

**ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«ВЕСТНИК ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МИИТ»
№ 1 (37) — 2022**

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

Содержание

<i>Аветисян Г. К.</i> Проблемы миграции в современном мире	4
<i>Бабурова А. А.</i> Транспортная безопасность — фактор, обеспечивающий жизнедеятельность населения страны	7
<i>Барковская В. А.</i> Правовые аспекты аудиторской деятельности в Российской Федерации	15
<i>Бельтюкова М. И.</i> Иностраннные инвестиции: сущность и виды	22
<i>Беляева С. И.</i> Механизмы формирования медиапространства Московского метрополитена в общем векторе диджитализации общественных коммуникаций и общественных отношений с точки зрения закона и социологии.....	26
<i>Борисов Д. Г.</i> Организационно-правовые основы системы управления на железнодорожном транспорте.....	37
<i>Борисов Д. Г.</i> Правовые акты государственного управления транспортом	45
<i>Горбунова Е. А.</i> Правовое регулирование наследования по завещанию: проблемы и пути их решения.....	50
<i>Евстифеев И. В.</i> Проблемы правового регулирования в период перехода к цифровой экономике	56
<i>Жеканец Д. С.</i> Некоторые вопросы противодействия незаконному обороту оружия	66
<i>Калинтива А. М.</i> Организационно-правовые основы обеспечения законности деятельности таможенных органов на воздушном транспорте	72
<i>Карabut А. С.</i> Проблемы обременения жилых помещений завещательным отказом ...	79
<i>Макарова М. М.</i> Особенности удовлетворения требований кредиторов по текущим платежам	84
<i>Макарьян К. З.</i> О целесообразности количественного расчета коррупционных рисков.....	89
<i>Малашенков Н. А.</i> Особенности морской перевозки груза.....	94
<i>Матвеева Е. А.</i> Правовые основы проектной деятельности в интересах развития транспортной системы	100
<i>Мокрицына А. С.</i> Суд присяжных в России: история и перспективы развития	106
<i>Молодова К. В.</i> Правовое обеспечение безопасности на Московском метрополитене в период пандемии COVID-19.....	111
<i>Невзорова Ю. А.</i> Проблемы реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги».....	115
<i>Рагимханова Ф. И.</i> Проблема создания административных судов в Российской Федерации.....	122
<i>Самохина В. Н., Бокиева К. Ш.</i> Проблемы русскоязычного населения в странах постсоветского пространства	127
<i>Сергута С. В.</i> Обеспечение кибербезопасности в деятельности морского транспорта	131
<i>Скирдин П. В.</i> Транспорт в развитии внутреннего туризма	139
<i>Скирдин П. В.</i> Особенности договора буксировки.....	146
<i>Смирнова А. А.</i> Негативные последствия законодательных инициатив в сфере государственных закупок	152
<i>Ступак О. В.</i> Органы управления в корпорациях и их компетенция	156
<i>Ступак О. В.</i> Корпоративное управление в Российской Федерации.....	159
<i>Украинченко К. В.</i> Конституционно правовое регулирование защиты материнства и детства в Российской Федерации	162
<i>Фендрикова Л. М.</i> Организационно-правовые основы профилактики возникновения и урегулирования конфликта интересов для работников открытого акционерного общества «Российские железные дороги»	167

<i>Чудиновских Л. А.</i> Правовое регулирование лицензирования отдельных видов деятельности.....	172
<i>Яблонская А. В.</i> Специфика налогообложения пригородных железнодорожных перевозок на современном этапе.....	177
<i>Бокиева К. Ш.</i> Вклад женщин в период Великой Отечественной войны.....	181
<i>Вишняков А.</i> Воспоминания о своих предках — участниках Великой Отечественной войны	186

© Аветисян Г. К.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
aaa_g99@mail.ru

Проблемы миграции в современном мире

Аннотация. В данной статье рассмотрены актуальным проблемам миграции в современном мире. Миграция — явление очень древнее. Миграция — это любые перемещения или переселения как внутри страны (внутренняя), так и за ее пределы (внешняя). В современном мире миграция населения приобретает глобальный характер. Это является следствием экономических, политических, социальных и культурных и других преобразований. В результате анализа раскрыта сущность основных последствий миграционных процессов. Результатом миграции является рост населения, что влечет за собой избыток рабочей силы. Большие масштабы приобретает нелегальная иммиграция. Поэтому одной из задач любого государства это разработка и реализация эффективной миграционной политики.

Ключевые слова: миграционный процесс; проблемы миграции; последствия миграции; трудовая миграция; глобализация.

Миграция — явление очень древнее. Предполагается, что английский ученый Равенштейн дал одно из первых научных определений миграции приблизительно в 1885—1889 гг. Согласно определению, миграция является постоянным или временным изменением местожительства человека. В узком смысле слова понятие миграция определяется как законченный вид территориального перемещения, а в широком смысле — как переселение людей. Также миграцию рассматривают как сложный социальный процесс, затрагивающий многие сферы жизнедеятельности общества, так как миграции сыграли важную роль в истории человечества, с ними связаны процессы развития родоплеменных отношений, освоение земель, образование различных культур, языков и народов. В настоящее время наблюдается интенсивное расширение миграционных потоков и вместе с тем, процесс миграции стал составляющей фактором всех глобальных изменения.

Глобализация, как мы знаем — это процесс объединения народов и государств; она ведет к стиранию границ между народами и созданию единого политического, экономического и духовного пространства. Она объединила экономические системы различных государств в единую систему, в мировой рынок, что способствует изменению как культуры, так и образа

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Ю. В. Мельникова**.

жизни народов. Процесс глобализации облегчает доступ всего человечества к новым изобретениям, технологиям, знаниям, снимает запреты и ограничения для развития и творчества, поэтому глобализация носит системный характер в природе, охватывает все сферы жизни общества.

Существует два необходимых условия, которым должно соответствовать переселение:

- 1) население перемещается между различными населенными пунктами;
- 2) перемещения должны содержать в себе смену постоянного места жительства. Миграцию можно определить, как одно из сложнейших общественных явлений, отличающееся большим разнообразием. Обычно миграционные потоки направляются из менее развитых в более развитые страны и регионы, где есть достаточно благоприятные социально-экономические условия (например, преобладает высокий уровень заработной платы). По приблизительным данным, в мире каждый год в разные формы миграции вовлекается около 3% населения¹.

В современном мире глобализация, охватывающая не только развитые страны, но и страны третьего мира, подняла миграцию на совершенно новый уровень. В докладе ООН отмечается, что более половины всех мигрантов проживают в 10 странах мира. Среди них на первом месте США, на втором месте Российская Федерация, на третьем месте Германия.

Повышение интенсивности различных видов миграции — экономической, этнической, трудовой — характерная черта глобализации, а доля мигрантов в постоянном населении стран отражает степень включенности в глобализационные процессы². Вместе с тем миграционные процессы имеют как преимущества, так и недостатки, становясь, таким образом, источником противоречий и конфликтов. Так, иммиграционные потоки в развитые страны уменьшают долю титульных наций, так как иммигранты, как правило, имеют более высокий уровень рождаемости. Быстрый рост населения в развивающихся странах вызвал избыток рабочей силы там, а развитие образования привело к тому, что растущая часть молодежи вполне способна адаптироваться к требованиям рынка труда развитых стран.

Нелегальная иммиграция приобрела огромные масштабы. Речь идет о дешевой и абсолютно бесправной рабочей силе, значительную часть которой составляют женщины. Незаконные перемещения приводят к массовой маргинализации мигрантов и криминализации всей сферы миграционных отношений.

Переселение народов по давно устоявшимся и новым направлениям сопровождается некоторыми особыми явлениями, связанными со столкно-

¹ Глущенко, Г. И., В. А. Пономарев. Миграция и развитие. М. : Экономика, 2009

² Воробьева О. Д. Миграционные процессы населения: вопросы теории и государственной миграционной политики // Проблемы правового регулирования миграционных процессов на территории Российской Федерации / Аналитический сборник Совета Федерации ФС РФ. 2003.

вением и диффузией разных культур, религиозных и национальных традиций, которые, и чем дальше, тем больше, будут оказывать дестабилизирующее воздействие прежде всего на страны-реципиенты. Интенсивно расширяются явления усыновления детей, рожденных в иных странах и культурах. Как мы видим, миграционные процессы влияют на генофонд народов стран-получателей и стран-доноров.

Устойчивая трудовая миграция за несколько десятилетий привела к сегментации рынков труда в развитых странах и выделению секторов, занятых преимущественно мигрантами¹. Это в первую очередь непрестижные рабочие места, не требующие высокой квалификации, с тяжелыми условиями и низкой оплатой, это наиболее дискриминируемые, неформальные или теневые сегменты занятости.

Все чаще возникают конфликты территориального характера. По оценкам UNFPA (Фонда ООН в области народонаселения), около 13 млн беженцев покинули свои страны, спасаясь от преследований, вооруженных конфликтов и насилия. Значительное число людей вынуждены уезжать по социальным и экологическим причинам.

Повышенная миграционная активность вызывает обострение межнациональных проблем. Происходит столкновение различных культур, ценностей, конфессий, что может привести к серьезным последствиям, таким как межнациональный конфликт.

В условиях глобализации мы обнаружили одно свойство внешней миграции: международные миграционные потоки в настоящее время продолжают формироваться преимущественно за счет населения в развивающихся странах, основным мотивом движения которых является стремление обеспечить себе и своей семье более высокий уровень жизни, который в ведущих странах мира в десятки раз выше, чем в других странах. Иммигранты все чаще не только избегают возвращения на родину, но и стремятся переселиться к своим близким родственникам.

Таким образом, глобализация миграционных процессов — это всего, усиление проницаемости межгосударственных перегородок и резкое возрастание скорости и интенсивности межгосударственных, транснациональных потоков человеческих ресурсов. Последствия миграции, как видим, проявляются в различных сферах и могут быть как положительными, так и отрицательными. В этой связи одной из основных задач, стоящих перед странами, в эпоху глобализации, является разработка эффективной миграционной политики, четко регулирующей миграционные процессы, чтобы обеспечить бесконфликтное и благополучное развитие стран, их дальнейшей экономическое, политическое, культурное и социальное процветание.

¹ Волох В. А. Трудовая миграция: политико-правовые и социально-экономические аспекты привлечения и использования иностранной рабочей силы : монография. М. : Спутник+, 2010.

© Бабурова А. А.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Транспортная безопасность — фактор, обеспечивающий жизнедеятельность населения страны

Аннотация. Неотъемлемой частью привычной жизни людей является транспорт. Каждый из нас пользуется услугами транспорта, будь то самолеты, метро, поезда и т.д. Транспортная сфера в самом современном ее значении является достаточно новой. Данная область с каждым годом становится все востребованнее, что требует тщательного регулирования их всесторонней деятельности, в том числе защите транспортной безопасности. В Уголовном кодексе Российской Федерации имеется гл. 27, включающая 12 статей, устанавливающих уголовную ответственность лиц, совершающих преступные посягательства на безопасность движения и эксплуатации почти всех видов транспорта. Актуальность данной темы состоит в том, что с развитием транспорта различного вида, ростом технического прогресса, увеличением правонарушений, преступности и катастроф, связанных с транспортными средствами, стали учащаться, вплоть до совершения преступлений в данной сфере. Для этого необходимо повышать безопасность на транспорте, которую предоставляют правоохранительные органы.

Ключевые слова: безопасность; транспорт; железная дорога; авиация; метрополитен; объекты транспортной инфраструктуры.

Безопасность на транспорте включает в себя комплекс правовых актов, совокупность мер, которые распространяются на всю транспортную систему, и которые направлены непосредственно на защиту пассажиров и их багажа. Транспортная безопасность включает в себя следующие подотрасли: безопасность в авиации и на железных дорогах, в метрополитене, а также на морском и речном транспорте. И каждая такая подотрасль имеет свою специфику.

Транспортная система России характеризуется развитой транспортной сетью, в которую входит около восьмидесяти тысяч километров железных дорог, свыше шестисот тысяч километров линий воздушного пространства, сто пятнадцать тысяч километров речных судоходных путей и множество морских трасс. В ней занято свыше 3,2 млн человек, или около 4,6% всех работающих жителей России.

Транспорт — это довольно сложная социально-производственная структура, которая включает в себя несколько подсистем (железнодорож-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент В. Е. Суденко.

