором один субъект (франчайзер) разрешает использовать комплекс принадлежащих ему исключительных прав другому субъекту (франчайзи) для реализации товаров, работ, услуг на определенной территории и на срок на условиях заключенного между ними договора. Этот комплекс исключительных прав называют франшизой. Исходя из этого, можно заметить некоторую общность коммерческой концессии с франчайзингом.

Вопрос, касаемый терминологии в данных договорных отношениях, является дискуссионным и порождает множество мнений ученых. Многие исследователи полагают, что понятия «коммерческая концессия» и «франчайзинг» тождественны. В частности, М. И. Брагинский, В. В. Витрянский отмечают, что «понятие «коммерческая концессия» было использовано при подготовке ГК, как наиболее соответствующее по смыслу английскому «franchising»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **С. В. Борисова**.

<sup>2</sup> Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Договоры о выполнении работ и оказании услуг (книга 3). М.: Статут, 2002. С. 959.

По мнению А. А. Еремина, «легализованное гражданским законодательством понятие «договор коммерческой концессии» не соответствует сущности этого понятия и содержанию гл. 54 ГК РФ. В данном случае имеет место подмена понятий. Российский законодатель на уровне ГК РФ создает некий аналог понятия «франчайзинг», наиболее соответствующее по смыслу английскому «franchising», тем самым создав определенные проблемы при осуществлении международных предпринимательских отношений и сложностей в понимании сущности данного вида договора»<sup>1</sup>.

Следует отметить, что и законодатель придерживается позиции идентичности франчайзинга и коммерческой концессии. В 2014 г. в Государственную Думу вносился проект Федерального закона «О франчайзинге», нижняя палата Парламента посчитала, что в принятии подобного закона нет необходимости, так как отношения в области франчайзинга уже урегулированы гл. 54 ГК РФ.

Вопрос о соотношении коммерческой концессии и франчайзинга затрагивает также судебная практика. Так, ООО «Тонус-клуб» обратилось в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области к ООО «Правовой мир» о взыскании 70 562 руб. задолженности, 8 715 руб. 88 коп. процентов за пользование чужими денежными средствами по договору коммерческой концессии.

Между ООО «Тонус-клуб» и к ООО «Правовой мир» заключен договор коммерческой концессии, в соответствии с которым истец передал ответчику право использовать комплекс прав, в том числе право на использование системы и конфиденциальной информации на территории г. Санкт-Петербурга в помещении по адресу: Ленинский пр., д. 111, к. 2, а также право использования товарного знака.

В соответствии с п. 3.2 Договора было предусмотрено, что обязанность по уплате роялти наступает у Пользователя с момента открытия клуба и срок уплаты роялти — ежемесячно до 10 (десятого) числа текущего месяца.

В связи с неисполнением ответчиком обязательств по оплате роялти по договору истец направил в адрес ответчика претензию от 27.11.2014 с требованием погасить задолженность, которая оставлена ответчиком без удовлетворения. Что послужило основанием для обращения в суд. Решением Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 28.10.2015 по делу № А56-6970/2015 иски требования ООО «Тонус-клуб» удовлетворены<sup>2</sup>.

При этом в тексте данного решения при квалификации действий сторон, вытекающих из договора коммерческой концессии, суд применял термины, относящиеся к договору франчайзинга. Например, роялти, которое во франчайзинговых отношениях является одним из видов вознаграждения правообладателя по договору.

В науке существует и точка зрения, согласно которой следует разделять данные понятия. Однако сначала необходимо выяснить, на основании каких критериев договор коммерческой концессии отличается от договора франчайзинга.

Международные акты не содержат унифицированного понятия франчайзинга. Отношения по данному договору регулируются документами, которые носят рекомендательный характер.

В Модельных правилах европейского частного права под «франчайзингом» понимается правоотношение, возникшее на основании договора, в силу которого одна сторона (франчайзер) предоставляет другой стороне (франчайзи) право осуществлять за вознаграждение предпринимательскую деятельность (франчайзинг) в рамках «франчайзинговой сети» с целью предоставления определенного продукта в интересах и от имени франчайзи, а франчайзи имеет право и обязан использовать фирменное наиме-

---

<sup>1</sup> Еремин А. А. Франчайзинг и договор коммерческой концессии: теория и практика применения: монография. М. : Юстицинформ, 2017. С. 29—30.

<sup>2</sup> Решение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 28.10.2015 по делу № А56-6970/2015.



нование и товарный знак, иные интеллектуальные права, ноу-хау и способ организации деятельности франчайзера<sup>1</sup>.

В этой связи М. А. Егорова отмечает, что «существенным отличием договора франшизы от используемой в отечественном законодательстве конструкции коммерческой концессии является условие о ведении бизнеса франчайзи в пределах торговой сети франчайзера, т.е. правообладателя (в лексике ГК РФ)»<sup>2</sup>. За рубежом имеет широкое распространение привлечение малого и среднего бизнеса для развития крупных предпринимателей. Это позволяет франчайзеру (правообладателю) распространить на рынке свое имя свою и популяризировать бизнес при привлечении средств иных лиц, имея возможность контролировать деятельность франчайзи (пользователя) в рамках франчайзинговой сети. Франчайзи в свою очередь получает возможность быстрого вхождения на рынок под уже известным именем франчайзера, обучения навыкам и перенимания его опыта при отсутствии всех затрат на развитие собственного бизнеса с нуля.

Говоря о различии понятий, необходимо отметить, что в старой редакции ГК РФ договор коммерческой концессии предполагал передачу в комплексе исключительных прав такого средства индивидуализации, как фирменное наименование правообладателя. Это делало российский договор коммерческой концессии крайне схожим с международным договором франчайзинга. В этой связи многие исследователи делают вывод о том, что при включении в ГК РФ положений о договоре коммерческой концессии отечественный законодатель подразумевал именно франчайзинг, а гл. 54 ГК РФ необходимо было назвать договором франчайзинга.

Однако с введением в действие части четвертой ГК РФ вступили в силу изменения в гл. 54 ГК РФ, в силу которых изменился перечень обязательных и факультативных элементов комплекса исключительных прав. Исключительное право на фирменное наименование правообладателя, ранее являвшееся обязательным элементом, без передачи которого заключить договор было невозможно, изъяли из комплекса исключительных прав для передачи по договору. В соответствии с действующим законодательством распоряжение исключительным правом на фирменное наименование (в том числе путем его отчуждения или предоставления другому лицу права использования фирменного наименования) не допускается (п. 2 ст. 1474 ГК РФ). Так, в науке существует мнение, согласно которому понятие «франчайзинг» шире понятия «коммерческая концессия».

Согласно позиции П. Е. Забелина, «если использовать встречающееся в зарубежной литературе условное деление договоров о совместной деятельности на два типа, согласно которому к первому относятся те, которые устанавливают равноправные отношения между контрагентами (договоры о сотрудничестве), а ко второму — договоры, устанавливающие неравноправные права и ставящие одну из сторон в зависимость от другой (интеграционные договоры), то можно сказать, что договор франчайзинга является разновидностью именно интеграционного договора, тогда как договор коммерческой концессии (в том виде, в котором он существует сегодня в гл. 54 ГК РФ) скорее относится к договорам первого типа»<sup>3</sup>.

Таким образом, вопрос о соотношении коммерческой концессии и франчайзинга является дискуссионным. По мнению одних ученых, нет необходимости как-то разграничивать данные понятия, другие исследователи считают, что существует ряд критериев, на основании которых нельзя признавать их равнозначными. В России, как и в мировой практике, отсутствует единое понятие и законодательное регулирование франчайзинга. Это вызывает необходимость разработки международного акта в целях решения данного вопроса и избегания правовых коллизий в будущем.

<sup>1</sup> Модельные правила европейского частного права / под ред. Н. Ю. Рассказова. М. : Статут, 2013.

<sup>2</sup> Коммерческое право : учебник для вузов / под ред. М. А. Егоровой. М., 2013.

<sup>3</sup> Забелин П. Е. Соотношение договора коммерческой концессии с договором франчайзинга // Юристы-Правоведь. 2011. № 4. С. 103.

© Сидельников С. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
sergey.sidelnikov95@yandex.ru

## Некоторые вопросы ответственности сторон по договору коммерческой концессии

**Аннотация.** Данная статья посвящена вопросам ответственности сторон по договору коммерческой концессии. На основе анализа норм Гражданского кодекса Российской Федерации и научной литературы раскрываются виды ответственности, рассматриваются основания ее наступления и санкции, применяемые в отношении правообладателя и пользователя. Исследуются мнения ученых относительно проблем и эффективности реализации различных видов ответственности по данному договору.

**Ключевые слова:** договор коммерческой концессии; проблемы; ответственность сторон; правообладатель; пользователь.

---

В современных экономических и правовых условиях одним из эффективных способов осуществления предпринимательской деятельности является договор коммерческой концессии. Предприниматели все чаще создают собственный бизнес, приобретая исключительные права, включающие право на товарный знак, знак обслуживания, а также права на другие предусмотренные договором объекты исключительных прав, в частности на коммерческое обозначение, секрет производства, принадлежащие иным физическим или юридическим лицам. Однако необходимо отметить, что при практическом использовании данного договора могут возникнуть проблемы, имеющие отношение к ответственности сторон в случае ненадлежащего исполнения условий договора.

М. И. Брагинский, В. В. Витрянский обращают внимание на то, что «применительно к обязательствам, вытекающим из договора коммерческой концессии, с учетом всех правовых норм, регулирующих этот договор, можно говорить о трех различных уровнях правового регулирования ответственности пользователя и правообладателя за неисполнение или ненадлежащее исполнение указанных обязательств»<sup>2</sup>.

Затрагивая первый уровень, следует отметить, что здесь применяются общие положения гражданского права об ответственности сторон. К ним относятся положения об уплате неустойки, возмещении убытков, уплате процентов за неправомерное удержание денежных средств. Нормы Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), регламентирующие институт коммерческой концессии, не содержат каких-либо запретов на применение данных положений в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств сторонами по договору.

Для понимания ответственности данного уровня необходимо обратиться к судебной практике. Так, Компания «ТРЭВЭЛЕРС КОФЕ ИНТЕРНЭШНЛ ЛИМИТЕД» обратилась в Арбитражный суд г. Москвы с исковым заявлением к обществу с ограниченной ответственностью «Трэвэлэрс кофе Москва» о взыскании задолженности по договору коммерческой концессии от 29.09.2015 в размере 101.244,67 руб., пеней в размере 13 212,43 руб.

Решением Арбитражного суда г. Москвы от 19.09.2017 года искивые требования удовлетворены полностью. Не согласившись с решением суда первой инстанции, ООО

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **С. В. Борисова**.

<sup>2</sup> Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Договоры о выполнении работ и оказании услуг (книга 3). М. : Статут, 2002. С. 959.

«Трэвэлерс кофе Москва» обратилось с апелляционной жалобой, в которой просит решение суда первой инстанции отменить.

Как следует из материалов дела и установлено судом первой инстанции, 29.09.2015 между компанией «ТРЭВЭЛЕРС КОФЕ ИНТЕРНЭШНЛ ЛИМИТЕД» и ООО «Трэвэлерс кофе Москва» заключен договор коммерческой концессии, согласно которому истец передал ответчику право использования в предпринимательской деятельности комплекс исключительных прав на неисключительной основе, включающий право на товарный знак «TRAVELER'S COFFEE» и ноу-хау на территории стран СНГ (за исключением следующей территории: Россий, г. Новосибирск, ул. Военная, д. 5 Торгово-развлекательный центр АУРА), иных территориях по согласованию с правообладателем, и на условиях, определенных договором.

22.03.2016 истец, в одностороннем порядке, отказался от исполнения договора. В рамках дела № А40-96293/2016 ответчик пытался оспорить односторонний отказ истца от исполнения договора. Решением суда в рамках указанного дела в удовлетворении требований ответчика отказано. Таким образом, договор коммерческой концессии от 29.09.2015 между истцом и ответчиком расторгнут с 28.03.2016.

В соответствии с решением Арбитражного суда г. Москвы по делу № А40-203327/2016 правообладателем товарного знака № 260857 «TRAVELER'S COFFEE» на момент подачи иска в рамках рассматриваемого спора является истец — Компания «ТРЭВЭЛЕРС КОФЕ ИНТЕРНЭШНЛ ЛИМИТЕД».

Как указывает истец, в период действия договора коммерческой концессии от 29.09.2015 ответчик, на основании п. 6.1 договора, осуществлял заключение договоров субконцессии по передаче права пользования товарным знаком № 260857 «TRAVELER'S COFFEE» третьим лицам.

В соответствии с п. 10.3 договора, пользователь обязуется ежемесячно начислять в пользу правообладателя 1% от выручки пользователя от паушальных взносов полученных или подлежащих к получению пользователем за определенных период деятельности по субконцессионным договорам. В силу п. 10.5 договора, пользователь обязуется ежемесячно начислять в пользу правообладателя периодические платежи (роялти) в следующих размерах: — в размере 1% от ежемесячной выручки пользователя от сумм роялти, полученных или подлежащих к получению пользователем за определенных период деятельности по субконцессионным договорам.

Согласно п. 10.4, 10.6 договора, выплата вознаграждения от паушальных взносов и вознаграждения от роялти осуществляется пользователем в срок, не превышающий 10 календарных дней с даты выставления правообладателем счета на оплату.

Согласно расчету истца, выручка ответчика составила 10 124 466,77 руб., следовательно, размер вознаграждения истца составляет 101 244,67 руб.

21.03.2016 истцом были выставлены счета в долларах США по курсу ЦБ РФ на дату выставления счетов, на сумму 1 192,28 долл. США — вознаграждением от роялти, 290,87 долл. США — вознаграждением от паушальных взносов.

Поскольку ответчик оплату по выставленным счетам не произвел, истец направил ответчику требование (претензию) от 11.04.2017, которое было оставлено ответчиком без удовлетворения.