ный, автомобильный, воздушный, морской, речной и отдельно метрополитен), каждая из которых нередко включает многие основные и вспомогательные объекты самого транспорта, транспортных средств, управления. Транспортная система России в настоящее время является одним из самых развитых секторов экономики. И применительно к ее значимости, необходимо рассмотреть, что же входит в систему, обеспечивающей безопасность на транспорте. По нашему мнению, это комплекс всевозможных заграждений, конструкций, установок и сооружений, а также комплекс технических средств технических. В эту систему в обязательном порядке входят органы и службы безопасности, которые организуют мероприятия правоохранительного и организационно-правового характера, они же определяют общую степень системы безопасности транспорта, защиту не только пассажиров, но и других лиц, находящихся на объектах транспортной инфраструктуры, их жизни, здоровья и принадлежащего им имущества. Не следует забывать и то, что в систему транспортной инфраструктуры входят сами транспортные средства (локомотивы, электрички, вагоны, специальные машины и устройства), средства сигнализации и связи, а также другое оборудование и аппаратура (компрессорные цеха по сжатию воздуха для очистки стрелочных переводов и других мест, установки по заправке локомотивов специально обработанным песком, а тепловозов дизельным топливом) и иные установки, которые должны быть надежно защищены от противоправного использования и вмешательства в их работу, которые не только могут, но и приводят к трагическим последствиям. Это и взрывы в метро, в электричках, в вокзалах.

Попытаемся указать на какие направления необходимо обращать особое внимание в целях предотвращения нарушений безопасности на транспорте:

- обнаружение и предварительный, своевременный прогноз внешних и внутренних угроз, направленный на безопасное использование транспортных средств;

- реализация краткосрочных и долгосрочных мер, направленных на предотвращение и устранение угроз транспортной безопасности внешнего и внутреннего свойства;

- осуществление мероприятий по недопущению или хотя бы сокращению материального и морального ущерба, причиненного чрезвычайными ситуациями и преступлениями на транспорте;

- обязательность применения и соблюдения мер международного характера, направленных на обеспечение транспортной безопасности, на обеспечение и воплощение в практику повышения уровня транспортной безопасности России в соответствие с международными стандартами защищенности.

Обратимся к безопасности, относящейся к движению, эксплуатации и обеспечению работы гражданской авиации.

В Российском законодательстве состояние неприкосновенности, защищенности и единства функционирования гражданской авиации от незаконного вмешательства в ее деятельность, определяет авиационная безопасность. Каждый день тысячи людей пользуются услугами авиатранспорта, а массовое скопление улетающих, приезжающих и встречающих является одной из целей для террористических актов. Участвовавшие преступления в данной сфере во всех странах мира заставила создавать новые и совершенствовать имеющиеся законодательные акты, направленные на укрепление защиты людей, общества и государства.

Авиационная безопасность в Российской Федерации как подотрасль транспортной безопасности, базируется на Федеральном законе «О транспортной безопасности», постановлениях Правительства РФ и приказах Минтранса России¹. Воздушный кодекс Российской Федерации является основным правовым актом, определяющим авиационную безопасность, в главе 12 которого раскрывается сущность, содержание и основы данной функционирования данной транспортной отрасли. Все мероприятия, направленные на обеспечение безопасности авиации соответствуют общепринятым международным стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в области защиты гражданской авиации от актов несанкционированного вмешательства в обычное, рядовое и постоянное функционирование авиации и осуществляются с учетом требований, установленных международными договорами Российской Федерации, Федеральным законом «О транспортной безопасности», а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами РФ. Преступные посягательства на безопасное функционирование авиации могут привести и приводят к гибели сотен человек. Это взрыв в аэропорту Домодедово, одновременные взрывы двух летящим самолетов, приведших к гибели сотен человек.

Ространснадзор является контролирующим органом, осуществляющим проверку исполнения законодательства РФ, а также международных договоров в сфере функционирования гражданской авиации. Рассматривая функции обеспечения авиационной безопасности, можно выделить следующие:

- комплексная, устойчивая и безопасная эксплуатация воздушных судов, аэропортов и аэродромов;
- охрана жизни и здоровья людей, сотрудников, иного персонала;
- защита общества и государства в сфере гражданской авиации от незаконного, противоправного вторжения в слаженную работу авиационного комплекса.

¹ Приказ Минтранса России от 25 августа 2015 г. № 264 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по выдаче документа, подтверждающего соответствие юридического лица, осуществляющего обеспечение авиационной безопасности, требованиям федеральных авиационных правил».

В современном обществе наряду со стандартным регламентом в аэропорту — досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа, возник еще один новый, современный способ — профайлинг¹. Профайлинг — это совокупность методов и инструментов психологической науки, которые способны прогнозировать и предугадывать поступки и возможное реагирование человека в определенных действиях и ситуациях. Высматривая из потока людей сомнительных личностей, разговор специалиста-профайлера может быстро распознать потенциального преступника.

Говоря о железнодорожном транспорте, следует отметить, что в нашей стране это наиболее доступный и популярный вид транспорта, которым пользуются десятки миллионов российских граждан и иностранцы. Помимо этого, данным видом транспорта перемещаются миллионы тонн различных грузов, в том числе сырья (инертных стройматериалов, нефти, газового конденсата, сырая древесина и др.) и готовых изделий (металлопродукция, станки, различные машины, трубы, прокат и т.п.), как отечественных производителей, так и зарубежных. В последнее время особенно загружена Транссибирская магистраль, по которой осуществляется перевозка грузов из государств Юго-Восточной Азии в Европу. Такие грузы, конечно же привлекают внимание нечистоплотных на руки людей, которые организуют преступные группы и совершают хищения из подвижного состава².

Не секрет, что десятки миллионов граждан ежедневно перемещаются с помощью электропоездов, метро, автомобильного транспорта. С учетом этого, требуется сохранять высокую надежность безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, прежде всего на железных дорогах и в метрополитене в целях недопущения даже потенциальной возможности совершить террористические акты. К сожалению, подобное имело место в Московском метрополитене, в электричках на Северном Кавказе (взрыв электрички в Ессентуках, в вокзале Пятигорска и др.).

В Федеральном законе «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» имеются положения, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта, как составной части единой транспортной системы Российской Федерации. Он состоит из железнодорожного транспорта общего пользования, или другими словами производственно-технологического комплекса, включающего в себя государственные инфраструктуры железнодорожного транспорта, в том числе железнодорожный подвижной состав, железнодорожные пути с их оборудованием. Но имеются компании и иной формы собственности, особенно в пригородном железнодорожном сообщении, а нередко и поезда дальнего следования. Но везде требуется четкое и обеспечение потребностей физических и юриди-

¹ Махина С. Н., Сидоренко А. В. Особенности организации безопасности на объектах воздушного транспорта // Проблемы правоохранительной деятельности. 2020.

² Суденко В. Е. Транспортные преступления и преступления, совершаемые на транспорте // Транспортное право и безопасность. 2016. № 8 (8). С. 44—55.

ческих лиц и государства в безопасных перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками в том числе железнодорожным транспортом необщего пользования. Необходимо соблюдение всех правил безопасности на ведомственном железнодорожном транспорте, предназначенного для перевоза товаров на территориях указанных организаций и выполнения всевозможных операциях с железнодорожным подвижным составом для каких-либо нужд указанных организаций. Деятельность железнодорожного транспорта осуществляется исходя из следующих принципов:

- бесперебойная и устойчивая деятельность железнодорожного транспорта;
- общедоступность, безопасность и высокое качество, оказываемых услуг;
- конкурентно-ориентированность и формирование рынка услуг железнодорожного транспорта;
- согласованность единой транспортной системы Российской Федерации.

Росжелдор — компетентный орган обеспечения транспортной безопасности в области железнодорожного транспорта, и именно в осуществлении постоянного наблюдения и надзора за сферой железнодорожной безопасности. К компетенции данного органа выделяют следующие функции:

- утверждение показателей слабых мест объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- утверждение системы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- аккредитация и финансирование специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте;
- структурирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- ведение специального учета категорированных объектов.

Наша страна принимает активное участие в международной совместной работе в области железнодорожного транспорта в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации.

Общественный порядок и безопасность в метро обеспечивает Служба безопасности, созданная 1 августа 2012 г. В состав этой службы входят подразделения по борьбе с ростом правонарушений и преступлений на транспорте, а также с растущей угрозой терроризма. Рассмотрим эти службы:

- Подразделение, отвечающие за транспортную безопасность;
- Центр по борьбе с нарушениями на территории метрополитена;
- Центр аналитики;

- Центр внутреннего контроля и видеонаблюдения;
- Центр, отвечающий за безопасность внутри транспортного комплекса;
- Информационный отдел безопасности;
- Экономический отдел безопасности;
- Радиационный отдел контроля безопасности;
- Отдел, который сопровождает эксплуатацию технических средств обеспечения транспортной безопасности;
- Центр учебной подготовки и повышения квалификации работников, обеспечивающих безопасность на транспорте.

Метро — один из основных видов городского общественного транспорта, деятельность которого связана с повышенным риском. Сам по себе Метрополитен, как объект управления, является сложным из-за его масштабов, большого количества подвижного состава, многообразия различных структурных подразделений, постоянный рост объема работы и сведений, которые затрудняют полный анализ информации и принятие своевременного оптимально-верного решения. Несмотря на всю эту трудность, Метрополитен должен работать слаженно и четко, тем самым регулируя свое нормальное функционирование, а также обеспечивать безопасность на самом уязвимом виде транспорта. Создание организационных мероприятий по обеспечению защиты граждан и транспортной инфраструктуры от актов несанкционированного вмешательства в деятельность государственного унитарного предприятия города Москвы является основной задачей Службы безопасности совместно с транспортными и иными правоохранительными органами и другими компетентными службами исполнительной власти. Все это нацелено на предотвращение правонарушений, защиту интересов населения, в том числе москвичей, от внешних и внутренних угроз экономической, информационной и радиационной безопасности.

В настоящее время усилена проверка граждан и их багажа, ручной клади. Активно оснащаются зоны досмотра багажа, которые имеются почти на всех станциях метрополитена. В метро установили металлические рамки для проверки людей, их вещей, большой или габаритный багаж проверяют отдельно на ленте, где просматривается все его содержимое. При необходимости каждый человек по просьбе работников метрополитена обязан пройти и предоставить свой багаж на проверку. Свою службу также несут кинологи с собаками. Соответственно безопасность метрополитенов осуществляется путем исполнения принятой государственной политики, разработанной с применением системы мер политического, экономического, инженерно-технического и иного оснащения, а также путем оценки возможных угроз жизненно важным интересам личности, общества и государства. Немаловажную роль играет такая функция правоохранительных органов, как пресечение бродяжничества, попрошайничества и незаконной торговли (продажи и покупки) в электричках и в метрополитене.

Повышение уровня террористической угрозы в российском метрополитене — проблема номер один. С целью ее минимизации и нейтрализации особое внимание уделяется инженерному оборудованию и техническим средствам нового поколения, а также системам безопасности на транспорте¹. Этот перечень закреплен в утвержденном распоряжении Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р и именуется как программа комплексного обеспечения безопасности населения на транспорте. В соответствии с этой Программой были закуплены и установлены следующие инженерно-технические ресурсы:

- 1) рамки металлообнаружения;
- 2) металлоискатели ручного типа;
- 3) контроль радиации с помощью аппаратуры;
- 4) неподвижные сканирующие рентгеновские устройства для личного досмотра пассажиров;
- 5) стационарные рентгеновские устройства досмотрового, конвейерного типа для проверки личных вещей, ручной клади, багажа;
- 6) переносные рентгеновские комплексы;
- 7) контейнеры взрывозащитные;
- 8) определители наличия паров взрывчатых веществ (ВВ) портативного типа и т.д.

Пока еще нет возможности поголовно просвечивать всех пассажиров из-за массового пассажиропотока в часы пик, а также отсутствуют научные разработки по установлению неметаллической оболочки взрывных устройств, не содержащие металлические поражающие элементы.

Итак, двадцать первый век стал веком новых технологий и компьютерного совершенствования, без которых современный человек не может представить себе своей жизни. Жизнь и здоровье человека — наивысшие ценности государства, закрепленные в главном законе нашей страны — Конституции Российской Федерации. Именно поэтому была создана система, обеспечивающая безопасность человека и гражданина на транспорте. Несмотря на имеющиеся меры обеспечения безопасности, стоит упомянуть наверно самый главный фактор — человеческий. Никакая техника, никакой робот или машина никогда не смогут заменить человека. Вспомним недавний случай, названный, как «чудо на кукурузном поле. Невероятная история спасения людей произошла близ аэропорта Жуковский в Подмосковье. Во время взлета самолет столкнулся со стаей чаек, в результате чего вышли из строя оба двигателя, и один из них загорелся. Благодаря мужеству, отваге и решительности экипажа самолета удалось посадить лайнер прямо на брюхо на соседнем кукурузном поле, а затем и эва-

¹ Суденко, В. Е. Особенности осмотра объектов железнодорожного транспорта по факту террористического акта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2017. Т. 3. (69). № 1. С. 185—190; Его же. Террористический акт и диверсия на железнодорожном транспорте: дифференциация понятий и содержания // Транспортное право и безопасность. 2017. № 7 (19). С. 7—15.

куировать пассажиров. Более 230 человек, находившихся на борту, остались живы. Разве эти качества могут быть присущи «машине»?! Операцией по спасению руководили пилоты самолета Юсупов Дамир и Георгий Мурзин. Именно их высокий профессионализм, мастерство и решимость спасли самолет и его пассажиров от трагедии. Действия бортпроводников были отмечены как очень слаженные, меньше минуты пассажиры находились в салоне после полной остановки самолета. Через 30—40 секунд уже были открыты все люки, начали надуваться трапы. Президент В. В. Путин представил пилотов к награде — Герои России, а бортпроводников наградил орденами мужества. Принять правильное решение в столь короткое время — вот он героизм, качество, ценившееся во все времена.

Благодаря системе обеспечения безопасности и воспитания «человека» в человеке, создается комплексная безопасность жизни и здоровья человека.

© Барковская В. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
BarkovskayaVA@str.mos.ru

Правовые аспекты аудиторской деятельности в Российской Федерации

Аннотация. В статье представлены результаты системно-правового анализа законодательной основы о финансовом контроле, направленном на обеспечение законности и целесообразности действий по образованию, распределению и использованию публичных денежных фондов. Сложности организации финансового контроля в Российской Федерации, обусловленные как историческими, национальными факторами, так и несовершенством законодательной базы, вызывают необходимость теоретического анализа новых его видов и, в первую очередь, независимого аудиторского контроля. Опыт ведущих стран мира свидетельствует о том, что при достаточно проработанной организации осуществляемый на профессиональной основе независимый аудит позволяет создать эффективную систему контроля, дополняя государственный и муниципальный финансовый контроль. Вместе с тем, в Российской Федерации аудиторский контроль получил свое развитие достаточно недавно, что показывает необходимость более детального изучения правовых особенностей его осуществления. В ракурсе выявления значения финансового аудита в Российской Федерации, в результате исследования выявлено: новизна и, как следствие, низкая степень разработанности в российской правовой науке различных аспектов аудиторской деятельности и, в первую очередь, вопросов финансово-правового характера, касающихся публичной контрольной направленности аудита; коренное преобразование в 2001 году законодательной базы, устанавливающей основы аудиторской деятельности, и ее последующее динамичное развитие; теоретических проблем организации аудита в Российской Федерации и его значения; комплексный межотраслевой характер данного института; существование значительного объема разрозненных противоречащих друг другу правовых актов, посвященных организации аудиторской деятельности; возрастание роли источников регулирования аудиторской деятельности, не являющихся в строгом понимании правовыми; усиление тенденций саморегулирования аудиторской деятельности и планируемое изменение системы государственного регулирования в данной сфере.

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.

Ключевые слова: финансово-правовой характер; индивидуальный аудитор; аудиторская организация.

Аудиторская деятельность — это осуществление индивидуальными аудиторами и аудиторскими организациями на возмездных началах деятельность по проведению аудита и оказанию сопутствующих аудиту услуг.

Аудит — это осуществляемая аудиторскими организациями, индивидуальными аудиторами на возмездных началах деятельность по проведению аудиторской проверки финансовой (бухгалтерской) отчетности организаций и индивидуальных предпринимателей (аудируемых лиц) с целью выражения мнения о ее достоверности и соответствии порядка ведения лицом бухгалтерского учета законодательству РФ.

Сопутствующие аудиту услуги представляют собой осуществляемую индивидуальными аудиторами, аудиторскими организациями предпринимательскую деятельность по оказанию услуг консультационно-информационного характера в области финансов, права и управления.

Возникновение и развитие аудиторской деятельности связано, в первую очередь, с ярко выраженной потребностью в защите публичных интересов неопределенного круга лиц в условиях рыночной экономики. Обосновывается наличие публичного интереса в осуществлении аудиторского контроля, обусловленного функциями современного государства в управлении общественными процессами в рыночной экономике, базирующейся на многообразии форм собственности.

Финансово-правовые аспекты аудиторской деятельности характеризуют ее свойства с позиций исследования основных проблем финансово-правовой науки и находят отражение в специфике средств правового регулирования, особенностях правоотношений с участием аудиторов, месте аудита в системе контрольной деятельности, роли государственного и общественного регулирования. Финансово-правовые аспекты аудиторской деятельности наиболее ярко проявляются в характеристиках обязательного аудита.

Сопутствующие аудиту услуги представляют собой осуществляемую индивидуальными аудиторами, аудиторскими организациями предпринимательскую деятельность по оказанию услуг консультационно-информационного характера в области финансов, права и управления.

Сейчас аудиту в Российской Федерации присуща преимущественно налоговая направленность, но помимо налоговых органов пользователями финансовой отчетности выступают и иные органы власти. Информация по результатам аудита необходима для налогового органа потому, что дает представление об объеме средств, подлежащих уплате конкретным субъектом в качестве налогов и сборов за отчетный период.

Юридическая сущность обязательного аудита в том, что по содержанию он является видом публичного контроля, реализация которого осуществляется в форме договора оказания услуг.

Понятие аудита в отечественной финансово-правовой науке появилась достаточно недавно. Анализируя российское законодательство конца 1980-х — начала 1990-х гг., можно прийти к выводу, что первым актом, упоминавшим об аудите в современном понимании этого термина, являлось постановление Совета Министров СССР от 13 января 1987 г. № 48 «О порядке создания на территории СССР и деятельности совместных предприятий, международных объединений и организаций СССР и других стран — членов СЭВ» [3, стр. 494].

Но истолкования понятия аудита как такового достаточно долгое время в законодательном порядке закреплена не была, что создавало сложности в понимании функций и роли аудита в целом.

Центральным банком РСФСР 6 февраля 1991 г. было утверждено ведомственное Положение об аудиторской деятельности в банковской системе РСФСР, в соответствии с п. 1—3 которого под аудитом (в банковской системе РСФСР) понимался независимый, нейтральный контроль за деятельностью коммерческих банков и других кредитных учреждений, осуществляемый на договорной платной основе специализированными аудиторскими предприятиями, организациями или физическими лицами — аудиторами, имеющими лицензию Центрального банка РСФСР на аудиторскую деятельность в банковской системе, с целью подтверждения достоверности отчетности коммерческих банков, представляемой в учреждения Центрального банка РСФСР, соответствия бухгалтерского учета требованиям нормативных документов, проверки соблюдения коммерческими банками банковского законодательства РСФСР, анализа их финансово-хозяйственной деятельности, а также оказания консультационных услуг. Принятие Центральным банком РСФСР указанного положения явилось следствием объективной потребности экономики в определении правового статуса аудиторской деятельности в условиях начального развития рыночных отношений [2, стр. 665].

В Российской Федерации понятие аудита было закреплено в п. 1 ст. 1 Федерального закона от 7 августа 2001 г. № 119-ФЗ «Об аудиторской деятельности», с 1 января 2011 г. утратил свою силу в связи с принятием Федерального закона от 30 декабря 2008 г. № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности» (далее — Закон об аудиторской деятельности).

Опираясь на Закон об аудиторской деятельности под аудиторской деятельностью (аудиторскими услугами) понимается деятельность по проведению аудита и оказанию сопутствующих аудиту услуг, осуществляемая аудиторскими организациями, индивидуальными аудиторами. К аудиторской деятельности не относятся проверки, осуществляемые в соответствии с требованиями и в порядке, отличными от требований и порядка, установленных стандартами аудиторской деятельности [1, стр. 8].

Сочетание в аудиторской деятельности публично-правовых и частных начал обуславливает специфику правового регулирования данного института. Выступая в качестве одного из видов финансового кон-

троля, аудит представляет повышенный интерес для общества, а также государства, муниципальных образований, юридических и физических лиц. Отмеченное обстоятельство требует установления специальных механизмов правового регулирования, обеспечивающих, с одной стороны, осуществление надлежащего контроля аудиторскими организациями и индивидуальными аудиторами, с другой — охрану и защиту интересов неопределенного круга лиц. Реализация механизмов правового режима аудиторской деятельности получает свое выражение в существовании ряда направлений государственного регулирования.

Представляется, существующая на сегодняшний день система государственного регулирования аудиторской деятельности включает в себя такие основные направления, как: — государственная регистрация; — лицензирование аудиторской деятельности и аккредитация профессиональных аудиторских объединений; — аттестация, повышение квалификации аудиторов; — стандартизация; — существование обязательного аудита; — обязательное страхование риска ответственности за нарушение договора; — наличие системы внешнего контроля качества аудита, в том числе, отчетности индивидуальных аудиторов, аудиторских организаций, аккредитованных профессиональных аудиторских объединений.

Проблемы государственной регистрации, лицензирования, аккредитации, аттестации и повышения квалификации аудиторской деятельности непосредственно не входят в объект изучения финансового права, а относятся скорее к предмету административного права. В то же время именно данные механизмы определяют правовые основы статуса аудиторов, аудиторских организаций и индивидуальных аудиторов, от эффективности разработки которых зависит в конечном итоге уровень качества аудиторского финансового контроля. Все указанные направления следует рассматривать как элементы единого комплекса разрешительной системы, функционирующих во взаимосвязи.

Исследование вопросов регулирования обязательного аудита в русле проблем финансового права обусловлено, прежде всего, тем, что именно обязательный аудит как таковой, непосредственно включается в предмет финансово-правового регулирования. В связи с отмеченным, определение существенных признаков обязательного аудита позволяет тем самым выделить и особенности аудиторского финансового контроля, рассматриваемого в системе финансового контроля, в целом.

Финансово-правовые аспекты обязательного аудита проявляются в специфике отличительных свойств данного института, позволяющих устанавливать для определенных лиц обязанность проведения аудиторской проверки. Указанные свойства отражают публично-правовые начала обязательного аудита, которые могут быть рассмотрены через анализ его существенных признаков.

Исходя из толкования легального определения обязательного аудита в совокупности с иными нормами Закона об аудиторской деятельности, можно выделить следующие его существенные признаки:

1) обязанность проведения аудита устанавливается исключительно на основании федерального закона;

2) обязательность аудита основана непосредственно на нормах законодательства и не требует личной инициативы (императивное начало);

3) существование ограничения круга субъектов, подлежащих обязательному аудиту;

4) наличие специальной процедуры отбора аудиторских организаций в отношении ряда аудируемых лиц;

5) выступление в качестве непосредственных пользователей результатов обязательного аудита институтов публичной власти; ежегодная периодичность;

6) осуществление обязательного аудита исключительно аудиторскими организациями;

7) публичная ответственность за уклонение либо препятствование в проведении обязательной аудиторской проверки.

Перечисленные признаки присущи обязательному аудиту в совокупности, позволяя отграничивать его от смежных институтов (инициативного аудита, сопутствующих аудиту услуг, услуг в рамках специальных аудиторских заданий).

Таким образом, результаты проведенных исследований действующей нормативно-правовой базы, которая регулирует организацию аудита в Российской Федерации, позволяют сделать выводы о том, что:

1) существование аудиторского контроля связано с необходимостью защиты публичных интересов;

2) природа публичного интереса в осуществлении аудиторского контроля связана с функциями государства в управлении общественными процессами в рыночной экономике, базирующейся на многообразии форм собственности;

3) осуществляемый на профессиональной основе независимый аудиторский контроль позволяет получить заинтересованным лицам объективную оценку финансовой (бухгалтерской) отчетности экономического субъекта на основе анализа выраженного аудитором мнения о достоверности;

4) юридическая сущность аудита заключается, прежде всего, в том, что обязательный аудит по своему содержанию является видом публичного контроля, реализация которого осуществляется в форме договора оказания услуг;

5) необходимость существования аудита во многом обусловлена особенностями финансовой (бухгалтерской) отчетности и бухгалтерского учета, учета доходов и расходов, обязанность по ведению которого возлагается на всех хозяйствующих субъектов.

Литература

1. Рекомендации Международного комитета по аудиторской деятельности и Базельского комитета по банковскому надзору «Отношение между органами надзора за банками и внешними аудиторами»// Вестник Банка России. 2000. № 63-64.
2. Аудит : учебник для вузов / В. И. Подольский, А. А. Савин ; под редакцией В. И. Подольского, А. А. Савин. — 5-е изд. — Москва : Издательство Юрайт, 2015.
3. Аудит : учебное пособие / Н. Хахонова, И. Хахонова, И. Богатая ; под редакцией Н. Хахонова, И. Хахонова, И. Богатая. — Москва : Риор, 2017.

© Бельтюкова М. И.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Иностранные инвестиции: сущность и виды

Аннотация. В современных условиях развитие экономики любого государства невозможно представить без эффективной инвестиционной деятельности. Привлечение инвестиций, в том числе иностранных, обеспечивает научно-технический процесс, экономический рост, создание дополнительных и сохранение существующих рабочих мест, развитие предпринимательской деятельности. Особое значение для развития инвестиционной деятельности в стране приобретают прямые иностранные инвестиции, которые являются наиболее востребованной формой иностранного инвестирования. При этом важным фактором для привлечения прямых иностранных инвестиций является понимание их сущности, содержания и целей назначения, а также создание условий для благоприятного инвестиционного климата.

Ключевые слова: прямые иностранные инвестиции; вложения; капитал; организация; инвестор.