В соответствии с п. 18.5 договора истцом была начислена неустойка, в размере 0,03% от суммы денежного требования за каждый день просрочки в сумме 13.212,43 руб.

Учитывая, что ответчиком не представлено доказательств исполнения обязательств перед истцом, суд апелляционной инстанции пришел к выводу о правомерности и обоснованности удовлетворения судом первой инстанции исковых требований в полном объеме. Постановлением девятого арбитражного апелляционного суда от 27.12.2017 № 09АП-54792/2017 решение Арбитражного суда города Москвы от

19.09.2017 по делу № А40-110309/2017 оставлено без изменения, апелляционная жалоба — без удовлетворения<sup>1</sup>.

Однако необходимо обратить внимание на некоторые проблемы, имеющие место быть в рамках этого уровня ответственности. Первая проблема связана с конфиденциальностью информации, которая передается правообладателем пользователю.

Е. В. Соломонов и А. А. Юрицин отмечают, что «в отношениях по информационному взаимодействию возможны разногласия относительно режима конфиденциальности переданной информации. Так как гражданским кодексом данные вопросы прямо не урегулированы, то в литературе отмечают различные способы придания информации конфиденциального статуса. По мнению одних авторов, обязанность передачи секретных данных не является императивной в силу того, что подобного рода информация передается не всегда и конфиденциальный характер должен быть прямо оговорен в договоре. В связи с этим обстоятельством к ней может быть отнесена любая информация, например, размер вознаграждений, товароборот, перспективный товар. Другие авторы отмечают, что обязанность сохранения режима информации является императивной, во всяком случае, если документы, переданные пользователю, имеют гриф «секретно», «для служебного пользования». Соответственно, противоречия, возникающие из данных отношений, будут решаться на основании общих норм ГК РФ»<sup>2</sup>.

Еще одной проблемой ответственности сторон, относящейся к первому уровню, являются ограничительные условия договора коммерческой концессии. В соответствии с п. 1 ст. 1033 ГК РФ договором коммерческой концессии может быть предусмотрено обязательство правообладателя не предоставлять другим лицам аналогичные комплексы исключительных прав для их использования на закрепленной за пользователем территории либо воздерживаться от собственной аналогичной деятельности на этой территории.

Тем не менее, в силу данных ограничительных условий возникает проблема реализации ответственности за нарушение ограничений и возможных способов их обхода. Например, правообладатель вполне может прибегнуть к заключению лицензионного договора или договора коммерческой концессии, по которому предоставляется видоизмененный комплекс исключительных прав. При таком положении дел данные ограничения уже не действуют.

Т. В. Кормильцева обращает внимание на то, что «в данном случае, чтобы избежать подобных ситуаций, судебная практика предлагает нам внимательно и структурировано проработать договор, а именно условия ограничительных действий правообладателя: запрет в предоставлении иным лицам комплекса аналогичных прав на конкретный комплекс прав на определенной договором территории. Стоит отметить, что данное условие не запрещает правообладателю самостоятельно использовать эти исключительные права на той территории»<sup>3</sup>.

Второй уровень правового регулирования ответственности состоит из специальных оснований ответственности сторон, которые имеют отношение исключительно к договору коммерческой концессии.

Так, если правообладатель откажет пользователю в заключении договора коммерческой концессии на новый срок, но в течение года со дня истечения срока прежнего договора заключит с другим лицом, предоставив те же права, какие были предоставле-

---

<sup>1</sup> Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 27.12.2017 № 09АП-54792/2017 по делу № А40-110309/17.

<sup>2</sup> Соломонов Е. В., Юрицин А. А. Ответственность сторон по договору коммерческой концессии: вопросы реализации на примере содержания правоотношений // Вестник Омского университета. 2016. № 1(46). С. 152—153.

<sup>3</sup> Кормильцева Т. В. Проблемы ответственности сторон по договору коммерческой концессии // Молодой ученый. 2018. № 4. С. 139.

ны пользователю по прекратившемуся договору, на тех же условиях, пользователь вправе потребовать по своему выбору в суде перевода на себя прав и обязанностей по заключенному договору и возмещения убытков, причиненных отказом возобновить с ним договор коммерческой концессии, или только возмещения таких убытков (п. 1 ст. 1035 ГК РФ).

Вместе с тем Н. А. Баринов отмечает, что «следует иметь в виду, что понятия «те же права», «те же условия» являются оценочными, требуют не только текстуального сравнения прежнего и нового договоров, но и учета всех обстоятельств дела»<sup>1</sup>. Также некоторые исследователи приходят к выводу, что изменение содержания договора или существенных условий с иным пользователем не является гарантией ненаступления ответственности для правообладателя, так как одним из оснований ответственности выступает передача именно тождественного комплекса исключительных прав. Однако, изменив комплекс исключительных прав (объект договора), можно уже избежать данного вида ответственности.

Еще одним видом специальной ответственности является ответственность правообладателя за изменение коммерческого обозначения, входящего в комплекс предоставляемых по договору исключительных прав. Договор коммерческой концессии продолжает действовать, если пользователь не потребует расторжения договора и возмещения убытков. При продолжении действия договора пользователь вправе потребовать соразмерного уменьшения причитающегося правообладателю вознаграждения (ст. 1039 ГК РФ). При этом понятие «соразмерное» носит оценочный характер и устанавливается по соглашению сторон или по решению суда.

Данное положение направлено на защиту интересов пользователя, который в случае изменения коммерческого обозначения может потерпеть определенные убытки.

Ввиду применения к договору коммерческой концессии правил о лицензионном договоре при отсутствии противоречий положениям ГК РФ о договоре коммерческой концессии и самому договору можно выделить дополнительное специальное основание ответственности. Так, ответственность за нарушение исключительного права на результат интеллектуальной деятельности или на средство индивидуализации наступает за их использование способом, не предусмотренным лицензионным договором, при прекращении действия договора, либо иным образом за пределами прав, предоставленных лицензиату по договору (п. 3 ст. 1237 ГК РФ).

При этом Е. В. Соломонов и А. А. Юрицин подчеркивают, что «что лицензионный договор, в отличие от договора коммерческой концессии, направлен на использование исключительных прав в «узком» диапазоне, из чего следует, что по договору коммерческой концессии имущественные права могут быть использованы всеми возможными способами, но в рамках сферы действия обозначенных прав. Следовательно, возложение ответственности по данному основанию допустимо лишь в случае очевидно ненадлежащего использования исключительных прав, например, при нарушении сферы их использования, при неправомерном распоряжении, при применении в нарушение норм и традиций корпоративной культуры, заданной правообладателем (например, в рекламе)»<sup>2</sup>. Это является подтверждением необходимости конкретизации в договоре сферы и способов использования объектов интеллектуальной собственности.

Третий уровень правового регулирования связан с отношениями сторон договора с третьими лицами, которые являются потребителями товаров (работ, услуг), реализуемых пользователем с использованием исключительных прав. Так, правообладатель

---

<sup>1</sup> Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть вторая от 26.01.1996 № 14-ФЗ (постатейный) / под ред. Н. А. Барина [и др.] // СПС КонсультантПлюс, 2014.

<sup>2</sup> Соломонов Е. В., Юрицин А. А. Ответственность сторон по договору коммерческой концессии: вопросы реализации на примере содержания правоотношений // Вестник Омского университета. 2016. № 1(46). С. 155.

несет субсидиарную ответственность по предъявленным к пользователю требованиям о несоответствии качества товаров (работ, услуг), продаваемых (выполняемых, оказываемых) пользователем по договору коммерческой концессии (абз. 1 ст. 1034 ГК РФ). Более того, по требованиям потребителей, предъявляемым к пользователю как изготовителю продукции (товаров) правообладателя, последний отвечает солидарно с пользователем (абз. 2 ст. 1034 ГК РФ).

Субсидиарная ответственность правообладателя по договору коммерческой концессии состоит в том, что правообладатель несет ответственность дополнительно к ответственности пользователя (основного должника). До предъявления к правообладателю контрагент пользователя (кредитор) должен сначала предъявить требование к пользователю. Вместе с тем, если пользователь откажется удовлетворить требование кредитора или кредитор не получит от него в разумный срок ответ на предъявленное требование, это требование может быть предъявлено правообладателю (п. 1 ст. 399 ГК РФ). Такая ответственность наступает, например, в случае, когда пользователь осуществляет перепродажу товаров, которые изготавливает правообладатель. Также законодатель предусмотрел субсидиарную ответственность пользователя по договору коммерческой субконцессии за вред, причиненный правообладателю действиями вторичных пользователей, если иное не предусмотрено договором (п. 4 ст. 1029 ГК РФ).

При солидарной ответственности правообладателя и пользователя кредитор вправе требовать привлечения их к ответственности как совместно, так и любого из них в отдельности, как полностью, так и в части долга. Если кредитор не получил удовлетворения от одного из солидарных ответчиков, он имеет право требовать недополученное от другого солидарного ответчика. Правообладатель и пользователь остаются обязанными до тех пор, пока обязательство не исполнено полностью (ст. 322 ГК). При этом исполнившая солидарную обязанность сторона имеет право регрессного требования к другой стороне.

М. И. Брагинский, В. В. Витрянский подчеркивают, что «необходимость введения такой ответственности правообладателя перед потребителями товаров (работ, услуг), выпускаемых (выполняемых, оказываемых) с использованием исключительных прав, принадлежащих правообладателю, объясняется экономической сущностью коммерческой концессии: покупатели товаров, заказчики работ и услуг, неискушенные в правовых вопросах, приобретая соответствующие товары (работы, услуги), производимые под вывеской правообладателя, вправе рассчитывать на то, что их качество окажется эквивалентным качеству товаров (работ, услуг) обладателя соответствующего фирменного наименования, товарного знака или знака обслуживания. Такой подход соответствует и интересам правообладателя, стремящегося расширить свою товаропроводящую сеть на основе единых стандартов качества товаров (работ, услуг)»<sup>1</sup>.

В юридической литературе отсутствует единая позиция насчет разграничения законодателем ответственности правообладателя, возникающей по одинаковым требованиям потребителей о несоответствии качества товаров (работ, услуг), реализуемых пользователем, на субсидиарную и солидарную.

По мнению А. С. Лукашовой, «выбор вида ответственности правообладателя, возможно, связан с тем, что пользователь, как непосредственный изготовитель товаров, в большей степени зависит от требований правообладателя в отношении качества продукции. Солидарная ответственность, наступающая в этом случае, должна побуждать правообладателя к тому, чтобы добиваться соответствующего уровня качества. Пользователь при реализации продукции, как правило, имеет дело с товарами, произведенными правообладателем, который является профессионалом в своей области. Это же

---

<sup>1</sup> Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Договоры о выполнении работ и оказании услуг (книга 3). М.: Статут, 2002. С. 960.

касается выполнения работ и оказания услуг, где следование требованиям правообладателя играет не менее важную роль»<sup>1</sup>.

Иные исследователи исходят из того, что применение солидарной ответственности в большей степени направлено на защиту интересов потребителей, нежели на желание законодателя побудить пользователя наиболее точно соблюдать все инструкции и указания правообладателя. Во всяком случае, являясь заказчиком каких-либо работ и услуг, потребитель имеет понимание, кто и насколько качественно выполняет данные работы и оказывает услуги. Однако, приобретая те или иные товары, потребитель имеет возможность лишь определить правообладателя по товарному знаку. В данном случае имеется риск заблуждения относительно действительного изготовителя товаров и их качества.

Таким образом, ответственность сторон по договору коммерческой концессии представлена тремя уровнями правового регулирования, каждый из которых содержит определенные основания наступления данной ответственности и санкции для сторон. Однако имеют место быть проблемы, связанные с возможностью обойти закон и избежать ответственность в силу буквального толкования норм закона, с недостаточной конкретизацией условий договора. В науке возникают споры насчет целевого назначения некоторых видов ответственности сторон по договору, а также оснований их наступления.

---

<sup>1</sup> Лукашова А. С. Проблемы ответственности сторон по договору коммерческой концессии // Юрист. 2016. № 14. С. 12—13.

© Соколова А. Е.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Осуществление закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя): преимущества и недостатки**

**Аннотация.** В данной статье рассматриваются актуальные проблемы правового регулирования процедур заключения и исполнения государственных и муниципальных контрактов, в числе которых львиную долю занимает процедура осуществления закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя). Ключевой целью статьи является проведение комплексного анализа действующего законодательства, регулирующего данную процедуру, а также выявление преимуществ и недостатков данного вида заключения контракта, определение проблем ее применения и перспектив разрешения.

**Ключевые слова:** контрактная система, публичные закупки, государственные и муниципальные закупки, обеспечение государственных и муниципальных нужд, закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя).

---

Договорные отношения представляют собой сложную систему взаимодействий, состоящую из множества фактов хозяйственной деятельности. Отечественное законодательство предусматривает возможность заключения различных видов договоров, в числе которых важная роль отводится договорным отношениям, возникающим на основе государственного (муниципального) заказа.

Сегодня как никогда актуальна тема обеспечения доступа к участию в государственных (муниципальных) контрактах более широкого круга предпринимателей, способных качественно и без завышения реальной стоимости предоставить необходимые товары, работы и услуги. Высокая значимость контрактной системы обусловлена, прежде всего, их особой целевой направленностью, поскольку они нужны для удовлетворения потребностей общества и обеспечения его жизнедеятельности, для реализации государственных и муниципальных программ, экономии бюджетных средств и, в целом, для развития регионов России.

Согласно данным Минфина России, в 2018 г. в Единой информационной системе было зарегистрировано 289 687 заказчиков, из общего количества которых закупки осуществляло не более 53% (149 427) заказчиков [URL: <https://www.minfin.ru/ru/performance/contracts/purchases/> (дата обращения 07.10.2019)]. В первых трех кварталах 2018 г. было заключено около 2,53 млн. контрактов, общий объем которых составил 4,7 трлн. руб. При всем этом, 107 931 контракт по тем или иным причинам был расторгнут. За указанный период времени в ФАС России поступило 61 772 жалобы (11432 — в отношении закупок для обеспечения федеральных нужд, 27 715 — для нужд субъектов РФ и 22625 — для муниципальных нужд). 20 474 жалобы, то есть 33% от общего числа, признаны обоснованными и на этом основании было выдано 11 341 предписание об устранении выявленных нарушений [URL: [https://www.minfin.ru/ru/document/?id\\_4=124945](https://www.minfin.ru/ru/document/?id_4=124945) (дата обращения 07.10.2019)].