В соответствии с Федеральным законом «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» к прямым иностранным инвестициям (далее — ПИИ) относятся приобретение иностранным инвестором не менее 10% доли в уставном капитале коммерческой организации на территории России, вложение капитала в основные фонды филиала иностранного юридического лица, создаваемого на территории России, а также осуществление иностранным инвестором на территории России финансовой аренды (лизинга) оборудования (таможенной стоимостью не менее 1 млн. рублей)².

А. С. Нешиной под ПИИ понимает форму непосредственного участия иностранного капитала в создании и реализации инвестиционных проектов на территории определенного государства, позволяющие реализовывать значимые для общественной жизни планы развития отдельных сфер экономики или достижения социального эффекта³.

Н. А. Стефанова считает, что ПИИ, которые носят характер долгосрочных вложений материальных средств иностранными инвесторами в экономику государства-реципиента или иные сферы общественной жизни страны⁴.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Аль Али Насер**.

² Федеральный закон от 9 июля 1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».

³ Нешиной А. С. Инвестиции. М. : Дашков и К, 2018. С. 25.

⁴ Стефанова Н. А. Управление инвестициями. Самара : Поволжский государственный университет телекоммуникаций и информатики, 2017. С. 29.

В свою очередь, И. П. Николаева определяет ПИИ как вложения зарубежными инвесторами средств в предприятия на территории другого государства. В результате вкладчик получает полный или частичный контроль над ними¹.

На основании рассмотренных определений можно сделать вывод, что ПИИ — это любые вложения, осуществляемые зарубежными инвесторами, полностью владеющими организацией или же контролирующими не менее 10% акций или паев в уставном фонде предприятия, что дает право на управление им, причем степень контроля в зависимости от стран-реципиентов изменяется².

На сегодняшний день, среди разных форм осуществления экономической деятельности достаточно большое значение приобрело осуществление иностранных инвестиций, которые являются одним из наиболее важных элементов, характеризующих иностранную составляющую в экономике большинства стран. Сложившаяся международная практика в традиционном смысле под иностранными инвестициями рассматривает ценности, которые принадлежат как физическим, так и юридическим лицам одного государства, но находящимся в другом. Если рассматривать с другой стороны, то под иностранными инвестициями можно понимать движение капиталов, которое осуществляется из страны инвесторов в государство пользователя инвестициями без наличия немедленного расчета.

Ведущими специалистами понятие «инвестиции» или «капиталовложения», в том числе и иностранных, сводится к нескольким обобщенным определениям. Следует назвать их.

Под иностранной инвестицией понимаются³:

1. Денежные средства.
2. Целевые банковские вклады.
3. Паи, акции, иные ценные бумаги.
4. Технологии, машины, оборудование.
5. Кредиты.
6. Лицензии, в том числе на товарные знаки.
7. Имущественные права.

Другими исследователями понятие инвестиций или капиталовложений рассматривается следующим образом.

Иностранная инвестиция — это:

1. Денежные средства.
2. Имущественные права.
3. Процесс, направленный на приращение капитала посредством его

использования на территории другой страны.

¹ Николаева И. П. Инвестиции. М. : Дашков и К, 2018. С. 18.

² Болодурина М. П. Инвестиции. Оренбург: Оренбургский государственный университет, ЭБС АСВ, 2017. С. 42.

³ Ерошкин А. М. Прямые иностранные инвестиции в России: от точечной модернизации к стабильному развитию. М. : Принт-Сервис, 2013. С. 74.

4. Процесс, направленный на достижение общепольного результата.

Следует отметить, что в рыночной экономике инвестиции имеют зависимость от уровня доходности (или прибыльности) как капитальных, так и финансовых активов. Государство достаточно активно принимает участие в процессе регулирования инвестиционной деятельности. Данная функция государства выражается следующим образом:

— государство является системообразующим фактором, который создает единую нормативную правовую базу абсолютно для всех участников инвестиционного процесса;

— государство выступает самостоятельным субъектом инвестиционной деятельности посредством выделения бюджетных средств на конкурсной основе для непосредственных инвесторов. В данном случае перед государством не стоит основная цель инвестиционной деятельности, направленная на получение максимальной прибыли от реализации реальных проектов, на которые были направлены бюджетные средства.

Итак, иностранным инвестициям отводится важная роль среди всех форм движения капитала. К одному из факторов производства относится капитал, под которым следует понимать накопленный запас средств, которые выражены в денежной, производительной, а также товарной формах, и которые нужны для последующего создания материальных благ.

Признаки движения капитала можно классифицировать следующим образом.

В зависимости от целей вложения это:

1) ПИИ, т.е. инвестиции, которые выступают в качестве вложения в уставные капиталы предприятия (фирмы, компании). Их целью является установление непосредственного контроля, а также управления непосредственным объектом инвестирования.

При этом, ПИИ включают в себя следующие элементы:

1. Инвестиции, направленные на создание новых компаний, а также дополнительную эмиссию акций, последующее размещение долей, паев в уже действующие структуры;

2. Реинвестирование доходов, под которым следует понимать вложение средств, ранее заработанных в Российской Федерации в свой собственный бизнес предприятиями с иностранным участием;

3. Слияния, а также поглощения — инвестиции в инструменты, которые уже существуют (речь идет о смене собственника);

4. Иные прямые инвестиции, т.е. движение капитала, которое связано с межгосударственными кредитами, а также банковскими депозитами.

Таким образом, взяв за основу исследованные понятия, изложенные в Федеральном законе «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации», регулирующие иностранные инвестиции, стало возможным синтезировать юридическое определение, характерное для иностранных инвестиций.

2) портфельные инвестиции, т.е. средства, которые были вложены в экономические активы и целью которых является извлечение дохода и диверсификация рисков.

По сроку:

— краткосрочный капитал — получение капитала менее чем на один год (банковские депозиты, торговые кредиты, краткосрочные коммерческие бумаги);

— среднесрочный капитал — вложение капитала сроком от 1 года до 5 лет;

— долгосрочный капитал — вложения капитала сроком свыше 5 лет. Осуществляется в форме прямых и портфельных инвестиций.

Иностранные инвестиции можно разделить на ПИИ, портфельные иностранные инвестиции и прочие иностранные инвестиции¹.

Для ПИИ характерен ряд преимуществ в сравнении с иными видами привлечения иностранного капитала. Данные преимущества заключаются в том, что ПИИ выступают в качестве источника прироста производственного капитала, а также капитала сферы услуг, последующего привлечения новейших передовых технологий, ноу-хау и методов, способствующих ведению бизнеса. Кроме того, благодаря ПИИ может быть обеспечена эффективная интеграция национальной экономики в мире.

В соответствии с определением, которое было дано МВФ, под портфельными иностранными инвестициями следует понимать капитал, который был вложен субъектом одного государства в акции, а также долговые ценные бумаги предприятия, место положения которого находится в другой стране с целью последующего получения прибыли. При этом, портфельные инвестиции следует трактовать как капиталовложения. По своей сути, они представляют собой «горячие деньги» или спекулятивный капитал. Портфельные инвестиции составляют меньше 10% уставного капитала предприятий. Такие инвестиции могут совершаться ради получения прибыли, а также снижения риска посредством хеджирования. Кроме того, они позволяют увеличить весь объем привлеченного капитала на предприятиях².

Портфельные иностранные инвестиции предлагают финансовые инструменты, которые служат объектом торговли на неорганизованных и организованных финансовых рынках. Это акции, облигации, денежно-рыночные инструменты.

Такие инвестиции в основном основаны на частном предпринимательском капитале, также государство нередко приобретает иностранные ценные бумаги.

¹ Ерошкин А. М. Прямые иностранные инвестиции в России: от точечной модернизации к стабильному развитию. М. : Принт-Сервис, 2013. С. 75.

² Терехова Е. В. Инвестиционное право (публичный аспект). М. : Никишин Юрий Александрович, 2015. С. 119.

Таким образом, следует сделать вывод, что инвестиция — это способ помещения капитала, обеспечивающий сохранение или возрастание его стоимости капитала, а также получение положительной величины дохода. Иными словами, это инструмент, позволяющий помещение в него денег в расчете на сохранение или умножение их стоимости и/или обеспечивающий положительную величину дохода. Инвестиции состоят также и во вложении внутренних и внешних финансовых средств в разнообразные программы и конкретные проекты для организации новых производств или производственных мощностей, поддержания и развития действующих, для технической подготовки производства, получения прибыли и других конечных результатов, в том числе природоохранных, социальных и т.п.

© **Беляева С. И.**¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Механизмы формирования медиапространства Московского метрополитена в общем векторе диджитализации общественных коммуникаций и общественных отношений с точки зрения закона и социологии

Аннотация. В данной работе автор рассмотрела формирование контента медиапространства Московского метрополитена с двух ракурсов: правового и медиа пространства.

Ключевые слова: медиапространство; диджитализация общественных коммуникаций; медиатексты.

Для начала разберем, чем регулируются данные общественные отношения. Закон РФ от 27 декабря 1991 г. № 2124-1 «О средствах массовой информации». С помощью данного закона регулируется вся информация, которая передается по информативным каналам через баннеры, вывески, медиа экраны, газеты, журналы и т.д. Естественно, и Московский метрополитен имени Ленина не стал исключением и действует только в установленных и закрепленных в данном законе нормах. Касаясь позиции со стороны социологии и иных общественных отношений позиция меня как автора не сложилась однозначно: с одной стороны, внедрение в транспортную инфраструктуру Московского метрополитена достижений научно-технического прогресса привело к применению научных разработок и технологических инноваций, передовых международных практик, к реализации инновационных проектов. Использование цифровых технологий значительно расширило информационное пространство и информативность контента подземной транспортной сети, также вариативность источников и площадок донесения сообщений до пассажиров, гарантированных новыми процессами коммуникации. С другой стороны, стремительное развитие новых информационно-коммуникационных технологий кардинально изменило классификацию и особенности функционирования системы средств массовой информации (далее — СМИ).

Диджитализация СМИ обеспечивает более широкие возможности их социально-коммуникативного влияния на аудиторию, являющуюся, в том числе пассажирами Московского метрополитена. Медиатексты, базирующиеся на конвергенции различных видов контента — вербального, визуального, аудиального и аудиовизуального, — оказывают мощное воздей-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук **Ю. В. Мельникова.**

ствие на формирование уникального информационного пространства столичного метрополитена. Таким образом, можно констатировать: новые возможности для формирования медиапространства Московского метрополитена обусловлены как внедрением инновационных технологий в деятельность самого предприятия, так и диджитализацией СМИ.

Целью работы является рассмотрение цифровизации общественных коммуникаций Московского метрополитена. В соответствии с обозначенной целью сформулируем задачи, требующие анализа:

- представить характеристику каналов информирования пассажиров транспортного предприятия; рассмотреть механизмы влияния контента СМИ на формирование медиапространства метрополитена на примере сравнительного анализа изданий «Москва Вечерняя» (вечерний выпуск) и Metro;

- сделать краткий анализ роли социальных сетей подземной транспортной системы и мобильного приложения «Метро Москвы» в выстраивании информационно-коммуникативных отношений с пассажирами.

В рамках решения поставленных задач применялись методы анализа, сравнения, моделирования и систематизации.

Актуальность работы обусловлена недостаточной степенью изученности диджитализации общественных коммуникаций в целом и транспортного комплекса мегаполиса в частности. Научная новизна настоящего исследования заключается в обращении к медиапространству Московского метрополитена: 1) в выявлении инновационных механизмов влияния цифровых СМИ; 2) в определении новых информационных моделей взаимодействия с потребителями услуг; 3) в обосновании актуальности современных каналов формирования медиапространства — специальных мобильных приложений, официальных групп Московского метрополитена в социальных сетях.

Итак, рассмотрим ресурсы подземной транспортной сети с позиций формирования информационных каналов. Изучение вопроса показывает, что катализатором интенсивного развития столичного метро стал беспрецедентный по масштабам алгоритм построения единой системы управления и контроля за работой предприятия:

- создание инновационного единого диспетчерского центра метрополитена;

- система интеллектуального видеонаблюдения (более 17 тыс. «умных» видеокамер, работающих в круглосуточном режиме на всех объектах метрополитена);

- развертывание широкополосного транкингового стандарта eLTE, способного обеспечить основные беспроводные виды связи для метрополитена в цифровом формате;

- создание Пункта управления обеспечением транспортной безопасности (оперативная связь со всеми службами метрополитена, экстренными службами города и силовыми структурами) [URL: [27](https://ru-</div><div data-bbox=)

bezh.ru/gossektor/v-moskve-otkryilsya-czentr-upravleniya-transportnoj-bezopasnosti (дата обращения: 15 февраля 2022 г.)].