Представленные выше цифры наглядно свидетельствуют об остроте проблемы правового регулирования процедур заключения и исполнения государственных и муниципальных контрактов, в числе которых львиную долю занимает процедура осуществления закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя).

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор экономических наук, профессор **Е. И. Данилина**.



Что касается непосредственно закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя), то под ней понимается способ определения поставщика (подрядчика, исполнителя), при котором контракт заключается с конкретным физическим или юридическим лицом, которому заказчик предлагает заключить контракт, без рассмотрения конкурирующих предложений.

Действующим законодательством предусмотрено более пятидесяти оснований для совершения закупки у единственного поставщика, которые можно рассмотреть через их классификацию.

По одной из классификаций основания подразделяют на общие и специальные. Общие основания можно представить в виде четырех групп. Деление на группы происходит из расчета обязанностей, которые возлагаются на заказчика, и обязанностью надлежащим образом оформить осуществляемую закупку и соблюсти сроки.

Первая группа: заказчику необходимо разместить извещение, но нет необходимости составлять отчет и обосновывать цену контракта.

Вторая группа: заказчик размещает извещение и обязан подготовить отчет и обоснование цены.

Третья группа: заказчик не размещает извещение в ЕИС, но должен составить отчет о невозможности или нецелесообразности использования иных способов, а также обосновать цену контракта.

Четвертая группа: заказчик не размещает извещение и не составляет отчет и обоснование цены.

Рассмотренный способ осуществления закупок имеет как ряд достоинств, так и недостатков. Среди плюсов можно выделить следующие: данный способ является более упрощенным и быстрым; меньше затраченных ресурсов; снижен риск нарушения порядка заключения контракта; часто заказчик уже знаком с поставщиком и имеют определенный деловой опыт.

К минусам можно отнести: невозможность снизить цену контракта, как например, при электронном аукционе; пристальное внимание контролирующих органов за совершением данных закупок, так как существует риск злоупотребления заказчиком своими полномочиями.

Дабы заказчикам избежать неблагоприятных последствий при заключении контракта данным способом, предлагаем соблюдать следующий алгоритм действий.

1. В случае осуществления закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя), заказчик обязан документально оформить отчет, в котором будет дано четкое обоснование о невозможности или нецелесообразности использования иных способов определения поставщика (подрядчика, исполнителя), в том числе цену контракта и иные существенные условия контракта.

2. При составлении контракта обязательным условием будет являться расчет и обоснование цены контракта.

3. До момента заключения контракта, Заказчик обязан разместить в единой информационной системе ([www.zakupki.gov.ru](http://www.zakupki.gov.ru)) оформленное надлежащим образом извещение об осуществлении закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя).

4. В случае, если закупка не была запланирована изначально и не включена в план-график закупок — заказчик в соответствии с требованиями совместного приказа МЭР РФ и Федерального казначейства от 20.09.2013 № 544/18н обязан внести соответствующие изменения в план-график, дополнив его сведениями о закупке у единственного поставщика.

5. Заказчик обязан направлять сведения о контрактах, заключенных с единственными поставщиками (исполнителями, подрядчиками) в единый реестр государственных и муниципальных контрактов, размещаемый на официальном сайте [www.zakupki.gov.ru](http://www.zakupki.gov.ru).

© Соловьева Е. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Способы разрешения споров, вытекающих из договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом**

**Аннотация.** В настоящей статье рассматриваются вопросы, связанные со способами разрешения споров, вытекающие из договора перевозки пассажиров железнодорожным транспортом».

**Ключевые слова:** транспорт, транспортная система, развитие транспортной системы, транспортная инфраструктура, договор перевозки, разрешение спора.

---

Сегодня существует множество видов транспорта, что предстает одним из основных критериев градации перевозок, который считается классическим. В юридической литературе отмечается, что сегодня транспортная система в силу отсутствия единого транспортного законодательства и высокой значимости ведомственного нормотворчества не является единым организационно-правовым явлением<sup>2</sup>. Наличие централизованного управления всеми видами транспорта не облегчает ситуацию с отсутствием единого транспортного законодательства. Все виды транспорта находятся в подчинении Министерства транспорта РФ, а Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ) устанавливает общие положения по всем видам транспортных перевозок. Из этого следует, что роль ведомственного законодательства остается высокой. В то же время регулирование транспортно-правовых отношений на каждом виде транспорта осуществляется отдельными нормативными правовыми актами.

Договор железнодорожной перевозки считается исполненным по прибытию пассажира на станцию назначения и получения им багажа. Но существует ряд случаев, когда договор сторонами не исполняется или исполняется ненадлежащим образом. Тогда к сторонам применяются меры ответственности, в соответствии с законодательством<sup>3</sup>. В частности ст. 793 ГК РФ говорит нам о том, что соглашения транспортных организаций с пассажирами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны.

При нарушении перевозчиком своих обязательств по договору, пассажир имеет право на защиту своих интересов посредством претензий и исков. В ст. 107 УЖТ РФ говорится: «Перевозчик несет ответственность за несохранность багажа после принятия его для перевозки и до выдачи его пассажиру, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело». Перевозчик обязан возместить ущерб в случае утраты, недостачи, повреждения (порчи) и утраты багажа в размерах установленных УЖТ РФ, а также вернуть пассажиру плату за перевозку багажа и иные средства, взысканные с пассажира за перевозку утраченного, недостающего или поврежденного багажа. Обстоятельства, в связи с которыми возникает ответственность перевозчика, удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы и иными актами. Коммерческий акт должен быть составлен в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению коммерческим актом, будь то при выгрузке багажа и грузобагажа в местах общего и необщего пользования или в пути

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **М. Ю. Филиппова**.

<sup>2</sup> Егiazаров В. А. Транспортное право : учебное пособие. М., 2012. С. 103.

<sup>3</sup> Расулов А. В. Договор железнодорожной перевозки грузов. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа. М. : Юридический институт МИИТа, 2007. С. 188.

следования багажа и грузобагажа. В случае, когда незамедлительное составление коммерческого акта не является возможным, он должен быть составлен в течение следующих суток<sup>1</sup>.

Стоит отметить, что в России впервые претензионный порядок урегулирования споров, вытекающих из договора перевозки железнодорожным транспортом, был установлен в 1885 г., когда был введен в действие первый железнодорожный устав, получивший название «Общий Устав российских железных дорог».

С принятием Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в 2003 г. картина отношений не меняется. Об обязательном претензионном порядке говорится в ст. 120 УЖТ РФ: «До предъявления к перевозчику иска, связанного с осуществлением перевозок груза, грузобагажа, порожнего грузового вагона, к перевозчику обязательно предъявляется претензия». В следующей статье говорится о возможности обратиться с претензией к перевозчику за нарушение условий договора по перевозке в связи с осуществлением перевозок пассажиров, багажа. Из статей понятно, что обязательное предъявление претензии к перевозке необходимо только при нарушении перевозки груза.

Сегодня порядок предъявления претензии регламентируется нормами УЖТ РФ, а также актами, принятыми в ОАО «РЖД», в частности Приказом ОАО «РЖД» от 30.03.2016 № 15 «О договорной и претензионной работе в ОАО «РЖД»».

Необходимость претензионного порядка рассмотрения споров, вытекающих из договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом, обусловлена в первую очередь большим количеством этих самых споров, которые, в случае отсутствия возможности предъявления претензии перевозчику, приходилось бы рассматривать исключительно в судебном порядке, что еще больше увеличило бы и без того огромную загруженность судов, учитывая, какой это долгий процесс. Ни для кого не секрет, что спорные и конфликтные ситуации между пассажиром и перевозчиком возникают практически ежедневно на территории того или иного субъекта Российской Федерации, поэтому положительный аспект существования института претензии видится бесспорным.

Наиболее емко содержание порядка претензионной работы раскрывает Приказ ОАО «РЖД» от 30.03.2016 № 15, который определяет претензионную работу как деятельность по рассмотрению и предъявлению претензий.

Приказ ОАО «РЖД» от 30.03.2016 № 15 имеет несколько особенностей. Так, например, п. 59 данного приказа устанавливает подразделение, несущее ответственность при рассмотрении претензии, а также обязует данное подразделение отправлять ответ на претензию в определенный срок: до 30 календарных дней, если иное не предусмотрено договором или законом.

Как и при подаче иска, направление претензии должно осуществляться в определенный срок, который равен шести месяцам по общим основаниям и 45 дням — в отношении штрафов и пеней. Помимо этого необходимо представить документы, обосновывающие требования<sup>2</sup>.

Претензионный порядок необходим в транспортных правоотношениях, так как в связи с большим товарооборотом возникает множество споров, которые при отсутствии этого института рассматривались бы в порядке судебного производства. А этот процесс очень долгий, да и загруженность судов и без этого огромна. Предъявляя претензию, сторона — грузоотправитель, грузополучатель или иные лица, в соответствии со ст. 120–123 УЖТ РФ, имеющие право на предъявление претензии, могут при мини-

---

<sup>1</sup> Расулов А. В. Договор железнодорожной перевозки грузов. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа. М. : Юридический институт МИИТа, 2007. С 189.

<sup>2</sup> Там же. С 214.

мальном затрата времени и средств решить возникшие разногласия по исполнению договора.

Любая компания, оказывающая услуги по перевозке пассажиров, сталкиваются с проблемой неудовлетворительной оценкой пассажирами качества полученной услуги. В случае недовольства качеством полученной услуги, пассажир может обратиться в транспортную компанию с соответствующим обращением, а также с обращениями иного характера.

Подводя итоги рассмотрения вопроса о претензионном и исковом разрешении споров, исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что при применении института претензии при возникновении споров, вытекающих из договора перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом, стороны спора могут в достаточно короткие сроки разрешить сложившуюся ситуацию и найти компромиссное решение, нежели прибегнув к судебному урегулированию спора, которое подразумевает собой большие временные затраты.

© Соловьева Е. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Правовое регулирование договора перевозки пассажира и багажа при оказании транспортных услуг на железнодорожном транспорте

**Аннотация:** в настоящей статье рассматриваются вопросы, связанные с правовыми и организационными особенностями регулирования договора перевозки пассажира и багажа «.

**Ключевые слова:** транспорт; транспортная система; развитие транспортной системы; транспортная инфраструктура; договор перевозки.

---

Транспорт является одним из важнейших элементов экономики любой страны, который издавна играет связующую роль в сообщении между городами и даже целыми государствами. Стремительные темпы социально-экономического роста вызывают необходимость в постоянной модернизации транспортной инфраструктуры в целом и железнодорожного транспорта в частности.

Железнодорожный транспорт — это необходимое средство для решения проблемы перевозки большого количества пассажиров во все уголки нашей страны, занимающей первое место в мире по площади территории — более 17 млн км. Общая протяженность железнодорожных путей в Российской Федерации составляет более 175 тыс. км, больше этот показатель только у США (более 250 тыс. км). Для железнодорожного транспорта в Российской Федерации характерна высокая доля электрифицированных дорог, что говорит о возможности использования и развития скоростных поездов пригородного сообщения и дальнего следования, а вместе с этим и о перспективах увеличения пассажирооборота на железнодорожном транспорте. Да, конечно, выбор вида транспорта достаточно разнообразен, и пассажирские перевозки в Российской Федерации также осуществляются воздушным, автомобильным, морским, речным и другими видами транспорта, но, именно железнодорожный транспорт является самым востребованным среди пассажиров. Об этом свидетельствует и статистика пассажирских перевозок ОАО «РЖД» за 2018 г.

Комплексное правовое регулирование правоотношений, складывающихся с железнодорожным транспортом, находится в ведении транспортного права, которое представляет собой совокупность правовых норм, которые регулируют общественные отношения, возникающие в связи с организацией и функционированием транспортных предприятий, отношения между транспортными предприятиями и их обширной клиентурой, которая пользуется транспортными средствами, а также между транспортными предприятиями одного или разных видов транспорта. Каждая отрасль права обладает определенным набором принципов, руководствуясь которыми происходит правовое регулирование общественных отношений<sup>2</sup>.

Важная роль железнодорожного транспорта в социальной и экономической сфере Российской Федерации обуславливает необходимость высокого уровня нормативно-правового регулирования его деятельности. Правовым отношениям между перевозчиком и пассажиром необходимо правовое регулирование, которое позволит повысить уровень обслуживания и эффективности работы железнодорожного транспорта, что является одной из приоритетных задач.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **М. Ю. Филиппова**.

<sup>2</sup> Корякин В. М. Принципы транспортного права // Транспортное право и безопасность. 2016. № 1. С. 3—6.

Сфера правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в разные исторические периоды претерпевала серьезные изменения. Устав железнодорожного транспорта изменялся около 10 раз, начиная с 1885 г., когда был разработан и принят Общий устав железных дорог, получивший статус закона и призванный регулировать деятельность и определять степень ответственности администрации железных дорог<sup>1</sup>.

Сегодня перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа, в том числе и отношения между транспортной компанией и пассажиром, регулируются гл. VI Устава железнодорожного транспорта. Также постановлениями Правительства РФ от 02.03.2005 утверждены Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Для договора перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом характерно то, что его содержание, а именно его условия, практически в полном объеме определяются законодательством: утверждается график и маршруты движения поездов с указанием станций, на которых должны совершаться остановки, тарифы и порядок их расчетов и т.д. Сами условия договора чаще всего находят свое выражение в разных вариациях сочетания определяемых их прав и обязанностей сторон, как правило содержа в большей степени права одной стороны и вытекающие из них обязанности стороны противоположной.