Дополняя вышесказанное, необходимо отметить, что фундаментальным шагом инновационного характера в выстраивании информационно-коммуникативных отношений с пассажирами метро стала агрегация Службы пассажирских сервисов, Центра обеспечения мобильности пассажиров, Дирекции обслуживания Московского центрального кольца. Интерактивный Центр профорientации Московского метрополитена, представляющий просветительский комплекс с музеем, технической библиотекой, лекционным залом, репрезентирован как драйвер развития нового формата взаимодействия с пассажирами метро. Еще одним важным критерием, значительно расширившим тематику предлагаемого контента и вовлеченность пассажиров в информационно-коммуникационный процесс, стало открытие новых каналов коммуникации — экскурсионного бюро, справочно-информационных стоек «Живое общение» [URL: <http://www.mosmetro.ru/info/infostand/> (дата обращения: 15 февраля 2022 г.)].

Изучение вопросов информационно-коммуникативного пространства и общественных коммуникаций находит широкое освещение в трудах таких исследователей, как М. М. Назаров, Е. Я. Дугин, Б. В. Марков и др. По мнению А. И. Черных, конструирование информационного пространства включает в себя тесное взаимодействие трех категорий:

- информационных ресурсов, генерирующих данные, в том числе СМИ;
- каналов коммуникации (информационная инфраструктура);
- субъектов информации (человек, социальные группы, компании) [1].

Развивая мысль автора, можно говорить о том, что данные категории представлены и в локальных информационных средах — например, в Московском метрополитене.

Построение и характеристика информационно-коммуникативной модели метрополитена напрямую связаны с внедрением новых технологий, созданию на их базе современных справочных систем, новых методов сбора и обработки информации, а также механизмов взаимодействия с пассажирами. Данная модель, на наш взгляд, представлена прямыми и опосредованными каналами информационных коммуникаций. Прямое информирование (корпоративное) осуществляется через взаимодействие с фронтлайн-персоналом — первая линия контактов с пассажирами. Наиболее широкий дайджест информации в медиапространстве метрополитена представляют опосредованные каналы, носящие массовый характер: официальный сайт и официальные группы московского метро в социальных сетях; СМИ (печатные, электронные, радио, ТВ); блогеры и лидеры общественных мнений; эксперты транспортного комплекса; аудиоинформирование на эскалаторах и вестибюлях станций; ТВ-мониторы на станциях и в поездах.

Модель информационных коммуникаций ориентирована на различные возрастные категории пассажиров метрополитена. Наиболее массовым источником получения информации о жизни транспортного комплекса Москвы в целом и подземной транспортной сети в частности являются СМИ. Для пассажиров старшей возрастной группы печатная пресса (газеты «Москва Вечерняя» и Metro), распространяемая в московском метро, наряду с плазменными мониторами, транслирующими телеканал «Москва 24» на платформах и в поездах, является востребованным информационным каналом о работе столичного метро. Данные источники получения информации характеризуются релевантностью сообщений, высоким уровнем и достоверностью журналистских материалов. В данной статье мы ограничимся рассмотрением предпочтений этого компонента СМИ, входящего в информационную модель метрополитена.

С целью изучения возможностей и механизмов влияния контента СМИ на формирование медиaprостранства Московского метрополитена нами был проведен сравнительный анализ печатных изданий «Москва Вечерняя» (вечерний выпуск) и Metro [URL: <http://pressa.ru/ru/magazines/vechernyaya-moskva-vechernij-vypusk/archive#/> (дата обращения: 15 февраля 2022 г.)]. Выбор для исследования именно этих информационно-популярных газет объясняется широкими возможностями генерирования оперативного, актуального и достоверного контента, поскольку Московский метрополитен является их соучредителем. Также важно

отметить, что оба издания являются массовыми и наиболее доступными источниками информации, поскольку бесплатно распространяются в вестибюлях станций столичного метро. Период анализа включает выпуски газет «Москва Вечерняя» и Metro за весь период 2017 г.

Выдвигаемая гипотеза может быть сформулирована следующим образом: для заявленных изданий характерно незначительное сходство и существенное различие по объему публикуемых материалов и регулярности освещения деятельности метрополитена, тематическому наполнению и разнообразию применяемых публицистических жанров, художественно-выразительным средствам языка и конвергентным признакам медиатекстов.

Предварим процесс верификации краткой характеристикой двух заявленных изданий, используя результаты исследования NRS (National Readership Survey — Россия) «Читательская аудитория России — 2017/1» [URL: <http://www.mediadigger.ru/smi-rossii-v-2017-mezhdunarodnaja-ekspansia-vihod-online/> (дата обращения: 12 февраля 2018 г.)]. Общая концепция издания Metro направлена на освещение мировых и российских событий примерно в равных долях. Менее трети публикаций посвящено обзору тенденций жизни московского мегаполиса, минимальную долю среди которых составляют тематические материалы о Московском метрополитене. Для газеты «Москва Вечерняя» характерно детальное освеще-

ние городских событий, глубокий анализ меняющейся инфраструктуры столицы — 86,9% всех материалов. Газета является важнейшим коммуникационным каналом транспортной системы города, доля рубрик о которой, в том числе о Московском метрополитене и Московском центральном кольце в «Москве Вечерней», превалирует, составляя 14,3%.

Проведем краткий анализ кластеров о Московском метрополитене на основе количественных показателей, представленных в табл. 1. Общее количество выпусков Metro за весь 2017 г. почти в два раза превышает «Москву Вечернюю» — 237 номеров. При этом необходимо уточнить различие в периодичности выпусков изданий. Metro выходит пять раз в неделю с ежедневным тиражом 473 600 экземпляров, «Москва Вечерняя» — три раза в неделю с ежедневным тиражом 300 тыс. экземпляров (на конец 2017 г.).

Таблица 1

Общие сведения о публикациях	Metro	«Москва Вечерняя»
Общее количество номеров	100% (237)	100% (129)
Количество номеров без публикаций о метро (% от общего количества)	26,5% (63)	Нет
Количество номеров с публикациями на первой полосе (% от общего количества)	7,6% (18)	58,9% (76)
Наличие тематических полос	1,7% (4)	22,5% (29)

Обобщая данные статистики, можно сделать несколько выводов: массив публикаций газеты Metro свидетельствует о стабильном отсутствии контента, о подземной транспортной сети в 3-9 ежемесячных выпусках, что в целом за год составляет 26,5%. Во всех 129 вышедших номерах «Москвы Вечерней» вторая и третья полосы отведены под материалы о метрополитене. Кроме того, в 58,9% (76 выпусков) информация вынесена на первую полосу, что говорит о приоритетности тематики метрополитена для издания.

Очевидно, что существенное влияние на целостную характеристику и контент материалов обозначенных изданий оказывают используемые публицистические жанры, стилистические и языковые особенности жур—налистских публикаций. За основу исследования жанрового своеобразия заявленных изданий нами была взята теоретическая концепция А. А. Тертычного [2], включающая более тридцати наименований публицистических жанров и, на наш взгляд, наиболее полная. Исходя из результатов, представленных в табл. 2, можем констатировать доминирование информационных жанров в обеих газетах.

Таблица 2

Количество элементов в жанровых кластерах (% от общего количества)	Metro	«Москва Вечерняя»
Информационный	97% (188)	92,5% (606)
Аналитический	3% (6)	5,7% (37)
Художественно-публицистический	Нет	1,8% (12)

Вместе с тем необходимо отметить существенное различие разновидностей информационного жанра, представленное в заявленных изданиях. Анализ структуры локальных разделов о метрополитене в газете Metro продемонстрировал ограничение жанрового разнообразия краткими новостными заметками. Незначительно представлены жанры информационного отчета и корреспонденции, краткие интервью и репортажи. Лаконичные новостные материалы составляют 63,8% всех информационных публикаций. Причем для контента характерна определенная схематичность и клишированность — 30% публикаций представляют собой репродуцированную новостную информацию с указанием ссылки на различные источники. Чаще всего это пресс-служба метрополитена, информационные агентства «Москва», РИА «Новости», Интерфакс.

Основываясь на проведенном анализе, можем утверждать, что для издания «Москва Вечерняя» характерен более широкий диапазон информационных жанров: расширенные новостные заметки, интервью с руководителями и рядовыми работниками метрополитена. Разнообразие видов качественного контента представлено также различными разновидностями репортажей (59 за исследуемый период). Аналитические жанры в обоих изданиях представлены незначительно, причем в публикациях с аналитическими признаками доминирует информационная составляющая. Для медиатекстов современных СМИ в целом характерна трансформация жанров, что нашло подтверждение и в нашем исследовании. Теоретическое обоснование данной концепции заложено в трудах А. А. Тертычного, А. В. Колесниченко.

Важным спектром исследования стало тематическое наполнение контента газет, освещающих деятельность Московского метрополитена. Обоснуем выдвинутую гипотезу о незначительном сходстве и стабильно существенных различиях медиатекстов заявленных изданий. Газета Metro представляет собой в основном эффективный модульный рекламоноситель, что и объясняет обилие иллюстраций и фотографий. Проведенный обзор публикаций показал превалирование мобильности и облегченного формата подачи информации, рассчитанного на быстрое прочтение. Минимум аналитики и чисто информационный контент, порой заменяемый фотофактом. Для издания Metro характерны поверхностное освещение и эпизодичность тематических рубрик, а также частичное компилирование медиатекстов сторонних изданий.

Контент «Москвы Вечерней», в отличие от газеты Metro, носит локальный характер и в значительной степени ориентирован на основную целе-

вую аудиторию — пассажиров Московского метрополитена. Для издания характерны постоянство и широта тематических рубрик, максимальная систематизация всех публикуемых материалов (в дальнейшем в скобках представлено количество публикаций за анализируемый период). Глубину тематического освещения демонстрируют комментарии руководителей метрополитена в подрубриках «Прямая речь» (45) и «Первый микрофон» (35). Разнообразие контента представлено судьбами интересных людей метрополитена (56 публикаций), историей метро (34), наличием технических страниц (46). Актуальность и достоверность, информативность и тематическая сбалансированность, реверсивный характер публикаций и использование профессиональной лексики характерны для медиатекстов «Москвы Вечерней». Газету также отличает оригинальный контент, представленный эксклюзивными интервью ньюсмейкеров. По итогам эмпирических данных в «Москве Вечерней» прослеживается тренд производства самостоятельного контента с широким применением визуализации и инфографики.

Рассмотренный контент печатных изданий «Москва Вечерняя» и Metro в незначительной степени, на наш взгляд, оказывает влияние на формирование медиапространства столичного метро. Вектор развития газет направлен в сторону конвергенции и диджитализации, отсюда вытекает актуальность интеграции печатных и электронных СМИ. Диктуемая новыми стилями жизни и мышлением молодежной аудитории, тенденция к индивидуальному потреблению информации становится доступной благодаря адаптированным вариантам сетевых СМИ, так называемым PDA-версиям. Сетевые СМИ (электронные, цифровые) являются особым классом массмедиа, предоставляющим информационный продукт максимальному числу пользователей Интернета. В результате происходит привлечение новой читательской аудитории, преимущественно молодежной, одновременно являющейся и самым активным сегментом пассажиров метро.

Сетевые СМИ стали использовать новые механизмы влияния на потребителя информации — осуществлять передачу единого медиапродукта разными средствами (текст, звук, видео) и по разным каналам коммуникации (пресса, телевидение, радио, онлайн-газета, радио в Интернете, веб-телевидение и каналы в мессенджере Telegram).

Вышесказанное позволяет сделать вывод о значительно большей эксплицированности сетевых СМИ в процессе формирования медиапространства Московского метрополитена. Ранее нами были проанализированы традиционные способы информирования пассажиров, предоставляемые СМИ. Рассмотрим, какие новые возможности открывают типологические характеристики сетевых СМИ — мультимедийность, интерактивность и гипертекстуальность — на примере электронных версий изданий «Москва Вечерняя» и Metro. Необходимо уточнить: исследование касается исключительно фрагментированного среза публикаций изданий о Московском метрополитене. За основу анализа нами взята классификация медиатек-

стов сетевых СМИ А. В. Вырковского: вербальные тексты, визуальные, аудиовизуальные, синтетические тексты (инфографика) [3].

Контент электронной версии газеты Metro отличает сочетание вербальных и визуальных элементов, с преобладанием последних, инфографика представлена в единичных публикациях. Гипертекстуальность ограничена в основном ссылками на внутренние публикации, крайне редко используется внешняя ссылка на официальный сайт Московского метрополитена. Более широкое отражение в издании находит интерактивность, характерная для цифровых СМИ. Примерами могут служить конкурс на лучшую читательскую публикацию «Однажды в метро» (28 публикаций), творческие конкурсы «Дорисуй картину» и «Создай свою копию».

Анализ электронной версии газеты «Москва Вечерняя» показал фрагментарность представленных детерминирующих характеристик сетевых СМИ — мультимедийности и интерактивности. Необходимо отметить сочетание вербальных и визуальных видов медиатекстов при доминирующей роли слова. Особенностью контента в рубриках «Техническая страница», «Правила пользования метрополитеном», «Новые станции метро» является широкое использование визуализации и инфографики, направленных на быстрое восприятие информации пассажирами метрополитена. Гипертекстуальность в «Москве Вечерней» находит отражение в единичных публикациях о столичном метро.