По своему значению, как и по объему пассажирских перевозок, железнодорожный транспорт всегда занимал основное, особое, место среди всех видов транспорта России. Железнодорожный транспорт связывает крупные города и населенные пункты не только внутри Российской Федерации, но и за ее пределами. Пассажирское железнодорожное сообщение налажено между нашей страной и рядом европейских и азиатских стран, не говоря уже о бывших республиках советского союза. На некоторых железнодорожных линиях объем пассажирских перевозок превышает объем грузоперевозок. Одной из основных причин популярности железнодорожного транспорта среди пассажиров являются природно-климатические и политико-экономические условия нашей страны. Развитие транспортной инфраструктуры в целом и железнодорожного транспорта в частности позволит сохранить и улучшить связи между территориями нашей страны.

Кроме того, большая значимость должна уделяться безопасности пассажирских перевозок, на что сейчас направлено повышенное внимание со стороны руководства нашей страны. Об этом говорил Президент РФ в своем выступлении 22.09.2017: «Одна из ключевых тем пассажирских перевозок — это состояние транспортных средств, их физический и моральный износ. И здесь тоже должен сказать, к сожалению, в последние годы картина здесь не улучшается. Особенно остро эта проблема стоит в сельской местности. Сейчас не буду цифры называть, но они не радуют»<sup>2</sup>. Президент отметил необходимость повсеместного обновления общественного транспорта и поиска эффективных механизмов государственной поддержки модернизации транспортного парка. Кроме того, Путин заявил, что транспортная сфера, как сегмент экономики Российской Федерации, должна стать самодостаточной, к чему нужно постепенно и поступательно двигаться. И, судя по всему, это движение уже идет. Так, согласно статистике Министерства транспорта РФ за 2018 г., сегодня железнодорожный транспорт по количественному показателю перевозок пассажиров уступает лишь автомобильному. За период январь-сентябрь 2018 железнодорожным транспортом было перевезено 856, 5

---

<sup>1</sup> Химич Т. М. Историко-правовые аспекты становления и развития транспортной системы России: опыт и перспективы // Вестник Юридического института МИИТ. 2014. № 1 (5).

<sup>2</sup> <https://rsport.ria.ru/football/20171026/1127808598.html>

миллионов человек, 777,2 млн из которых пришлось на пригородные, включая внутригородские перевозки, что примерно на 2,5% выше, чем за тот же период в 2017 г.

Отношения между перевозчиком и пассажиром всегда подразумевают риск возникновения конфликтной ситуации, вызванной нарушением договора перевозки одной из сторон. В связи с этим вопрос наличия действенных способов разрешения споров, вытекающих из договора перевозки пассажира и багажа железнодорожным транспортом, актуален всегда.

Перевозка пассажиров занимает важное место в деятельности железнодорожных транспортных компаний, которые стараются улучшить качество своих услуг, совершенствуют путевые устройства, обновляют и пополняют подвижные составы.

© Субботина С. В.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
sneg\_1400@mail.ru

## Налоговые правонарушения и ответственность за их совершение

**Аннотация:** В данной статье раскрывается понятие налогового правонарушения, закрепленного в российском законодательстве, приводятся разные точки зрения на понятие налогового правонарушения, имеющие место быть в науке. Так же рассмотрено понятие налоговой ответственности через призму элементов состава правонарушения, проводится отграничение налоговой ответственности от административной ответственности.

**Ключевые слова:** налоговое правонарушение, элементы правонарушения, состав налогового правонарушения, налоговая ответственность.

---

Важность познания способов совершения преступлений и правонарушений в сфере налогообложения определена особой актуальностью вопросов, которые возникают в связи с применением различных мер ответственности за налоговые правонарушения и законодательной регламентацией этих явлений.

Как зафиксировано в ст. 106 Налогового кодекса Российской Федерации (далее — НК РФ) следует считать налоговым правонарушением виновно совершенное противоправное (в нарушение законодательства о налогах и сборах) деяние (действие или бездействие) налогоплательщика, плательщика страховых взносов, налогового агента и иных лиц, за которое НК РФ установлена ответственность.

При этом в научной среде можно найти другие подходы к данному понятию. Так, Ю. А. Крохина определяет налоговое правонарушение как установленные нормами налогового законодательства признаки, которые в общем могут позволить рассматривать действие как налоговое правонарушение.

Некоторые ученые предлагают его определять, как совокупность установленных НК РФ объективных и субъективных признаков, которые объясняют противоправное деяние как определенное налоговое правонарушение [1].

В большинстве своем ученые и теоретики права полагают, что определение, закрепленное законодателем, следует считать достаточно емким и содержательным, в котором присутствуют необходимые признаки правонарушения (виновность, противоправность, указание на субъект правонарушения и деяние, границы совершения правонарушения).

Основанием для привлечения субъекта правонарушения к ответственности за нарушение налогового законодательства должен быть установленный факт совершения этим лицом противоправного деяния соответствующим налоговым органом. При отсутствии задокументированного факта, такое лицо не может быть подвергнуто ответственности.

Однако несмотря на вышеизложенное, все равно между ними проводятся дискуссии на тему большего раскрытия это понятие. Одним из примеров важности проводимых обсуждений, может служить необходимость понимания, какое благо нарушено деянием лица, и, самое главное, что представляет собой само деяние лица.

Для осознания сложности разрешения всех задач, стоящих перед законодателями и учеными следует раскрыть содержание элементов состава налогового правонарушения, в этой связи будет правильным обратиться к его конструкции.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент В. В. Смирнова.



Элементами состава правонарушения понимается объект, объективная сторона, субъективная сторона и субъект.

Под объектом налогового правонарушения понимаются общественные отношения, которым причиняется вред противоправным деянием.

Поэтому, общим объектом правонарушения является вся налоговая система России. При определении непосредственного объекта налогового правонарушения необходимо понимать на что посягнуло лицо, совершая противоправное деяние, например: установленный порядок ведения отчетности, обязанность по уплате налогов, сборов, иных обязательных платежей.

Объективная сторона правонарушения — внешнее проявление противоправного деяния в форме действия или бездействия. Незаконное действие должно характеризоваться такими качествами, как противоправность, общественная опасность, способ действия (бездействия).

Для примера правонарушений, совершаемых в форме бездействия, можно привести следующее: непредставление в установленный законом срок налоговой декларации в соответствующий налоговый орган по месту учета (ст. 119 НК РФ), непредставление налоговому органу информации, необходимой для реализации налогового контроля (ст. 126 НК РФ) [2].

К правонарушениям, совершаемых в форме действия, относится представление налоговым агентом налоговому органу информации, включающей заведомо ложные данные (ст. 126.1. НК РФ).

В ст. 129.4. НК РФ ответственность предусмотрена как за действие, выразившееся в представлении налогоплательщиком в налоговый орган уведомления о контролируемых сделках, содержащего ложные данные, так и за бездействие — непредставление в установленный срок налогоплательщиком в налоговый орган уведомления о контролируемых сделках, совершенных в календарном году.

В редких случаях требуется наличие наступления последствий и причинной связи между последствиями и преступными действиями. Среди указанных норм в НК РФ, можно для примера назвать следующую: деяние, ответственность за совершение, которого предусмотрена ч. 3 ст. 120 НК РФ, выразившееся в грубом нарушении порядка учета доходов и (или) расходов и (или) объектов налогообложения, если эти деяния совершены в течение одного налогового периода и повлекли занижение налоговой базы[5].

Субъективная сторона правонарушения — это вина налогоплательщика. В форме умысла или неосторожности (п. 1 ст. 110 НК). Вина организации в совершении налогового правонарушения находится в прямой зависимости от вины ее должностных лиц либо ее представителей, деяние которых вызвали совершение данного налогового правонарушения (п. 4 ст. 110 НК) [4].

Субъектом налогового правонарушения являются организации и физические лица. Если рассматривать признаки физического лица, как одного из субъектов правонарушения, то главным является возраст, с которого физическое лицо может быть привлечено к ответственности за совершение налогового правонарушения, возраст составляет шестнадцать лет. Для организации главное — это правосубъектность, которая наступает с момента регистрации. Следовательно, с момента регистрации организация подпадает под категорию субъекта налогового правонарушения.

При квалификации налогового противоправного деяния нужно учитывать, что отсутствие даже одного элемента состава правонарушения, предполагает невозможность привлечения виновного к ответственности.

При квалификации довольно нелегко установить различия между налоговым правонарушением и административным. Ученые выработали два разных подхода к этому вопросу. Первая точка зрения считает, что налоговое правонарушение это отдельный

(самостоятельный) вид правонарушения. Вторая точка зрения объединяет налоговое и административное правонарушение.

Для примера можно привести ст. 15.11 КоАП, где есть похожий состав правонарушения, предусматривающий привлечение к административной ответственности должностных лиц за грубое нарушение правил ведения бухгалтерского учета и представления бухгалтерской отчетности [5].

Но на наш взгляд, нормы, устанавливающие ответственность за налоговые правонарушения в полном объеме представлены только в НК РФ. Административные правонарушения имеют совершенно иное содержание и предусмотрены нормами КоАП РФ и законами субъектов РФ об административных правонарушениях под угрозой применения административных наказаний (ст. 2.1. КоАП РФ). Более того, в НК РФ представлены завершённые самостоятельные нормы, имеющие свое определение и ответственность в виде денежных взысканий (штрафов) в размерах, предусмотренных НК РФ, что прямо указывает на нетождественность с административным законодательством.

При квалификации налогового правонарушения следует понимать, что при отсутствии хотя бы одного из элементов состава правонарушения, деяние не может повлечь применение мер налоговой ответственности.

Подводя итоги проведенного исследования, мы пришли к выводу, что несмотря на кажущуюся простоту определения налогового правонарушения и его признаков, все равно остаются определенные пробелы при характеристике того или иного деяния, содержащего признаки налогового правонарушения. Понимание и решение всех возникающих проблем, связанных с квалификацией правонарушения, приведет к минимизации ошибок, которые могут возникнуть у правоприменителей при разграничении очень схожих друг с другом составов правонарушений в налоговом и административном законодательствах.

### **Литература**

1. Винницкий, Д. В. Налоговое право : учебник для академического бакалавриата. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва, 2014.
2. Ефремова, Е. С. Ответственность за совершение налоговых правонарушений (актуальные проблемы в свете нового КоАП РФ) : дис. ... канд. юрид. наук. Санкт-Петербург, 2003.
3. Комментарий к Налоговому кодексу Российской Федерации (части первой и второй) / под редакцией Р. Ф. Захаровой, С. В. Земляченко. — Москва, 2001.
4. Крохина, Ю. А. Правовой режим защиты налоговой информации и вопросы его оптимизации // Налоги и финансы. — № 3. — 2015.
5. Хропанюк, В. Н. Теория государства и права : учебник для бакалавров. — 13-е изд., стер. — Москва, 2019.

© Тахмазова С. Н.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Разрешение трудовых споров в России и за рубежом

**Аннотация:** В статье автором будут рассмотрены вопросы разрешения трудовых споров на территории Российской Федерации, а также в США. Будут также рассмотрены и изучены нормативно-правовые акты, на которых базируется разрешение споров в трудовой деятельности в России и США. Автором также будет проведен анализ и сравнение, различных способов досудебного разрешения индивидуальных трудовых споров в России и США.

**Ключевые слова:** индивидуальные трудовые споры, комиссия по трудовым спорам, медиация, комиссия по обеспечению равных условий найма.

---

В Российской Федерации досудебное урегулирование индивидуальных трудовых споров проводится комиссией по трудовым спорам. Комиссия по трудовым спорам — орган, созданный специально для урегулирования индивидуальных трудовых споров. Разрешение споров в КТС производится, в случае, если до обращения в данный орган стороны не смогли самостоятельно урегулировать конфликтную ситуацию. А в случае, если комиссией по трудовым спорам не удалось примирить стороны, дело по инициативе одного из вышеназванных лиц передается на рассмотрение в суд.

Однако, на сегодняшний день можно выделить также еще один способ досудебного урегулирования индивидуальных трудовых споров. Ввод процедуры медиации в процессе разрешения данного вида спора. Согласно Федеральному закону «Об альтернативной процедуре урегулирования споров с участием посредника (процедуре медиации)» с помощью данной процедуры можно создать альтернативный способ для решения конфликта, с привлечением незаинтересованного лица, медиатора, который будет содействовать разрешению спора, а также «развитию партнерских деловых отношений и формированию этики делового оборота, гармонизации социальных отношений.»<sup>2</sup>

Регулирование трудовых споров в транспортных организациях не имеет своей особой специфики.

В США к досудебному урегулированию трудовых споров относятся примирительные процедуры, которые разрешаются на локальном уровне, также третейское разбирательство и медиация.

Разрешение индивидуальных трудовых споров на локальном уровне распространено достаточно широко, а примирительные процедуры закреплены практически во всех коллективных договорах, им уделены отдельные главы. В данных главах указаны этапы и сроки рассмотрения дела на каждом этапе<sup>3</sup>.

В отличие от США в российском законодательстве отсутствуют точные сроки и этапы разрешения индивидуальных трудовых споров.

Третейское рассмотрение дела также имеет свои особенности. В случаях, если соглашением предусмотрено разрешение споров таким способом, это является обяза-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **М. Ю. Филиппова**.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 27.07.2010 № 193-ФЗ «Об альтернативной процедуре урегулирования споров с участием посредника (процедуре медиации)».

<sup>3</sup> URL: <https://www.dol.gov/olms/regs/compliance/cba/pdf/2016/private/9412>. PDF (Access date: 29.11.2017); URL: [https://www.dol.gov/olms/regs/compliance/cba/cba\\_project/SEIU\\_LU1\\_K840202.pdf](https://www.dol.gov/olms/regs/compliance/cba/cba_project/SEIU_LU1_K840202.pdf) (Access date: 29.11.2017); URL: [https://wageindicator.co.uk/main/advice/collective-agreements-database/tesco-partnership-agreement-with-usdaw---2016#Disciplinary\\_and\\_Appeals\\_Process\\_Tables](https://wageindicator.co.uk/main/advice/collective-agreements-database/tesco-partnership-agreement-with-usdaw---2016#Disciplinary_and_Appeals_Process_Tables) (Access date: 29.03.2018).