Таким образом, можно констатировать лишь фрагментированное использование типологических признаков медиатекстов в электронных версиях Metro и «Москвы Вечерней», аудиовизуальный вид контента в них за исследуемый период вообще не репрезентирован. Актуальным для обоих изданий, на наш взгляд, в перспективе может стать применение инновационных специализированных сервисов сетевых СМИ, появившихся благодаря новым техническим решениям по приему и передаче информации:

- блоги, видеоблоги и линклоги;
- аудиоверсии статей в подкастах;
- видеоматериалы в формате flash-видео и иммерсивное видео (с градусным сферическим обзором);
- интерактивные фотографии;
- развитие собственных мобильных приложений;
- каналы в мессенджере Telegram.

Использование инновационных сервисов разнообразит архитектуру контента электронных версий Metro и «Москвы Вечерней», сделает его более информативным и значительно расширит читательскую аудиторию. Динамика в использовании конвергентных элементов привлекательна особенно для молодежного сегмента читателей, являющихся «продвинутыми» пользователями Интернета и одновременно самой многочисленной и активной группой пассажиров подземной транспортной системы.

Суммируя вышесказанное, считаем возможным обозначить следующие ведущие тенденции развития общественных коммуникаций: во-первых,

всеобщий и необратимый характер интеграции печатных и электронных СМИ. В отраслевом докладе Федерального агентства по печати и массовым коммуникациям за 2016 г. отмечается, что «ежегодно до 5% аудитории печатных СМИ перемещается из “бумаги” в сферу диджитал, где используются комплексные онлайн-стратегии по завоеванию ее внимания путем разработки более совершенных сайтов и мобильных приложений, креатива, контекстной рекламы и других интерактивных продуктов» [URL: <http://www.unkniga.ru/images/docs/2016/doklad-ros-period-pechat-2016.pdf> (дата обращения: 12 февраля 2022 г.)].

Во-вторых, перспективы развития цифровых изданий диктуются общим вектором диджитализации СМИ. По данным Роскомнадзора, по состоянию на 17 февраля 2017 г., треть всех новых зарегистрированных СМИ представляют именно онлайн-издания. Цифровая статистика исследования, проведенного платформой MediaDigger как за 2016 год, так и за январь 2017 года, также подтверждает данные результаты. Впервые количество зарегистрированных онлайн-СМИ составило 33% от общего числа. Этот показатель почти втрое выше среднего индекса за предыдущие годы [URL: <http://www.mediadigger.ru/smi-rossii-v-2017-mezhdunarodnaja-ekspansia-vihod-online/> (дата обращения: 12 февраля 2018 г.)]. В-третьих, для привлечения новой аудитории, преимущественно молодежной, быстро осваивающей новые технологии, СМИ создают группы в социальных сетях, мобильные приложения, каналы в мессенджере Telegram. Кроме того, адаптируют форматы и подачу информационных сообщений для каждого диджитал-пространства. Подтверждением этому может служить рост динамики запросов по темам «Москва Вечерняя» и Metro в поисковой системе Яндекс, сделанных только с мобильных телефонов. Статистический анализ показателей, собранных при помощи сервиса Яндекс Wordstat, демонстрирует увеличение общего количества запросов за 2017 г. по двум изданиям:

- «Москва Вечерняя»: январь 2017 г. — 25 120, декабрь 2017 г. — 34 497 запросов;

- Metro: январь 2017 г. — 61 650, декабрь 2017 г. — 105 174 запроса.

Посещения официальных сайтов газет «Москва Вечерняя» и Metro также фиксируют рост показателей:

- «Москва Вечерняя»: суммарное количество просмотров за январь 2017 г. — 6 млн 296 тыс., за декабрь 2017 г. — 6 млн 856 тыс.;

- Metro: суммарное количество просмотров за январь 2017 г. — 2 млн 11 тыс., за декабрь 2017 г. — 2 млн 18 тыс.

Под просмотрами подразумевается количество загрузок страниц сайта при переходе посетителей на них.

Аналитики отмечают в последнее время особую популярность мобильных устройств и обуславливают ее возможностью персонализировать новости для каждого пользователя. Департамент информационных технологий г. Москвы в марте 2018 г. провел исследование «Отрасль информаци-

онно-коммуникационных технологий. Итоги 2017 года». Цифровая статистика свидетельствует о наличии смартфонов в 2017 г. у 80% жителей Москвы, по прогнозам к 2025 году показатели, достигнут 99% [URL: http://d-russia.ru/wp-content/uploads/2018/03/2_DIT_Alminov.pdf (дата обращения: 12 февраля 2022 г.)]. Информирование через мобильные версии электронных СМИ особенно актуально для пассажиров метро, поскольку позволяет при помощи персональных гаджетов получать сообщения в оперативном режиме.

Вместе с тем в научной среде существует полемика по вопросам типологической структуры сетевых СМИ. Различные трактовки системы информационно-смыслового взаимодействия в современном обществе не привели к единому определению категорий «сетевые СМИ» и продолжают рассматриваться в дискуссионном ракурсе. Е. Н. Якубенко рассматривает 2 типа сетевых СМИ: гипермедиа (конвергентные издания), использующие одновременно различные способы доставки контента (оффлайн и онлайн), и трансмедиа (компьютерные социальные сети) [URL: <http://www.mosmetro.ru/info/metrotour/> (дата обращения: 15 февраля 2022 г.)]. Ряд исследователей, осмысливая феномен интеграции интернет-СМИ и социальных сетей, инициированный процессом медиаконвергенции, приходят к выводу о трансформировании последних в социальные медиа [URL: <http://www.digitalicons.org/issue05/files/2011/05/Panchenko-5.6.pdf> (дата обращения: 12 февраля 2022 г.)].

Придерживаясь аналогичной точки зрения — включение трансмедиа в сетевые СМИ, рассмотрим еще один аспект формирования медиaprостранства метрополитена — официальные группы столичного метро в социальных сетях. Московский метрополитен и Московское центральное кольцо продолжили традиции передовых мировых метрополитенов, осуществляющих оперативное информирование через официальные интернет-сайты и сообщества в социальных сетях (данный вопрос анализировался нами ранее). Общий охват в официальных группах столичного метро в социальных сетях («ВКонтакте», Twitter, Facebook, «Одноклассники», Instagram, YouTube) по состоянию на конец августа 2018 г. составляет более 450 тыс. человек (данные посчитаны в ручном режиме). Причем на аккаунты московского метро в социальных сетях подписаны большинство районных, окружных, региональных и федеральных СМИ, что позволяет журналистам изданий быть в курсе актуальных новостей и оперативно на них реагировать.

Социальные сети являются генератором локального информационного пространства, уникальной платформой для интерактивного взаимодействия с целевой аудиторией. Необходимо отметить, что активность пассажиров Московского метрополитена в официальных группах социальных сетей служит примером их заинтересованности в усовершенствовании работы главного транспортного предприятия Москвы. На повышение оперативности и улучшение диджитализации общественных коммуникаций

ориентирован официальный твиттер-аккаунт MetroOperativno, созданный в январе 2015 г. На сегодняшний день это самое популярное официальное сообщество московского метро, насчитывающее в августе 2018 г. более 153 тыс. подписчиков. В твиттер-аккаунте MetroOperativno в течение 5—10 минут при возникновении нештатной ситуации, влекущей за собой изменения в режиме и графике работы предприятия, публикуется разъяснительная информация, позволяющая максимально оперативно и одновременно оповещать значительное количество пассажиров и представителей СМИ.

Значительно расширило медиапространство Московского метрополитена с начала 2017 г. и мобильное приложение «Метро Москвы», которое на конец августа 2018 г. скачали уже более 1,2 млн пользователей. Доступность опций на семи языках значительно расширила информационные потоки для многочисленной иностранной аудитории. Востребованность приложения объясняется креативностью подачи информационных материалов, уникальностью предоставляемого контента, а также широким, постоянно пополняемым функционалом. В обновленных версиях приложения появились такие модули, как тематические поезда (на различных линиях их курсирует 27), видеоролики с информацией о маршруте от станций метро к пересадочным станциям Московского центрального кольца, возможность выстраивания мультимодальных маршрутов.

Таким образом, подводя итог рассмотрения медиапространства Московского метрополитена, необходимо подчеркнуть важность диверсифицирования каналов информирования транспортного предприятия за счет внедрения инновационных технологий. Различные форматы функционирования цифровых СМИ также позволяют создавать разноплановый клиентоориентированный контент, представляющий собой агрегацию различных видов информирования — визуального, аудиального и интерактивного. Новые возможности и механизмы формирования медиапространства метрополитена открывают официальные группы предприятия в социальных сетях, ориентированные не только на осуществление интерактивных коммуникаций, но и на самостоятельное конструирование тематики и объемов информационного дискурса.

Литература

1. Черных, А. И. Мир современных медиа. — Москва : Издательский дом «Территория будущего», 2007.
2. Тертычный, А. А. Жанры периодической печати: учеб. пособие для ун-тов. — Москва : Аспект Пресс, 2000.
3. Вырковский, А. В. Восприятие аудиторией различных видов текста в российских деловых интернет-СМИ / А. В. Вырковский, М. А. Любимцева // Вестник Московского университета. — Серия 10. Журналистика. — 2015. — № 2. — С. 145—146.

© Борисов Д. Г.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
dr.66-53@yandex.ru

Организационно-правовые основы системы управления на железнодорожном транспорте

Аннотация. В статье раскрыты ключевые организационные и правовые аспекты управления на железнодорожном транспорте в Российской Федерации. В результате исследования вопросов обеспечения безопасности и надлежащего функционирования железнодорожного транспорта отмечается многоаспектный характер регулирования отношений, связанный с транспортом, который формировался через выработку юридических требований и правовых норм. Система нормативно-правового регулирования в сфере железнодорожного транспорта представлена широким перечнем актов, среди которых первостепенное значение имеют Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации и Федеральный закон «О транспортной безопасности». В результате применения формально-логического и формально-юридического методов исследования выделены структурные элементы обеспечения безопасности железнодорожных перевозок и функционирования всей инфраструктуры железнодорожного транспорта. Государственное управление транспортной системой представлена в качестве целенаправленной, систематической, непрерывной деятельности государственных органов, нацеленной на строительство и надежное функционирование всех видов транспорта. Отмечается административная роль Минтранса России в качестве вышестоящего органа управления, который проводит координацию и осуществляет контрольные функции за деятельностью Росжелдора. Сделан вывод о существенном значении статистически-индикативной работы при оценке безопасности и надлежащего функционирования железнодорожного транспорта как факторов методического обеспечения оценки количественных и качественных результатов функционирования системы государственного регулирования в рассматриваемой сфере. На основании исследования изменения параметров оснащения безопасности движения на объектах железнодорожного транспорта принимаются решения по реализации административных (организационно-предупредительных), технических и технологических и мер, а также социально-психологических и экономических способов управления кадрами, направленных на оснащение определенного уровня безопасности и надежности транспортного процесса.

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; обеспечение безопасности; инфраструктура; транспортная безопасность.

На современном этапе развития транспортной системы проблема безопасности в целом, и железнодорожного транспорта в частности, является одной из острых и значимых. Проблема обеспечения безопасности актуальна в связи с тем, что ненадежность железнодорожного транспорта связана с совокупностью разного рода показателей. Главными обстоятельствами возникновения аварийных ситуаций на железнодорожной линии являются технические сбои и поломки железнодорожного оборудования, систем срабатывания аварийных оповещений, брак механических и электрических частей элементов железнодорожной инфраструктуры, и как всегда, человеческий фактор (несоблюдение должностных инструкций, правил, приемов и т.д.), отсутствие четкого взаимодействия между дежурным персоналом и ответственными работниками тех или иных структурных подразделений, неисполнение, халатность, излишняя самоуверенность работников. Вышеизложенные негативные факторы приводят к тяжелым последствиям в виде схождения с рельсового пути, опрокидывания, пожаров подвижных составов. Такие случаи характеризуются техногенной опасностью и соответствующими последствиями.

Современные локомотивы устроены так, что основной зависимостью поездов является электричество, и соответственно качество электрификации тех или иных участков пути. Поэтому одним из основных критериев надежного движения служит автономность составов. Российская Федерация имеет самую разветвленную сеть железных дорог в мире, и как следствие, запаздывание прибытия аварийных служб к местам поломок и трагических инцидентов.

Правовая база в данном направлении постоянно модернизируется. В основе правового регулирования безопасности железнодорожного транспорта лежит железнодорожное право в целом, указывающее на особенности и специфику железнодорожного транспорта. Комплексный характер правоотношений в государстве подразумевает наличие транспортного права, как структурного элемента правовой системы страны, которое выполняет регулятивную функцию отношений между различными субъектами в процессе жизнедеятельности совокупных элементов транспортной системы государства. Появление транспортного права является объективной закономерностью качественных преобразований и трансформационных процессов функционального совершенствования государства. Вместе с тем, транспортное право не возникло из-за требования или желания государственной системы просто регулировать эту сферу, оно возникло из повседневной необходимости реализации жизненных интересов, в появляющемся стремлении эффективного совершенствования транспортной составляющей государства. Органы власти только утверждают к обяза-

тельному соблюдению нормы права и обязательным предписаниям по интенсификации общественных отношений в этой области.

Отличительной чертой происхождения и дальнейшего формирования транспортного права характеризуется неразделимостью и пропорциональностью от видоизменений и модернизации транспортных элементов. Инновационные решения в разные годы развития обусловлены потребностью государственного вмешательства к этим вопросам.

Железнодорожное право имеет достаточно значительный и независимый свод законодательства, касающийся функционирования железнодорожного транспорта и его логистики. Это является еще одним показателем для выделения подотрасли права. Первостепенную значимость в регулировании безопасности железнодорожного транспорта имеет Конституция РФ, в которой устанавливаются ключевые основы как регулирования транспортной системы в России, так и безопасности.

Согласно Уставу железнодорожного транспорта существует прямая и непрямая международная транспортировка пассажиров и грузов железнодорожным транспортом. Перевозки прямого сообщения осуществляются между железнодорожными станциями в разных странах по единому документу на перевозку, на весь путь следования. Перевозки непрямого сообщения проходят в рамках приграничной территории станций и портов по документам, подготовленным в странах, которые участвуют в перевозках.

Ключевое значение в правовом регулировании имеет также Федеральный закон Российской Федерации «О транспортной безопасности» 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ [3] в котором указывается, что критерии обеспечения безопасности устанавливаются на основе нормативно-правового регулирования специфики того или иного вида транспорта (ст.ст.4, 5 закона). Обеспечение безопасности структурных элементов железнодорожного транспорта невозможно без соответствующего технического регулирования в этой области. Юридические основания данной деятельности широко представлены в федеральном законодательстве.

При регулировании перевозок в международных железнодорожных перевозках используются международные договоры Российской Федерации. В данном вопросе Россия взаимодействует со многими странами, в том числе как с европейскими, так и с азиатскими государствами. Имеющиеся договоренности регулируют полный перечень необходимых регламентов и выполнение обязанностей сторон по осуществлению перевозок. Российский опыт железнодорожного сообщения востребован за рубежом, особенно это касается юго-восточных стран, в частности обеспечения безопасности пассажиров. Законодательство нормативно-правового характера является фундаментом правоотношений на железнодорожных линиях. Структура этого законодательства состоит из федеральных законов и подзаконных актов.

Международное право по вопросам регулирования отношений, касающихся железнодорожного транспорта, в основном нашло свое отражение в

межгосударственных соглашениях и многосторонних договоренностях. Существуют международные Союзы и Организации, деятельностью которых является совместное сотрудничество в области организации транспортировки товаров и услуг железнодорожным путем. Также необходимо учитывать, что международные правоотношения, касающиеся транспорта — это совокупность норм и правил, представленных в законодательстве конкретных государств, международных актах, которые устанавливают необходимые требования по транспортировке людей, товаров и грузов на межгосударственных маршрутах [1, стр. 220].

Железнодорожная инфраструктура представляет собой комплекс логистических объектов, надежная работа которых направлена, прежде всего, на оказание качественных услуг населению, предприятиям и государству в целом. Надежная работа этого комплекса требует продуманной государственной политики и ее постоянного совершенствования в целях обеспечения безопасности на транспорте. Развитие гражданского общества вместе с развитием государства трансформируется и предъявляет новые требования к уменьшению тех или иных затрат, сокращению времени на определенные действия, повышению качества услуг и комфорта. В связи с этим, соблюдение и повышение мер безопасности элементов железнодорожной инфраструктуры является качественным фактором сохранения жизни и здоровья людей, а также снижения экономических потерь, сохранности багажа, грузов, надлежащего использования железнодорожного транспорта. В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» на субъектах транспортной инфраструктуры возложены обязанности по обеспечению транспортной безопасности. Кроме того, федеральным законодательством установлено, что за вопросы безопасности на транспорте также отвечают силовые и надзорные ведомства (МВД России, Росгвардия, прокуратура, таможня и т.д.).

Таким образом, вопросы обеспечения безопасности железнодорожного транспорта могут быть эффективно решены при комплексном правовом регулировании транспортных отношений, вообще и железнодорожных правоотношений в частности, которые развиваются в сложном механизме функционирования всего транспортного комплекса.

Железнодорожные пути и сообщения входят в состав критически важных объектов государства. Использование гражданами России железнодорожного сообщения стоит на первом месте, наряду с автомобильным транспортом. Процесс жизнедеятельности железнодорожной отрасли носит непрерывный характер, учитывая нескончаемые потребности общества и государства. Учитывая этот главный фактор необходимости функционирования железнодорожных линий, властные органы принимают меры по совершенствованию эффективности деятельности железнодорожной структуры.

Минтранс России, являясь вышестоящим органом управления проводит координацию и осуществляет контрольные функции за деятельностью

Росжелдора. Деятельность контрольных подразделений Министерства транспорта носит многоаспектный характер, в том числе, в части наблюдения Росжелдором за собственниками элементов железнодорожной инфраструктуры по выполнению ими требований нормативно-правовых актов при строительстве и дальнейшем использовании путей. При этом Росжелдор не осуществляет функции контроля за обеспечением безопасности на железнодорожном транспорте [3, стр. 51].

Росжелдор обеспечивает безопасность на основе аккредитации дочерних организаций, оценки уязвимости объектов железнодорожной инфраструктуры и подготовки планов обеспечения безопасности. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет контроль и надзор в области обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте.

Органами власти федерального уровня осуществляется разработка основополагающих законопроектов в сфере транспорта, условий и стандартов в области обеспечения видов безопасности, перспективному развитию транспортной системы и ее элементов, а также решению вопросов межгосударственного взаимодействия в сфере транспорта. На уровень местных администраций делегируется решение вопросов по распределению централизованных субсидий, снабжению оборудованием и оснащением, обеспечению фактических затрат, контролю за соблюдением установленных расценок, хозяйственной деятельностью, а также за лицензированием отдельных видов.

Учитывая популярность и востребованность железнодорожного транспорта у населения, государством уделяется большое внимание сохранению правопорядка на транспорте. Основным органом исполнительной власти, осуществляющим меры по сохранению жизни и здоровья людей, общественного порядка, предотвращению террористических актов и других преступлений против общества является МВД России. Актуальность данной деятельности подтверждается наличием в составе МВД России Главного управления на транспорте (ГУТ). Специфика транспортной безопасности обусловлена особенностями работы всего железнодорожного комплекса, впрочем, как и других видов транспорта. В составе ГУТ существуют аналогичные управления в субъектах, а также более 500 единиц линейных отделов, несущих службу непосредственно на местах [4, стр. 227].

Элементы транспортной инфраструктуры являются объектом повышенной опасности, включая не только вокзалы, где постоянно скапливается большое количество людей, но и таких сооружений, как путепроводы, мосты и системы жизнеобеспечения таких объектов. Поэтому одной из главных функций подразделений охраны правопорядка является такое сотрудничество и взаимодействие с собственниками и хозяйствующими субъектами, осуществляющими управленческие функции на транспортных объектах.

Анализ происшествий, чрезвычайных ситуаций и преступлений на транспорте показывает, что без необходимого оснащения современным оборудованием, как объектов, так и сотрудников, невозможно осуществлять контроль на вверенных территориях. За последнее десятилетие произошла модернизация средств обеспечения контроля. На вокзалах установлены повсеместно видеокамеры, датчики, детекторы, системы распознавания лиц и потенциальных преступников, а также, находящихся в розыске. Данные меры способствуют повышению эффективности проводимой оперативно-розыскной деятельности.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» является самостоятельно действующим субъектом — организацией, которая имеет самостоятельный баланс, расчетный, валютный и другие счета в банках РФ, печать со своим наименованием, угловой штамп, бланки. Деятельность открытого акционерного общества «Российские железные дороги» основана на применении и использовании новейших достижений научно-технического прогресса путем самостоятельно заключенных договоров и осуществлением итогов своей деятельности по установленным, независимо устанавливаемым или согласованным ценам.

В системе обеспечения функционирования системы государственного регулирования безопасности движения железнодорожного транспорта существует множество методик, которые учитывают различные угрозы, факторы обеспечения безопасности, виды безопасности и др. Выделяются абсолютные показатели безопасности движения поездов, относительные показатели безопасности движения поездов.

В настоящее время на базе Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» разработаны классификаторы опасных отказов технических средств хозяйств П (путевое), В (вагонное), Т (локомотивное), Л (пассажирское) и методики анализа показателей безопасности функционирования технических средств этих хозяйств.

Структурное оценивание входит в состав последовательной непрерывающейся выработки решений, направленных на повышение эффективности управленческого аппарата в вопросах предоставления безопасных услуг на железнодорожном транспорте. Оценка состояния безопасности предоставления услуг по перевозкам, а также вопросов содержания, строительства и функционирования элементов инфраструктуры и подвижного состава представляют большой интерес для мониторинга и анализа технологических показателей. В соответствии с утвержденной методикой экспертными специалистами на основании данных осуществляется оценивание параметров, влияющих на обеспечение безопасности перевозок. При определении параметров безопасности в расчет берутся величины аварийных ситуаций различного рода. В настоящее время в России ведется статистика инфраструктуры железных дорог, количества происшествий на железнодорожном транспорте, количества погибших при происшествиях, количества раненных при происшествиях [2, стр. 168].

Таким образом, методическое обеспечение оценки количественных и качественных результатов функционирования системы государственного регулирования безопасности движения железнодорожного транспорта в Российской Федерации основано на методике оценки показателей процессов, влияющих на безопасность движения на основе оценке рисков Открытого акционерного общества «Российские железные дороги», которая устанавливает абсолютные и относительные показатели, а также комплексный показатель безопасности. В основе учитываются статистические данные происшествий, железнодорожной инфраструктуры, количество погибших и раненных.

Анализ проблем при функционировании системы государственного регулирования безопасности движения железнодорожного транспорта в Российской Федерации показывает наличие аварийности, происшествий, что требует еще большего снижения происшествий. Кроме этого, наличие происшествий по вине открытого акционерного общества «Российские железные дороги» свидетельствует о высоком влиянии человеческого фактора, и требует повышения профессионализма. На нормативно-правовом уровне требуется устранение ряда пробелов, а также формирование новых подходов на основе риск-ориентированного подхода в условиях цифровизации и инновационного развития железнодорожной инфраструктуры.

Выбор наиболее важных задач для получения результатов, направленных на эффективность обеспечения безопасности видится через внесение изменений в законодательство критерия допустимого риска, снижения уровня аварийности за счет нового подхода к обеспечению защищенности объекта железнодорожного транспорта на основе риск-ориентированного подхода и защищенности объектов железнодорожной инфраструктуры по критериям: безопасность, прочность и ресурсообеспеченность. Совершенствование кадровой работы на основе повышения уровня профессионализма работников открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Таким образом, организационными основами функционирования системы государственного регулирования безопасности движения железнодорожного транспорта в Российской Федерации является система органов и организаций осуществляющих обеспечение безопасности. Органы исполнительной власти осуществляют безопасность как на основе разграничения полномочий в рамках контроля и надзора, а также иных мер обеспечения безопасности, исходя из специфики железнодорожного транспорта, так и в рамках принципа федерализма на основе иерархии органов власти федерального и регионального уровня. Ключевое значение в обеспечении безопасности принадлежит Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги».

Литература

1. Кислицына, Н. Ф. Железнодорожные законодательные пакеты ЕС — правовая основа для развития железнодорожного транспорта // Закон и право. — 2022. — № 2. — С. 219—221.
2. Судакова, О. В. Источники правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом // Евразийский юридический журнал. — 2020. — № 9 (148). — С. 167—168.
3. Туешова, Е. С. Правовое регулирование оперативно-диспетчерского управления железнодорожным транспортом // Международный журнал гражданского и торгового права. — 2021. — № 1. — С. 47—54.
4. Шабанов, Н. С. Совершенствование управления железнодорожным транспортом в современных условиях // Финансовая экономика. — 2019. — № 2. — С. 226—229.

© Борисов Д. Г.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
dr.66-53@yandex.ru

Правовые акты государственного управления транспортом

Аннотация. Совокупность правовых актов государственного управления разными видами транспорта рассмотрено с позиции системного подхода, ранжированы уровни регулирования: международный, конституционный, федеральный и региональный, с одной стороны и законодательный и подзаконный, с другой. Выявлена относительно слабая изученность проблемы в специальной и отражение в учебной литературе. Выявлено формальное неравенство статусов кодифицированного водного, морского торгового и воздушного права, нормы которых объединены в соответствующие кодексы и совокупности норм, регулирующих работу железнодорожного и автомобильного транспорта. Сделан вывод о том, что система правовых актов государственного управления транспортом была и остается формирующей основой институциональной среды функционирования национального транспорта. Действующая система актов полно регламентирует деятельность уполномоченных органов исполнительной власти на федеральном и региональном уровнях, правила устойчивого и безопасного развития отрасли, обеспечивая таким образом реализацию конституционных прав граждан, интересы развития экономики и безопасности. Эффективность реализации положений транспортного законодательства в совокупности по конечным целям целесообразно рассматривать в соответствии с целями стратегического планирования, которые рекомендовано сформулировать в общеотраслевой стратегии развития транспорта. Анализ системы правовых актов государственного управления транспортом предпринят в рамках общей проблематики государственного управления на транспорте как нормативно регламентированной деятельности уполномоченных субъектов. Транспортные отношения, имея ярко выраженную специфику, различную природу широкого спектра отношений в сферах перевозок, контроля, надзора, страхования, соблюдения регламентов и т.п., имея множественный субъектный состав, традиционно остаются объектом активного управленческого воздействия.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; воздушный транспорт; автомобильный транспорт.