тельным. При заключении трудового договора, стороны могут включить в него соглашение о третейском рассмотрении дела. Такие соглашения были предусмотрены в качестве гарантии того, что работником не будет подано заявления в суд<sup>1</sup>. Однако такое соглашение не является залогом решения трудовых споров без суда. Кроме того, особенностью данного соглашения является то, что работодатели ущемляют данным соглашением права работников. В случаях, если трудовой спор разрешается с участием арбитра, то его решение уже не может быть обжаловано в судебном порядке, за исключением тех случаев, когда решение арбитра противоречит закону, нарушает права третьих лиц, а также явилось следствием мошенничества. Из-за частой практики работодателей на защиту работников встала комиссия по обеспечению равных условий найма. Она в судебном порядке признала обязательные третейские соглашения не имеющими силу, аргументировав тем, что добровольное третейское рассмотрение споров способствует более быстрому и простому разрешению дел о дискриминации<sup>2</sup>.

Еще одним способом является введение процедуры медиации. Разрешение спора с независимым лицом, медиатором, производится в течение трех месяцев<sup>3</sup>.

В США возможность обращения в суд работниками ограничено. Комиссия по обеспечению равных условий найма рассматривает дела, связанные с любого вида дискриминацией, национальной принадлежности, возраста, инвалидности и т.д. Для каждого вида обращения указан определенный срок на подачу жалобы, кроме того указаны вид обращения не требующее разрешения данной комиссии для обращения в суд. К примеру, если спор связан с Законом о равной оплате труда, для подачи жалобы разрешение комиссии не требуется<sup>4</sup>.

В российском законодательстве как говорилось выше, отсутствуют точные сроки и этапы для урегулирования споров. Кроме того, ограничено рассмотрение споров с участием третейского разбирательства<sup>5</sup>.

Система США имеет как свои положительные, так и отрицательные качества. Для более наглядного примера, для обращения в суд работнику организации необходимо подавать свою жалобу в комиссию по обеспечению равных условий найма, и в случае, если такая комиссия посчитает обоснованными, заявленные работником требования, для подачи в суд, данная комиссия будет представлять его интересы в суде. Если же оснований, по мнению комиссии, будет недостаточно заявитель будет вынужден самостоятельно представлять интересы в суде.

Система с такого вида комиссией имеет свои особенности, однако все же, для помощи работникам в представлении их интересов в судебном порядке, подготовке документации для подачи, а также некоторой разгрузке судов достаточно неплох.

---

<sup>1</sup> URL: <http://uscode.house.gov/view.xhtml?req=granuleid%3AUSC-prelim-title9&saved=%7CZ3JhbnVsZWlkOIVTQy1wcmVsaW0tdGl0bGU5LXNlY3Rpb24x%7C%7C%7C0%7Cfalse%7Cprelim&edition=prelim> (Access date: 29.03.2018).

<sup>2</sup> URL: <http://corporate.findlaw.com/human-resources/resolving-employment-disputes.html> (Access date: 29.03.2018).

<sup>3</sup> URL: <https://www.eeoc.gov/employees/mediation.cfm> (Access date: 10.04.2018).

<sup>4</sup> URL: <https://www.eeoc.gov/employees/lawsuit.cfm> (Access date: 10.04.2018).

<sup>5</sup> Федеральный закон от 29.12.2015 № 382-ФЗ «Об арбитраже (третейском разбирательстве) в Российской Федерации».

© Федоров С. С.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Сроки проведения выездных налоговых проверок

**Аннотация.** В данной статье автор подробно рассмотрит некоторые особенности проведения выездных налоговых проверок, а точнее сроки ее проведения в России.

**Ключевые слова.** Налог; проверка; сроки; проведение проверок; налоговый кодекс; плательщики; объект налогообложения; уплата.

---

Налоги — это основной источник дохода любого государства, а точнее государственного бюджета. Это подтверждает их значимость для существования государства. Особенности уплаты налогов и их сборов устанавливается Конституцией Российской Федерации и Налоговым кодексом.

Дадим основное определение налогам. Это обязательный платеж, который взимается как с физических, так и с юридических лиц для финансового обеспечения государства. Взимание налогов регулируется налоговым законодательством. Дисциплинированность возникающих при этом правоотношений достигается путем налогового контроля. С помощью механизма налогового контроля налоговые органы проверяют, как налогоплательщики соблюдают налоговое законодательство.

Для того, чтобы отсутствовало нарушение налогового законодательства, в государстве имеются особые формы налогового контроля, установленные законодательно.

НК РФ предусмотрены и другие формы налогового контроля. На первом месте стоят налоговые проверки. Исходя из практики и изучения данного материала, можно сказать, что этот способ наиболее эффективен.

Что же такое налоговые проверки? Под этим понятием подразумеваются мероприятия, проводимые налоговыми органами, с целью контроля правильности исчисления налоговых сборов, полноты и своевременности их уплаты<sup>2</sup>.

Налоговые проверки классифицируются по нескольким критериям. В зависимости от объема проверяемых данных и места их проведения они бывают двух видов.

Выездная налоговая проверка, бесспорно, является одним из самых эффективных способов контроля за соблюдением налогоплательщиками законодательства о налогах в России. Это серьезное контрольное мероприятие,

Это серьезное масштабное контрольное мероприятие, сочетающий в себе, как правило, нахождением налоговых инспекторов на территории налогоплательщика и изучение большого объема документации. Исключением из этого являются случаи, когда помещение для выездной налоговой проверки не пригодно для прохождения данной процедуры налогоплательщиком. Тогда такая проверка может проходить в территориальной налоговой инспекции. А в случае, если проводится проверка налогоплательщиков — иностранных организаций, признаваемых налоговыми резидентами РФ в порядке, установленном п. 8 ст. 246.2 НК РФ, то такая проверка проводится по месту нахождения обособленного подразделения такой организации.

Выездная налоговая проверка является эффективным способом достичь эффективности налогового контроля и взыскать налоги с недобросовестного налогоплательщика, а так же наказать его в соответствии с законом. Таким образом, главной задачей такой проверки является выявление неуплаченных сумм по налогам.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

<sup>2</sup> [https://www.audit-it.ru/terms/taxation/nalogovaya\\_proverka.html](https://www.audit-it.ru/terms/taxation/nalogovaya_proverka.html).

Выездная налоговая проверка отличается рядом особенностей, которые, имеют большое значение для налогоплательщика, потому что, как свидетельствует юридическая статистика, зная эти особенности, последний в значительной мере может защитить свой бизнес, избежать крупных штрафов и доначислений налогов.

Выездная налоговая проверка проводится на основании решения руководителя (заместителя руководителя) налогового. В ее рамках может быть проверен период, не превышающий трех календарных лет, предшествующих году, в котором вынесено решение о проведении проверки.

Важным моментом является и то, что НК РФ ограничивает количество выездных налоговых проверок в течении календарного года: «налоговые органы не вправе проводить две и более выездные проверки по одним и тем же налогам, за один и тот же период» (кроме случая, предусмотренного п. 10 ст. 89 НК РФ), «налоговые органы не вправе в отношении одного налогоплательщика проводить более двух выездных проверок в год» (исключение — когда решение о повторной проверке принято руководителем вышестоящего налогового органа ФНС России).

Можно отметить, что налоговые органы не должны уведомлять лицо, в отношении которого планируется данная проверка, о ее проведении.

Законодательством установлено, что срок проведения выездной налоговой проверки исчисляется со дня вынесения решения о ее назначении и до дня составления справки о проведенной проверке. Срок выездной налоговой проверки считается в календарных месяцах.

Датой начала выездной налоговой проверки является решение о ее проведении. Этот документ является основанием для осуществления комплекса контрольных мероприятий. Представители проверяющего налогового органа обязаны своевременно вручить и ознакомить налогоплательщика с решением о проведении выездной налоговой проверки. Составляет данное решение налоговый орган, к которому территориально относится проверяемый налогоплательщик. Территориальная налоговая юридического лица определяется его юридическим адресом, а физического, его постоянной пропиской. Такое решение должно быть подписано руководителем (заместителем) налогового органа.

Местом проведения выездной налоговой проверки, как правило, является помещение налогоплательщика. Однако проверка может быть проведена по месту нахождения налогового органа в случае, если помещение у налогоплательщика отсутствует либо его размеры не позволяют разместиться там всем проверяющим. При этом либо сам налогоплательщик должен об этом заявить, либо представителями налогового органа производится выезд и осмотр помещения и принимается соответствующее решение руководителем о переносе проверки в налоговый орган.

Начинается выездная налоговая проверка с прихода на предприятие проверяющих, которые обязаны предъявить налогоплательщику решение о проведении проверки и свои служебные удостоверения, подтверждающие, что они являются должностными лицами налогового органа, имеющими право производить проверку. Отсутствие одного из этих условий дает право налогоплательщику отказать представителям налогового органа в проведении проверки и доступе на территорию предприятия. Вышеуказанное правило действует только при проведении выездной налоговой проверки.

Необходимо отметить, что особое внимание законодатель уделяет срокам проведения выездных налоговых проверок.

В налоговом законодательстве РФ установлено несколько видов сроков выездных налоговых проверок.

Прежде чем более подробно рассмотреть сроки проведения выездных налоговых проверок в России, для сравнения, хотелось бы обратиться к налоговому законодательству зарубежных стран. Итак, в зарубежном налоговом законодательстве можно

отметить несколько тенденций: предельный срок налоговой проверки устанавливается в календарном исчислении (например, в Португалии — 6 месяцев); продолжительность налоговой проверки законодатель ограничивает, указывая на предельный срок фактического нахождения проверяющих на территории налогоплательщика (например, в Италии — 30 дней). А в Австрии, Канаде и некоторых других государствах законодатель вообще не определяет предельный срок налоговой проверки.

Однако, на мой взгляд, если вмешательство налоговых органов в экономическую деятельность проверяемого строго не ограничить определенными сроками, это повлечет за собой неопределенность правового положения последнего, может навредить его отношениям с партнерами, стабильности и планированию хозяйственных операций. Поэтому строгое определение сроков проведения выездной налоговой проверки является важной процессуальной гарантией защиты прав и интересов налогоплательщиков.

В НК РФ установлено, что срок проведения выездной налоговой проверки составляет два месяца. Срок исчисляется календарно.

На практике в установленный двухмесячный срок выездная налоговая проверка, как правило, не укладывается. И здесь законодательством предусмотрено продление срока проведения выездной налоговой проверки до четырех месяцев, а в исключительных случаях — до шести месяцев. При этом, опять же, как показывает практика, все случаи продления, как правило, носят «исключительный» характер.

Очень важно, по каким основаниям налоговый орган может прийти к решению о продлении срока проверки. На уровне федерального закона данный вопрос не урегулирован. Ранее продление сроков выездной налоговой проверки было регламентировано приказом ФНС РФ от 08.05.2015 № ММВ-7-2/189@. Однако 04.01.2019 принят и до настоящего времени действует новый приказ ФНС РФ от 07.11.2018 № ММВ-7-2/628@. В этом приказе установлен более расширенный перечень оснований продления срока проведения выездной налоговой проверки (до четырех месяцев, а в исключительных случаях до шести месяцев), что, на мой взгляд, несомненно, облегчает работу проверяющих налоговых органов и защищает права проверяемых налогоплательщиков. Этими основаниями являются:

1) Проведение проверки организации, которая налоговым законодательством отнесена к категории крупнейших налогоплательщиков. Здесь законодатель исходит из того, что у крупнейших налогоплательщиков и проверяемые территории и объем документов, которые необходимо проверить, значительные, на их проверку, бесспорно, требуется гораздо больше времени.

2) На территории, где проводится проверка, случился пожар, потоп, авария либо какая-либо другая чрезвычайная ситуация, затрагивающая проверяемого налогоплательщика.

3) Налоговый орган получил в ходе проверки информацию, которая свидетельствует о возможном нарушении налогового законодательства и требует дополнительной проверки.

4) Налогоплательщик активно противодействует проведению проверки и это противодействие носит непреодолимый характер.

5) Налогоплательщик не представил по требованию налогового органа в установленный срок документы. При этом он должен письменно уведомить налоговый орган о невозможности представить запрашиваемые документы в установленный срок.

6) Умышленное воспрепятствование доступу проверяющих лиц на территорию налогоплательщика, о чем составляется соответствующий Акт.

7) Непредставление в установленный срок экспертного заключения, перевода, банковской информации, документов от партнеров проверяемого лица, неявка свидетеля.

8) Проведение проверки организации, в составе которой находится несколько обособленных подразделений. В зависимости от их количества проверка может быть продлена до четырех либо до шести месяцев.

Таким образом, вышеуказанный нормативный акт дает точный и более ясный перечень оснований, по которым срок проверки может быть продлен. Если проверяющие усматривают одно из вышеперечисленных оснований, то они должны составить мотивированный запрос о продлении срока проведения проверки и направить его руководителю(заместителю) управления ФНС России по субъекту РФ, который и принимает решение о продлении срока.

Что касается выездной проверки филиалов и представительств, то в данном случае закреплен особый срок — не более одного месяца.

Следующим видом сроков выездной налоговой проверки являются сроки ее приостановления.

Следует отметить, что приостановление срока выездной налоговой проверки возможно только при проведении именно выездных налоговых проверок.

Просто так, по своему личному желанию, выездную налоговую проверку налоговый орган приостановить не может. Для этого должны иметься указанные в законодательстве основания.

На время приостановления проверки проверяющие приостанавливают свою деятельность на территории проверяемого налогоплательщика и направляют различные запросы, например, контрагентам, в иностранные структуры с целью получения дополнительных материалов, касающихся деятельности проверяемого налогоплательщика.

Следует отметить, что в случае истребования документов, которые касаются деятельности налогоплательщика, у его партнеров, приостановление проведения проверки допускается не более одного раза по каждому из них (партнеров). В случае истребования документов у самого налогоплательщика, срок проверки не приостанавливается, он может быть только продлен.

Следует отметить, что указанный выше перечень является исчерпывающим и объемному толкованию не подлежит. То есть все четко прописано и интерпретировать либо расширить по своему усмотрению представители проверяющей стороны его не могут.

В некоторых случаях срок приостановления выездной налоговой проверки может составлять девять месяцев. Это возможно, если налоговый орган не получил необходимую информацию от иностранных государственных органов в течение шести месяцев. Тогда срок приостановления проверки может быть увеличен еще на три месяца.

В случае, если срок выездной налоговой проверки приостанавливается, налоговый орган возвращает налогоплательщику подлинники всех документов, кроме изъятых по выемке. Законодатель предусмотрел все эти моменты, чтобы защитить права и законные интересы налогоплательщиков.

После того, как основания для приостановления проверки отпадают, проверка возобновляется на основании решения руководителя (его заместителя).

На основании вышеизложенного, можно сделать вывод, что на протяжении десятилетий налоговое законодательство нашей страны не стоит на месте, оно совершенствуется, законодатель устраняет имеющиеся дефекты путем более четкого прописания процедур налогового администрирования. Однако анализ судебной практики рассмотрения споров, связанных с выездными налоговыми проверками, показывает недостаточную конкретизацию некоторых норм НК РФ, которые требуют более подробного толкования их смысла; также имеют место правовые коллизии и пробелы в регламентации процедуры выездных налоговых проверок. Все это требует внимательного подхода и глубокого изучения с целью устранения возможных недостатков путем наиболее детальной регламентации порядка проведения выездных налоговых проверок.



© Чекмарева С. В.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Правовые вопросы ограничения дееспособности граждан

**Аннотация.** В статье рассматривается проблема ограничения дееспособности граждан. Проанализированы характерные основания ограничения, закрепленные в гражданском законодательстве РФ. Представлена информация о каждом основании, о процедуре рассмотрения дел по ним, об особенностях подачи искового заявления об ограничении дееспособности, о некоторых их недостатках, о применении статьи 30 ГК РФ.

**Ключевые слова:** дееспособность; гражданин; исковое заявление; процесс; основания ограничения дееспособности; суд.

---

Актуальность данной темы обусловлена тем, что рассматриваемый институт ограничения дееспособности является традиционным и важным институтом гражданского права. Граждане (физические лица), как и юридические лица, являются основными субъектами гражданского права.

Для того чтобы стать субъектом гражданского права гражданин должен иметь правоспособность и дееспособность. Дееспособность, в отличие от правоспособности, не может быть одинаковой, поскольку зависит от совершения волевых действий. Определение дееспособности закреплено в ст. 21 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), как способности гражданина своими действиями приобретать и осуществлять гражданские права и исполнять обязанности.

Статья 22 ГК РФ указывает на то, что граждане не могут быть ограничены в дееспособности, если это не предусмотрено законом.

Основания ограничения дееспособности перечислены в ст. 30 ГК РФ. Первым основанием, которое зафиксировано в данной статье, является пристрастие к азартным играм. Это основание было введено Федеральным законом от 30.12.2012 № 302-ФЗ «О внесении изменений в главы 1, 2, 3 и 4 части первой ГК РФ». В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 23.06.2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой ГК РФ» под пристрастием к азартным играм понимается психологическая зависимость, которая характеризуется труднопреодолимым влечением к игре, а так же расстройствами поведения, психического здоровья и самочувствия лица, проявляющаяся в патологическом влечении к азартным играм, потере игрового контроля, а также в продолжительном участии в азартных играх вопреки наступлению неблагоприятных последствий для материального благосостояния членов его семьи. Недостатком этого основания является то, что в настоящее время отсутствуют нужные медицинские средства, определяющие и подтверждающие у гражданина склонность к азартным играм, из-за этого возможны негативные последствия. Трудности возникают в практике правоприменения действующих норм. Помимо этого, есть сложность в процессе доказывания и из-за проблем, которые возникают при проведении соответствующей экспертизы. Так же в качестве недостатка стоит отметить отсутствие в Гражданско-процессуальном кодексе Российской Федерации (далее — ГПК РФ) норм, в которых говорится о процедуре, связанной с ограничением дееспособности граждан вследствие пристрастия к азартным играм, о круге лиц, которые могут обратиться за защитой своих прав в суд по данной категории дел. На данный момент эти решения применяются по аналогии закона. Автор считает, что для лучшего функционирования п. 1 ст.30 ГК

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор педагогических наук, профессор **Е. В. Протас**.

РФ, в законодательстве должны быть учтены все нюансы, которые были сказаны выше.

Второе основания — злоупотребление спиртными напитками или наркотическими средствами. Это понятие было уточнено в упомянутом постановлении Пленума ВС РФ № 25. Злоупотреблением спиртными напитками или наркотическими средствами, дающим основание для ограничения дееспособности гражданина, является такое их употребление, которое находится в противоречии с интересами его семьи и влечет расходы, ставящие семью в тяжелое материальное положение. Стоит отметить немаловажный момент, что ограничение дееспособности таких лиц не ставится в зависимость от признания лица, который страдает хроническим алкоголизмом или наркоманией.

ГПК РФ содержит нормы, определяющие процедуру признания гражданина ограниченно дееспособным вследствие злоупотребления спиртными напитками или наркотическими средствами. Дело возбуждается на основании заявления либо членов его семьи, либо органа опеки и попечительства, либо медицинской организации, которая на данный момент оказывает гражданину психиатрическую помощь. Заявление обязательно должно в себе содержать информацию об обстоятельствах, которые указывают на то, что гражданин, злоупотребляющий спиртными напитками или наркотическими средствами, ставит свою семью в тяжелое материальное положение.

В постановление Пленума Верховного Суда РФ № 25 уточняется применение п. 1 ст. 30 ГК РФ. Таким образом, если у других членов семьи имеется заработок или иной доход, это не будет являться основанием для отказа в удовлетворении иска. Только при одном условии: если законом будет установлено, что данное лицо должно содержать членов своей семьи, но из-за пристрастия к азартным играм, злоупотребления спиртными напитками или наркотическими веществами нужной помощи не оказывает. Средства доказывания пристрастия лица к азартным играм, злоупотребления им спиртными напитками или наркотическими веществами указаны в ст. 55 ГПК РФ.

Следует отметить особенности подачи искового заявления об ограничении дееспособности гражданина по следующим основаниям:

1) Дело об ограничении гражданина в дееспособности вследствие пристрастия к азартным играм, злоупотребления спиртными напитками или наркотическими средствами возбуждается на основании заявления лиц, упомянутых выше. Следует определить круг лиц, которые относятся к числу членов семьи этого гражданина. Такими являются: супруг, совершеннолетние дети, родители, другие родственники, нетрудоспособные иждивенцы, которые проживают с ним совместно и ведут общее хозяйство.

2) Иск подается по месту жительства гражданина. Если гражданин находится в медицинской организации или в стационарном учреждении, то — по месту нахождения организации или учреждения.

3) Дело рассматривается только с участием самого гражданина, заявителя, прокурора, представителя органа опеки и попечительства.

4) С момента удовлетворения судом искового заявления, гражданин вправе самостоятельно совершать только мелкие бытовые сделки. Другие же сделки он может совершать лишь с согласия попечителя. Однако такой гражданин самостоятельно несет имущественную ответственность по совершенным им сделкам и за причиненный им вред. Попечитель получает и расходует заработок, пенсию и иные доходы гражданина, ограниченного судом в дееспособности, в интересах подопечного.

5) В случаях, когда дело возбуждается по заявлению органа опеки и попечительства или медицинской организации, члены семьи гражданина, в отношении которого решается вопрос об ограничении в дееспособности, также принимают участие в рассмотрении дела. Если кто-то из членов семьи будет возражать против рассмотрения дела, который был начат по заявлению уполномоченных лиц, то это не будет являться основанием для прекращения производства по делу.

б) Основанием прекращения производства по делу будет являться отказ заявителя от своего требования. Другие лица, перечисленные в ч. 1 ст. 281 ГПК РФ, при отказе заявителя от своего требования вправе обратиться в суд с заявлением об ограничении дееспособности того же гражданина по тем же основаниям.

Третье основание ограничения дееспособности лица — это психическое расстройство, вследствие которого гражданин может понимать значение своих действий или руководить ими лишь при помощи других лиц. Необходимо отметить, что сам факт душевной болезни или слабоумия, который может быть очевиден для окружающих или даже подтвержден справкой из медицинской организации, не может являться основанием ограничения гражданина в дееспособности. Лицо с психическими расстройствами может быть признано недееспособным только судом, в порядке, установленном гл. 31 ГПК РФ. Там же выявлены особенности подачи искового заявления об ограничении дееспособности по данному основанию:

1) Дело возбуждается на основании заявления следующих лиц: членов семьи гражданина, близких родственников, органа опеки и попечительства, медицинской организации, оказывающей психиатрическую помощь, или стационарного учреждения социального обслуживания для лиц, страдающих психическими расстройствами.

2) Иск также должен быть подан по месту жительства гражданина. Если гражданин находится в медицинской организации или в стационарном учреждении, то — по месту нахождения организации или учреждения.

3) Обязательным в рассмотрении данного дела будет являться заключение о состоянии психики гражданина, которое по требованию суда должно быть выдано судебно-психиатрической экспертизой.

4) Дело рассматривается только с участием самого гражданина, заявителя, прокурора, представителя органа опеки и попечительства.

5) При наличии достаточных оснований суд удовлетворяет исковое заявление, тем самым лишая гражданина права самостоятельно распоряжаться своими доходами. Так же этот гражданин будет нести самостоятельно имущественную ответственность по сделкам, которые он совершил в соответствии с гражданским законодательством.

6) Если состояние психического здоровья гражданина, признанного недееспособным, улучшится, то суд может признать его дееспособным. Основанием для такого решения будет служить заключение психиатрической экспертизы. Признание гражданина дееспособным влечет отмену установленной над ним опеки.

В п. 4.2 Постановления Конституционного суда РФ от 27.06.2012 № 15-П «По делу о проверке конституционности пунктов 1 и 2 статьи 29, пункта 2 статьи 31 и статьи 32 ГК РФ в связи с жалобой гражданки И. Б. Деловой» указывается такой медицинский критерий, как степень выраженности нарушений психических функций, а так же есть рекомендация о том, что нужно учитывать степень тяжести психического расстройства лица. В приказе Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 23.12.2009 № 1013н выделяются четыре степени выражения стойких нарушений функций организма человека, в том числе и психических:

- 1 степень — незначительные нарушения,
- 2 степень — умеренные нарушения,
- 3 степень — выраженные нарушения,
- 4 степень — значительно выраженные нарушения.

Из этого следует, что при ограничении дееспособности гражданина с психическими расстройствами и наделении его дополнительными возможностями, обеспечивающими защиту его прав и интересов, необходимо учитывать степень тяжести психического расстройства, проявляющийся в степени выраженности нарушений психических функций, и влияние психического расстройства на интеллектуальный и/или волевой уровень данного лица.

Таким образом, дееспособность юридически обеспечивает активное участие гражданина в экономическом обороте, хозяйственной жизни, реализации своих имущественных прав, в первую очередь права собственности, а также личных неимущественных прав. Дееспособность граждан является юридическим средством выражения свободы «суверенитета» физического лица в сфере имущественных и личных неимущественных отношений.

© Чумакова И. В.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## **Слияние и поглощение (M&A) как одно из направлений повышения производительности труда в транспортных компаниях**

**Аннотация.** В статье рассматривается правовое регулирование сделок слияния и поглощения, как одного из направлений повышения производительности труда на транспорте, в том числе сравнительно-правовой анализ использования данных сделок за рубежом, а также практическое использование сделок M&A в настоящее время.

**Ключевые слова:** сделки слияния и поглощения (M&A); слияние; поглощение; транспортные компании; производительность труда.

---

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что в настоящее время, в условиях постоянной конкуренции на рынке труда, а также существования нестабильной экономики, любому индивидуальному предпринимателю и юридическому лицу для успешного бизнеса и развития благоприятных последствий, требуется развивать и повышать объем производства компании, искать пути для реализации продукции, в целях повышения эффективности спроса на те или иные услуги. И для достижения всех этих задач, необходимо повышение производительности труда.

Стоит сказать, что сделки слияния и поглощения играют важную роль в развитии бизнеса в целом. Они не только обладают своей эффективностью, но и характеризуются стратегической направленностью в управлении деятельностью той или иной организации.

Слияния и поглощения (M & A) являются одним из факторов повышения эффективности как отдельных отраслей права, так и всей экономики вместе. Помимо этого, в результате заключения сделок слияния и поглощения происходит «перетекание» капитала в более эффективные отрасли и к более способным предпринимателям<sup>2</sup>. В первую очередь, следует сказать о разграничении понятий: «слияние» и «поглощение», так как, несмотря на схожесть данных терминов сами по себе они имеют отличительные особенности. Так, слияние представляет собой одну из форм реорганизации юридического лица, которая закреплена в ГК РФ и иных нормативных правовых актах. В российском законодательстве отсутствует детальное определение термина «слияния». Гражданский кодекс Российской Федерации содержит лишь общие нормы, которые в свою очередь устанавливают процедуру реорганизации юридического лица, в том числе и в форме слияния. Более детально процедура реорганизации в виде слияния урегулирована Федеральными законами от 26.12.1995 № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» и Федеральным законом от 8.02.1998 № 14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью». Таким образом, понятие «слияние» зачастую рассматривается в качестве одной из форм реорганизации юридического лица.

Однако данный термин можно толковать иначе: слияние представляет собой установление контроля над активами, а также имуществом компании с помощью объединения юридических лиц, приобретения контрольного пакета акций, а также долей юридического лица. Исходя из чего, можно сделать вывод, что слияние основывается на обладании и управлении капитала другого юридического лица, с которым происходит объединение. В настоящее время, чаще всего под словосочетанием «слияния и поглощения» подразумевают способ установления контроля над компанией и ее актива-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент **С. А. Правкин**.

<sup>2</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)» от 30.11.1994 № 51-ФЗ.

ми, будь это приобретение акций, банкротство или покупка здания или иного недвижимого имущества, которое находится в федеральной собственности<sup>1</sup>. Если обратиться к заграничному опыту по регулированию сделок M&A, можно заметить подробное изучение рассматриваемых процессов. Лидером в данном вопросе, несомненно, являются США и Великобритания. Этому способствует огромное развитие фондового рынка, акционерного капитала, в том числе и культурные традиции. Интересен опыт Великобритании, которая характеризуется саморегулированием рынка слияний и поглощений. Положения Кодекса Сити по слияниям и поглощениям не охватывают всю сферу действия этого явления, которая отличается местностью применения. При этом, необходимо сказать, что контроль над сделками осуществляется уполномоченным Комитетом по сделкам слияниям и поглощениям<sup>2</sup>. Отличительной особенностью в правовом регулировании вопроса данной темы за рубежом является то, что в России не осуществляется тщательное регулирование данных вопросов, поскольку в европейских странах правовое регулирование корпоративных отношений развито достаточно давно.

В сделках со слиянием выделяют несколько процедурных форм:

- 1) процедура, связанная с объединением компаний (объединение при помощи реорганизации: слияния и присоединения);
- 2) процесс, взаимосвязанный с приобретением долей акций или активов;
- 3) операция, сопряженная с консолидацией.

Примером установления контроля одной компании над другой может служить сделка слияния крупнейшей германской авиакомпании Lufthansa и британского авиаперевозчика BMI, в результате которой Lufthansa приобретет 50% акций BMI. До совершения сделки данная авиакомпания Lufthansa уже владела пакетом в 30% акций. А объединение двух компаний в форме слияния произошло с целью увеличения числа рейсов, которые выполнялись из лондонского аэропорта Хитроу. В результате чего, благодаря заключению данной сделки Lufthansa по числу рейсов будет уступать только крупнейшему британскому авиаперевозчику British Airways<sup>3</sup>. Далее необходимо рассмотреть термин «поглощение». Однако стоит отметить, что анализ понятия «поглощение», также как и «слияние» законодательством РФ не предусмотрено. Но, несмотря на это, многие научные деятели выделяют термин «поглощение» в двух подходах:

- 1) во-первых, поглощение как одна из форм реорганизации юридических лиц;
- 2) во-вторых, как установление полного контроля над активами юридического лица.

Существует множество различных мнений относительно понятия «поглощение», но в большинстве случаев прослеживается связь и схожесть между собой, исходя из чего, можно прийти к выводу, что поглощение представляет собой сделки, которые связаны с приобретением и установлением контроля и управлением одной организацией над другой с приобретением права собственности на нее.

Сделки слияния и поглощения компаний являются одним из важных элементов корпоративного регулирования, которое относится к сфере корпоративного права.

Целями заключения данных видов сделок являются:

- быстрый рост;
- увеличение прибыли компании;
- повышение финансовой устойчивости компании;

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 28.12.2009 № 381-ФЗ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации».

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2019 № 466-р «Об утверждении программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года».

<sup>3</sup> Бегаева А. А. Корпоративные слияния и поглощения: проблемы и перспективы правового регулирования / отв. ред. Н. И. Михайлов. М. : Инфотропик Медиа, 2010.

- противостояние конкуренции;
- заинтересованность инвесторов в крупной, прибыльной и стабильной компании;
- повышение производительности труда.

Сделки слияний и поглощений выступают в качестве способа повышения не только конкурентоспособности транспортных компаний, но и выступают одним из факторов увеличения производительности труда в различных российских компаниях<sup>1</sup>.

Практику поглощения можно рассмотреть на примере двух транспортных компаний: Volkswagen и Porsche. В 2008 г. транспортная компания Porsche продала большое количество единиц техники, в результате чего прибыль составила 13,5 млрд. долл. Получив большую прибыль, генеральный директор задумал приобрести Volkswagen — крупнейшего автопроизводителя в Германии. Начиная с 2005 г., небольшая компания Porsche скупала акции и опционы Volkswagen, при этом, не привлекая всеобщего внимания, а в октябре 2008 г. заявила, что контролирует целых 74% акций. К 2008 г. последствия финансового кризиса снизила вероятность того, что компании Porsche удастся найти достаточное количество средств на покупку новых акций компании Volkswagen. Однако компании Porsche, которая остановилась в одном шаге от приобретения компании Volkswagen, через пять месяцев пришлось взять займы один миллиард долларов у компании, которую они намеревались купить. В 2009 году произошло слияние компаний: компания Volkswagen приобрела автомобильный бизнес Porsche за 11,3 млрд. долл. А в 2012 г. произошло полное поглощение компании Porsche<sup>2</sup>. Как показывает мировой опыт одной из сложнейших стадий совершения слияния или поглощения компаний является процесс объединения производственных, управленческих и человеческих ресурсов объединяемых предприятий.

Одним из средств повышения производительности труда на транспорте является заключение сделок слияния и поглощения. В практике за рубежом политика в корпоративной сфере слияний и поглощений является частью поддержки конкуренции, а также антитрестовская политика, деятельность которой направлена на контроль развития монополий при помощи издания антитрестовских законов. Такая тенденция сделок M&A включает контроль за внешнеторговой экономической деятельностью. Объектами данного государственного контроля выступают:

- 1) злоупотребление главенствующим положением одной или нескольких компаний;
- 2) сговоры или соглашения корпораций.

История заключения слияний в США начинается с 1890-х гг. Законодательное регулирование сделок M&A было связано с принятием в 1914 г. антитрестовского закона Клейтона, на основании чего была введена совокупная правовая норма (ст. 7). Согласно данной норме, любые сделки по слиянию, которые ограничивают конкуренцию, должны находиться за пределами закона<sup>3</sup>. Если рассматривать правовое регулирование законодательства по данному вопросу в Российской Федерации, то основополагающими нормами будут являться ГК РФ (ст. 57, 58, Федерального закона «Об акционерных обществах» ст. 15 и 51 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью»), которые в свою очередь выделяют такие виды реорганизаций как:

- слияние;
- присоединение;
- разделение;

---

<sup>1</sup> Бизнес. Толковый словарь. М. : ИНФРА-М, 1998.

<sup>2</sup> Вилков И. Н. «Влияние слияний и поглощений на повышение эффективности компаний и отраслей» // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2014.

<sup>3</sup> Калашников Г. О. Регулирование слияний компаний по праву ЕС: вопросы контроля // Международное публичное и частное право. 2004. № 2 (17).

- выделение;
- преобразование.

Согласно ст. 58 ГК РФ при слиянии юридических лиц права и обязанности каждого из них переходят к вновь возникшему юридическому лицу. А на основании ст. 16 Федерального закона «Об акционерных обществах» и ст. 52 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью» предусматривает, что слиянием коммерческих организаций признается возникновение нового общества при условии передачи ему всех прав и обязанностей двух или нескольких обществ с прекращением последних. Необходимо сказать, что законодательство РФ в области защиты конкуренции и конкурентной политики претерпело ряд изменений в ходе последовательного принятия новых законов, включая Федеральный закон «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» и многих изменений, которые внесены в ныне действующие законодательные акты. Законодательная база конкурентной политики в области слияний и поглощений в настоящее время включает в России также Федеральный закон «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации», КоАП РФ, а также нормативно-правовые акты ФАС, в том числе приказ ФАС России № 220 «Об утверждении порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» и ряд других. При этом регулирование данного вида сделок осуществляется в России в рамках контроля координации экономической деятельности (за экономической концентрацией). Сама же конкурентная политика, включает в себя также политику регулирования монополистической деятельности, объектами которой выступают злоупотребление главенствующим положением и соглашения, в том числе сговоры компаний, а также, с учетом международного опыта, оценку структуры рынка и прозрачности рыночных процессов, анализ изменения благосостояния общества в результате заключения сделок и др.

В 2017 г. транспортная компания DPD завершила сделку по слиянию с оператором экспресс-доставки СПСР (российская компания по экспресс-доставке, которая оказывала комплекс услуг по доставке документов, малогабаритных, крупногабаритных и негабаритных грузов по России и за рубежом), по мнению эксперта: «заключение данной сделки может оказать положительное влияние для рынка логистики в текущий момент, так как это позволит пережить кризис данным компаниям и уменьшит конкуренцию и устаканит цены на услуги». В 2018 г. компания GEFCO приобрела испанскую транспортную компанию GLT, специализирующуюся на перевозках между Европой и Марокко. В GEFCO утверждают, что эта покупка позволит укрепить позиции компании в период быстрого роста торговли между Европой и африканской страной в сфере автомобильной промышленности, и торговли в розницу. Приобретение компании GLT носит стратегическое значение для расширения сети компании, а также профессионального развития и позволит создать условия для будущего роста бизнеса. Ожидается, что автомобильный сектор вырастет с 6 млрд. евро (данные на 2016 г.) до 10 млрд евро в 2020 г. (совокупный среднегодовой темп роста — 14%). То есть за счет поглощения одной компании другой, объем прибыльности организации увеличился в несколько миллиардов евро.

В 2012 г. число сделок M&A на грузовом железнодорожном транспорте увеличилось и побило все рекорды. Самой крупной сделкой 2011 г. стала продажа ОАО «Российские железные дороги» 75% акций. Стоимость сделки составила 125,375 млрд. руб., что в пересчете на количество вагонов в управлении компании составило примерно 534 тыс. руб. за вагон. ОАО РЖД продало на рынок 49% акций компании — сначала около 15% через частное размещение и затем еще 35% через IPO. Кроме того, согласно Распоряжению Правительства: по долгосрочной программе развития ОАО «Российские железные дороги» до 2025 г., п. 3 предусмотрено, что открытое акционерное общество «Российские железные дороги» в дальнейшем намеренно продолжать развитие бизне-



са за рубежом, за счет расширения географии присутствия, а также за счет продвижения «экспортного» холдинга, который будет формироваться по таким направлениям как: проекты по финансированию, проектированию) и дальнейшей эксплуатации железных дорог, управление железнодорожными комплексами, предоставление комплексных транспортно-логистических услуг.

Еще одной крупной сделкой M&A на железнодорожном рынке являлось поглощение транспортных компаний: Globaltrans и «Металлоинвесттранс». Объектом поглощения со стороны группы Globaltrans стала компания «Металлоинвесттранс» — оператор холдинга «Металлоинвест» 100% акций компании оценены в \$540 млн. Объявляя о сделке, которая, представители покупателя заявили, что покупка «Металлоинвесттранса» позволит увеличить собственный вагонный парк Globaltrans на 21%, до 48 тыс. единиц, объем перевозок — на 24%, до 86,5 млн т. В настоящее же время, сумма заключения данных сделок (M&A) с участием российских компаний в 2018 г. в отличие от 2017 года выросла на 134%. Однако несмотря на увеличение объема сделок M&A в целом (то есть с участием как российских, так и иностранных инвесторов), за 2018 г. их число сократилось на 25%. В том числе, приобретение российских активов иностранными компаниями снизилось на 15% как в количественном, так и на 11% в стоимостном выражении (рис. 1).



Рис. 1. Сделки M&A с участием российских компаний

Таким образом, на основании всего изложенного, а также рассмотрения данной темы на практике, можно прийти к выводу, что сделки слияния и поглощения по сей день не утрачивают популярности, а наоборот являются актуальными и выгодными для транспортных компаний не только в Российской Федерации, но и за рубежом. Заключение такого рода сделок приводит не только к эффективности, но и способствуют развитию, надежности компании, а также сохраняют баланс компании в условиях нестабильной экономики и постоянной конкуренции на рынке труда. В случае, если компания находится на грани банкротства, выгодным способом остаться «на плаву» будет: обращение за помощью о слиянии или же поглощении к другой компании при условии, что данная компания согласится заключить одну из сделок, в связи с чем в случае положительного результата компания приобретает помимо капитала еще и более опытных сотрудников, что приводит к большей производительности труда.

Заключение сделок слияний и поглощений на транспорте обладает в ряде случаев преимуществами: это четко прослеживается в процессе конкуренции на рынке труда. Помимо того, что это позволяет укрепить «стойкость» компаний во время экономического кризиса или банкротства компаний, но также несет еще и прибыльность, в том числе — является фактором роста производительности труда в транспортной отрасли и экономике в целом. Транспортная сфера за счет выгодных слияний и поглощений превращается в «локомотив» развития всей страны с учетом протяженности ее транспортных путей.

© Шемшур А. А.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
alins\_shemshur@mail.ru

## Правовое регулирование банковской гарантии в современных условиях

**Аннотация.** В работе рассказывается экономическая и правовая характеристика положения, относящиеся к применению банковских гарантий. Рассказывается порядок выдачи банковской гарантии, описана взаимосвязь гаранта, принципала и бенефициара.

**Ключевые слова:** банковская гарантия; государственная закупка; документация; кредитование

---

Банковская гарантия — это новый инструмент в экономике. Использование банковской гарантии в предпринимательском функционировании наводит на теоретические вопросы, требуемые научного раскрытия. Рассматривая юридическую литературу предназначенной банковской гарантии, можно выделить такие главные вопросы как правовая структура банковской гарантии, лица, которые могут быть на сторонах гаранта, также независимость банковской гарантии от обязательств. При исследовании банковской гарантии остается много не раскрытых вопросов, необходимых для дополнительной детализации развития процесса. В понятии банковской гарантии нет охватывающего признака как совокупности инструмента роста кредитных взаимоотношений. Мало раскрыты вопросы формирования, развития и изменения банковской гарантии. Сейчас актуальны вопросы связи и отношения с другими финансовыми продуктами. На данный момент остаются не раскрыты вопросы как спрос и предложение банковской гарантии, направление и планы развития. Нет и статистических показателей продаж банковских гарантий. Вышеперечисленные проблемы нуждаются в научном исследовании с задачей выстроить рекомендации по использованию банковской гарантии управляющим субъектам финансовой деятельности. Под банковской гарантией рассматривают, ответственность гаранта выплатить гарантируемый долг, до приближения гарантийного случая, таким случаем является невыплата заемщиком по договору определенной суммы и в указанный срок. В банковской гарантии есть 3 стороны: первый — это бенефициар, является кредитором, а также поставщиком товара и услуг. Вторым является принципал — это заемщик по сделке. Третий — это гарант, гарантом является страховая компания или кредитная организация, которая берет на себя ответственность погасить долг за принципала в случае, если не будет вовремя погашен долг. В данной статье хочу также разобрать на части основы банковской гарантии. Начнем с банковской гарантии — это односторонняя сделка, при ее заключении хватает только согласия от гаранта. Банковская гарантия (БГ) — это письменная ответственность гаранта выплатить по требованию заказчика (бенефициара) денежные средства с условиями указанного обязательства. Банк-гарант может по требования принципала выдать от своего имени письменное обязательство об оплате бенефициару нужную сумму денег, в соотношении с условиями гаранта. Можно охарактеризовать банковскую гарантию, это независимое и отдельные обязательства банка (гаранта) по выплате суммы, определенной гарантии, бенефициара в случае неисполнения определенного обязательства со стороны принципала. Системой правоотношений возникают в при-

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.

менении банковской гарантии проявляется как прямая, так и косвенная. Кредитный договор, который может быть использован для предоставления гарантии, например косвенными гарантиями. Принципал и бенефициар, ими могут выступать любые субъекты предпринимательской деятельности, либо от своего имени, либо самостоятельно участвующие в экономическом обороте. К данному виду субъекта относятся: физические лица, юридические лица, государство в лице его органов, подразделения предприятия. К физическим лицам относятся предприниматели, к юридическим — некоммерческие организации и сами предприятия. К коммерческим организациям относятся — хозяйственные общества, муниципальные и государственные унитарные предприятия, товарищества, производственные кооперативы. Обращаем свое внимание к ст. 368 ГК РФ, банковские гарантии выдают только банки, страховые организации и иные кредитные учреждения. То есть гарантом не могут выступать все субъекты предпринимательской деятельности. Действующее Российское законодательство ограничивает круг субъектов, «горящие» выступить в качестве гаранта по БГ. Для бенефициара банковская гарантия — это прежде всего надежный способ обеспечения исполнения основного обязательства. Принципал благодаря использованию банковской гарантии получает реальную возможность заключать сделки с крупными контрагентами, в том числе зарубежными, не отвлекая собственных средств. Банковская гарантия широко используется и в расчетных отношениях субъектов предпринимательской деятельности с государственными органами. Законные интересы гаранта представлены в ряде элементов конструкции банковской гарантии. Одним из таких элементов является право регрессных требований к принципалу по вопросу возмещения сумм, уплаченных бенефициару по банковской гарантии, которое определяется соглашением гаранта с принципалом, за исключением возмещения сумм, уплаченных бенефициару не в соответствии с условиями гарантии или за нарушение обязательства гаранта перед бенефициаром, если соглашением гаранта и принципала не предусмотрено иное.

В качестве гарантов по БГ могут выступать банки и кредитные учреждения.

БГ могут выдаваться как банками, так и страховыми организациями, включенными в реестр ФТС России размещенный в ЕИС. На данный момент в реестр ФТС России входят 215 банков и кредитных организаций и 14 страховых организаций. Сроки и условия выдачи гарантий банки устанавливают самостоятельно. Примерная плата за выдачу гарантий составляет 8%. На основании БГ выдается сертификат, который предоставляется в пункте пропуска.

Например, в России практикуются небанковские кредитные учреждения. Такого вида учреждения существует три вида:

- клиринговое учреждение;
- расчетный центр;
- организация инкассации.

Следуя Федеральному закону «О банках и банковской деятельности» выдача банковских гарантий является одной из банковских операций и относится к числу банковских услуг, реализующих кредитную функцию банковской системы. Эта функция выражается в таком перераспределении собственных и привлеченных средств, которое обеспечивает одновременно прибыльность операций кредитной организаций, так и эффективность с точки зрения развития экономически перспективных отраслей в макроэкономических масштабах.

Требования к содержанию банковских гарантий:

- 1) Сумма банковских гарантий;
- 2) Перечень обеспеченных обязательств;
- 3) Обязанность гаранта уплатить заказчику неустойку (в размере 0,1%) за каждый просроченный календарный день;

- 4) Условие, согласно которому исполнением обязательств гаранта является фактическое поступление денежных средств на счет заказчика;
- 5) Срок действия банковских гарантий (не менее чем 1 месяц);
- 6) Условия, предусмотренные договором для предоставления БГ (ст. 157 ГК РФ);
- 7) Установленный перечень документов, предоставляемых заказчиком банку.

По назначению:

- 1) БГ обеспечивают полную оплату;
- 2) Цель гарантии — компенсация убытков заказчика. Гарантии обеспечивают качество и срок исполнения своих обязательств.

По обеспечению:

- 1) Покрытые гарантии. Такой вид гарантии выдают при условии внесения денежных средств на счет покрытия;
- 2) Непокрытые гарантии. Данные гарантии выдаются при предоставлении залогового имущества — недвижимость, транспорт, депозит.

По характеру:

1) Отзывные гарантии. Такие гарантии могут быть изменены либо аннулированы банком, по поручению подрядчика в любой момент, без необходимого оповещения заказчика.

2) Безотзывные гарантии. В этом случае гарантии не могут изменяться, а тем более аннулироваться без согласия заказчика.

Можно сделать вывод, банковская гарантия обладает уникальной юридической конструкцией и несомненными преимуществами перед другими способами обеспечения исполнения обязательств, чем и обусловлено ее широкое применение в предпринимательской деятельности.

© Якимов А. С.<sup>1</sup>

— студент Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
yakimov0709@gmail.com

## **Правовое регулирование конкуренции и монополии в предпринимательской деятельности**

**Аннотация.** Данная статья посвящена правовому регулированию конкуренции и монополии в предпринимательской деятельности. В статье проводится анализ основных нормативно-правовых актов, регулирующих конкуренцию и монополию в Российской Федерации. Основное внимание в статье уделяется выявлению проблем в указанном правовом поле, а также предложениям по их решению с авторской позиции. Методологическую основу статьи составили современные достижения теории познания.

**Ключевые слова:** конкуренция; недобросовестная конкуренция; монополия; монополизация; правовое регулирование; проблемы правового регулирования; предпринимательство; предпринимательская деятельность; развитие предпринимательства; субъект рынка; противодействие монополизации экономики.

---

Отличительной чертой современной рыночной экономики является преобладание предпринимательского способа хозяйствования, при котором конкуренция выступает в качестве важнейшего рыночного механизма, а ее регулирование является важным правовым институтом. Деятельность по правовому регулированию конкуренции призвана создавать адекватные условия для осуществления предпринимательской деятельности.

Обеспечение устойчивого экономического развития России требует от рынка обязательного существования здоровой и развитой конкурентной среды, в рамках которой можно осуществлять свободное соперничество между экономическими субъектами, а также запретов на осуществление недобросовестной конкуренции и установления ограничительных правовых мер, которые будут эффективно препятствовать формированию и распространению монополии.

Правовые основы регулирования конкуренции и монополии в предпринимательской деятельности закрепляются в различных нормативных документах. Так, например, в Конституции РФ закрепляются основополагающие принципы функционирования рыночной экономики — свобода предпринимательства и поддержка конкуренции (ст. 8), а также установлен запрет в отношении осуществления недобросовестной конкуренции и монополизации (ст. 34). Кроме того, в Конституции территория РФ признается единым экономическим пространством, обеспечивающим свободу перемещения финансовых средств, услуг и товаров.

Закрепленные в Конституции принципы получают развитие в Федеральном законе от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях и Федеральном законе от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции». Термин «конкуренция» закреплен в Федеральном законе «О защите конкуренции», в соответствии с которым под конкуренцией понимают соперничество экономических субъектов, не обладающих или ограниченными в возможности собственными действиями оказывать влияние в одностороннем порядке на условия товарного обращения на конкретном рынке.

---

<sup>1</sup> Научный руководитель — кандидат юридических наук, доцент С. А. Правкин.

С правовой точки зрения конкуренция рассматривается как обязательное условие, наличие которого обеспечивает осуществление и развитие предпринимательской деятельности. Объектами конкурентной борьбы могут выступать ресурсы, необходимые для осуществления производства услуг и товаров, потребители, инвестиционные проекты, сегменты рынка или рынок в целом [1].

Результатом конкуренции является направление ресурсов в те отрасли производства, продукт которых пользуется наибольшим спросом у потребителей, что обусловлено борьбой в отношении потребительского спроса. Механизм конкуренции выступает одним из регуляторов рынка, действующим даже без применения административно-правового принуждения и позволяющим хозяйствующим субъектам получать положительный финансовый результат.

Таким образом, конкуренцию можно назвать одним из наиболее существенных преимуществ рыночной экономики. При этом необходимо решать возникающие проблемы с отсутствием должного правового регулирования конкуренции, что грозит негативными проявлениями, способными дестабилизировать всю предпринимательскую деятельность и экономическую систему страны.

Каждый отдельный хозяйствующий субъект предпринимательской деятельности ориентирован на достижение главной цели — получение прибыли, то есть его основная задача на рынке состоит в извлечении выгоды. В условиях отсутствия контроля, направленного на защиту конкуренции, участники рынка могут использовать такие методы и приемы соперничества, которые не только не окажут положительного влияния на развитие их предпринимательской деятельности, но и отрицательно скажутся на всей экономике в целом.

Примерами таких приемов являются: приобретение патентов без намерения использовать объекты, которые они защищают; реклама, содержащая дискредитирующую конкурентов информацию; введение потребителей в заблуждения посредством предоставления ложной информации об услугах и товарах и т. д. [2]

Таким образом, необходимость решения проблем правового регулирования конкуренции обусловлена объективными причинами, выражающимися в необходимости определения правил поведения на рынке. В сфере правового регулирования государство должно сосредотачивать усилия на поддержании конкуренции, осуществляемой в рамках правового поля, то есть добросовестной, посредством наделяния предпринимателей правом осуществления конкурентной борьбы в пределах установленных правовых границ ее допустимости.

Следующей проблемой является то, что конкуренция не может рассматриваться исключительно в положительном аспекте, поскольку ее усиление может создать предпосылки для развития монополии. Определение монополистического положения на рынке в рамках правовой базы дается через понятие «доминирующее положение» субъекта хозяйствования на рынке, под которым понимается положение экономического субъекта или группы субъектов на конкретном рынке, наделяющее его возможностью оказания решающего влияния на условия функционирования этого рынка и затруднения проникновения на этот рынок других субъектов [4].

Законодательством допускается существование естественных монополий. На современном этапе существует ряд проблем, связанных с антимонопольным регулированием, вытекающих из трактовки антимонопольного законодательства. Задача состоит не в препятствовании образованию монополий, а в таком правовом регулировании, которое бы сводило негативные последствия образования монополий к минимуму. Для этого была утверждена «Стратегия развития конкуренции и антимонопольного регулирования в Российской Федерации на период 2013—2024 годы», которая направлена на реализацию законотворческих инициатив в области правового регулирования конкуренции и монополии в предпринимательской деятельности.

В определении естественной монополии говорится, что товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем, спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров.

Федеральным законом «О естественных монополиях» определено, что такие товары относятся к нефтегазовой отрасли, но в научной литературе высказывается мнение, с которым следует согласиться, что существует целый ряд товаров другого рода, которые потребителю придется приобретать, независимо от цены, таких как: хлеб, молоко, сахар, соль, крупы, картофель, мобильная связь, интернет и некоторые другие, ведь в практике Федеральной антимонопольной службы наблюдаются случаи необоснованного завышения цен на указанные группы товаров [5]. Поэтому видится целесообразным разработать специальный правовой механизм регулирования уровня цен на подобного рода товары.

В целом регулирование конкуренции и монополии должно стать одной из стратегических задач развития предпринимательской деятельности в национальной экономике России, что ставит в правовом поле следующие задачи: во-первых, формирование условий, обеспечивающих развитие конкуренции по всех областях, кроме естественных монополий; во-вторых, препятствование вмешательству государства в функционирование рыночной экономики; в-третьих, обеспечение правовых гарантий равного доступа к продуктам естественных монополий и обеспечение условий для возникновения добросовестной конкуренции в этих отраслях.

Таким образом, подводя итоги статьи можно сделать вывод о том, что сегодня правовое регулирование в России переживает бурное развитие в части законотворческих инициатив с целью решения имеющихся проблем регулирования конкуренции и монополии в предпринимательской деятельности, которое направлено на создание условий для добросовестной конкуренции и предупреждения монополизации рынка. Решение обозначенных проблем и реализация соответствующих правовых мер послужит развитию национальной экономики и повышению конкурентоспособности отечественной предпринимательской деятельности.

### **Литература**

1. Гоман, И. В. Конкуренция и государственное регулирование экономики РФ // Вестник СамГУ. — 2015. — № 2 (124). — С. 116—122.
2. Ларионова, А. А. Антимонопольное регулирование: проблемы и основные направления его совершенствования в Российской Федерации // Проблемы науки. — 2015. — № 9. — С. 112—115.
3. Любященко, С. Н. Антимонопольное регулирование и развитие конкуренции в России: проблемы и перспективы // Новая наука: Стратегии и векторы развития. — 2015. — № 5. — С. 165—168.
4. Обернихина, В. Д. Государственное регулирование в сфере конкуренции, борьба с монополизмом в России // Научный альманах. — 2016. — № 9. — С. 125—130.