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.

Отношения государственного управления на транспорте регулируются как публичным, так и частным правом (гл. 40, 41 ГК РФ и др.), хотя само по себе такое управление признается видом публичного управления, которое реализуется для удовлетворения потребностей государства, общества, личности, а также предпринимательского интереса в перевозках через реализацию государственной транспортной политики.

Государственное воздействие на транспортные отношения осуществляется через государственное регулирование, опирающееся на транспортное законодательство и комплекс подзаконных актов специально уполномоченными органами исполнительной власти.

Концептуальные основы государственного управления в рассматриваемой сфере сформулированы в Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р), где указано на базовые механизмы государственного регулирования в естественно-монопольном сегменте рынка железнодорожных перевозок.

К субъектам государственного управления на транспорте относятся органы исполнительной власти, которые реализуют приданные им полномочия.

Также отметим, что в современной учебной литературе системное изложение, анализ правовых актов государственного управления транспортом фактически отсутствуют. Приоритет отдается рассмотрению подсистем федерального, регионального и местного управления, анализируется статус и деятельность органов исполнительной власти и их должностных лиц, подробно расписаны уровни взаимодействия подсистем, особенно вертикальные и горизонтальные связи, выявлены проблемы нестабильности политических директив и экономической конъюнктуры. При этом, как правило, остается за рамками рассмотрения или лишь фрагментарно упоминается правовая основа, системная совокупность правовых актов, без которой никакое управление невозможно.

Нередко правовым актам государственного управления транспортом отводится лишь роль некоего «процессуального регулятора», который «облекает в определенные нормативными актами формы» «действия федеральных и региональных структур, оказывающих непосредственное властное воздействие на транспорт» [1, стр. 140]. В 2021 г. коллективом авторов была предпринята попытка преодолеть противоречие между востребованностью современного концептуального подхода к системе правовых актов государственного управления транспортом и дефицитом соответствующего научного знания [2], которая, однако, свелась к констатирующей дифференциации транспортного права и транспортного законодательства вместо рассмотрения их во взаимосвязи.

В то же время, следует отметить наличие полезного в методологическом плане исследования о периодизации правовых актов, которые регулировали отношения на транспорте в Российской империи (автор использовал

не вполне сегодня на наш взгляд, корректное наименование «дореволюционная Россия») [3, стр. 47].

Наряду с этим на фоне относительно слабой изученности темы в специальной литературе стало общим местом выявление разного рода «законодательных пробелов», которые не только «не способствуют развитию» транспорта, а и «создают почву для неформальных взаимоотношений перевозчиков, пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей и порождают коллизии в правоприменении»[4, стр. 69]. Далее констатации дело, однако, чаще всего не идет. Так, цитируемый автор, указанием на законодательные пробелы обозначил потребность в принятии Минтрансом России ряда частных подзаконных актов узкого применения для автомобильного транспорта.

Система правовых актов государственного управления транспортом имеет несколько уровней. Прежде всего, упомянем международные договоры Российской Федерации, а также примерно 20 основных конвенций[8], которые в соответствии со ст. 15 Конституции РФ являются частью правовой системы РФ и применяются в соответствии с постановлением Конституционного Суда РФ от 14 июля 2015 г. № 21-П.

Российское законодательство в сфере транспорта базируется на положениях Конституции РФ о единстве экономического пространства, праве на свободу передвижения, свободе экономической деятельности, а также на закрепленном в п. «и» ст. 71 Конституции РФ ведении Российской Федерации федерального транспорта и путей сообщения.

К числу основных правовых актов государственного управления транспортом следует отнести Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. К правовым актам государственного управления транспортом следует отнести Уголовный кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

Кроме того, к числу правовых актов государственного управления транспортом относятся Федеральные законы (отметим сферу автомобильных перевозок): «О Транспортно-экспедиционной деятельности», «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», «О Государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и др.

Федеральные законы не только определяют направления, пределы и методы государственного воздействия, порядок деятельности в регулируемой сфере, но и рационализируют государственное регулирование, обеспечивают экономию средств бюджетов, содействуют ускорению и безопасности перевозки грузов, улучшают транспортную доступность для

граждан. В качестве примера следует привести Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ, который регламентирует государственно-частное взаимодействие в чаще всего экономически не рентабельной, но социально-значимой сфере пассажирских перевозок.

Особую и критически важную для транспорта сферу отношений в сфере обеспечения государственных и муниципальных нужд, заключения и исполнения соответствующих контрактов на перевозки и/или закупки, обеспечивая при этом устойчивое функционирование национальной транспортной системы, соблюдения принципа социальной справедливости в его широком контексте, поддержания эффективности бюджетного планирования и превенции коррупции, регулирует Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Важное место в системе правовых актов государственного управления транспортом занимают акты Правительства РФ, которое в пределах своей компетенции издает нормативные акты по организационным вопросам государственного управления транспортом, а также разрабатывает и вносит на рассмотрение проекты федеральных законов о федеральном транспорте и путях сообщения. Свои акты по организации управления транспортом, который не отнесен к федеральному, издают органы исполнительной власти субъектов РФ.

Минтранс России для регулирования транспортной деятельности разрабатывает и принимает нормативные правовые акты, которые могут быть систематизированы следующим образом. Во-первых, это акты регулирования порядка перевозок, куда входят правила перевозок пассажиров, багажа, грузов, правила транспортировки опасных грузов и т.п. Во-вторых, Минтранс России разрабатывает и издает акты тарифного регулирования и все, что с ними связано; акты, регламентирующие систему форм транспортных документов, включая формы билетов, квитанций, накладных, а также разного рода перевозочных документов на грузы, пассажиров, багаж. В-третьих, Минтранс России разрабатывает и принимает акты в сфере организации и охраны труда на транспорте, включая регламентацию рабочего дня и отдыха, условий труда. В-четвертых, Минтранс России в своих актах регламентирует порядок профессионального отбора и повышения квалификации работников железнодорожного транспорта общего пользования, а также акты, регламентирующие условия службы на судах, порядок приема на работу в отрасль иностранцев. В-пятых, отдельная система актов Минтранса России регулирует обязательные требования, процедуры и последовательность регистрации и учета транспортных средств.

Специальная совокупность актов Минтранса России регламентирует транспортный надзор и контроль на транспорте.

Таким образом, нормативные акты Минтранса России охватывают чрезвычайно широкую совокупность быстро развивающихся отношений, тре-

буя в этой связи постоянного мониторинга правоприменения и совершенствования.

Российские эксперты признают, что государственная система регулирования пассажирских перевозок, «далеко не идеальна», указывая на сложности организации перевозок в государственно-частном взаимодействии.

Таким образом, правовые акты государственного управления транспортом, будучи традиционной базовой составляющей институциональной среды развития российского транспорта, регламентируют деятельность уполномоченных органов исполнительной власти на федеральном и региональном уровнях, правила устойчивого и безопасного развития отрасли, обеспечивая таким образом реализацию конституционных прав граждан, интересы развития экономики и безопасности. Совокупность правовых актов государственного управления транспортом целесообразно и наиболее продуктивно исследовать с позиции системного подхода по уровням регулирования: международному, конституционному, федеральному и региональному. При этом, принимая во внимание кодификацию водного, морского торгового и воздушного права (наличие соответствующих кодексов), налицо определенное статусное неравенство с уставным регулированием, например железнодорожной отрасли, при формальном равенстве регламентирующих нормативных правовых актов — федеральных законов.

Литература

1. Гургов, Б. Ш. Формы и методы государственного управления морским и внутренним водным транспортом // Вестник Саратовской государственной юридической академии. — 2015. — № 2 (103). — С. 139—142.
2. Лабовская, Ю. В. Транспортное право и транспортное законодательство / Ю. В. Лабовская [и др.]. — Ставрополь, 2021.
3. Агекян, Л. М. К вопросу о периодах возникновения и развития правовых актов, регулирующих отношения на транспорте дореволюционной России (историко-правовой аспект) // История государства и права. — 2013. — № 20. — С. 44—49.
4. Огнетов, В. В. Правовое регулирование организации и деятельности органов государственного управления автомобильным транспортом в Российской Федерации // Образование и право. — 2019. — № 4. — С. 64—73.

© Горбунова Е. А.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Правовое регулирование наследования по завещанию: проблемы и пути их решения

Аннотация. Наследственные правоотношения в России имеют тенденцию быстрого развития, в статье рассматривается одно из оснований их возникновения — наследование по завещанию. Законодательство постоянно развивается и совершенствуется, но это не исключает наличие пробелов, которые порождают проблемы при решении наследственных споров.

Ключевые слова: наследодатель, завещание, наследники, наследование.

Согласно ст. 35 Конституции РФ право наследования гарантируется. Закрепление в основном законе нашей страны этого правила показывает насколько важное место занимает наследственное право в жизни граждан. И это абсолютно оправданно, так как через институт наследования любой гражданин, имеющий на это право, может стать собственником имущества (как движимого, так и недвижимого).

Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ) наследственному праву так же уделяет достаточно внимания. Раздел V (гл. 61—65) ГК РФ посвящен праву наследования, в котором прописаны не только общие положения наследственного права, но и процедура и основания наследования по закону, по наследственному договору и по завещанию, способы приобретения наследства и наследование отдельных видов имущества. В ГК РФ законодатель постарался урегулировать максимально широкий круг отношений, возникающих по поводу наследства. Особое внимание хотелось бы уделить наследованию по завещанию, которому в ГК РФ посвящена гл. 62. Это вполне обоснованно, по сравнению с наследованием по закону, наследование по завещанию играет первостепенную роль, из-за свободы завещания, которой законодатель наделил наследодателя (ст. 1119 ГК РФ). Упомянутая свобода завещания дает право наследовать имущество по своему усмотрению даже лицам, которые не находятся с ним в родственных связях, любым образом определить доли наследства, а также возможность лишить будущих наследников наследства, без обязанности указывать причины такого выбора.

¹ Научный руководитель: доктор педагогических наук, кандидат юридических наук, профессор **Е. В. Протас**.

Говоря про свободу завещания, которая дает широкий перечень прав наследодателю, стоит сказать, что законодатель все-таки установил для него некоторые ограничения. Так, ст. 1149 ГК РФ дает право наследникам на обязательную долю в наследстве, тем самым создавая рамки свободе завещания и защищая права наследников по закону. Русский юрист-цивилист Г. Ф. Шершеневич считает такое ограничение прав наследодателя справедливым, отмечая, что «передача всего имущества посторонним лицам при существовании ближайших родственников представляется нарушением семейных связей» [1]. Можно сказать, что обязательная доля представляет из себя тот минимум, на который могут рассчитывать наследники по закону.

Широкий перечень предоставленных наследодателю прав требует четкого законодательного регулирования. На практике часто встречаются споры по поводу наследства, наследники решают, кто имеет приоритетное право на получение имущества, каким образом справедливее поделить имущество, а также часто ставится под сомнение вменяемость наследодателя в момент составления завещания. Это и многое другое в законодательстве должно быть четко прописано, чтобы все судебные споры разрешались справедливо и по закону. Поэтому, наследование по завещанию всегда является актуальной темой для обсуждения и исследования. Даже современное законодательство содержит в себе достаточно пробелов, которые порождают несоответствия в судебной практике.

Пункт 5 ст. 1118 ГК РФ устанавливает, что завещание является односторонней сделкой, которая создает обязанности после открытия наследства. Завещание признается односторонней сделкой, так как для ее совершения необходима воля только одного лица — завещателя. Однако стоит выделить и другие признаки завещания, которые указанная норма не перечисляет: завещание может быть совершено только лично наследодателем, и оно может содержать в себе распоряжение только одного гражданина. Личный характер составления завещания исключает возможность представительства, благодаря которому одно лицо может совершить действия от имени другого лица.

Профессор П. В. Крашенинников выделяет еще один обязательный признак завещания — обязательность нотариального или иного приравненного к нему удостоверения завещания как гражданско-правовой сделки [2]. Выделение этого признака кажется вполне обоснованным, так как без удостоверения завещания нотариусом, оно будет признано недействительным. В случае составления завещания при чрезвычайных обстоятельствах, указывается необходимость присутствия двух свидетелей.

Полная или частичная недееспособность наследодателя является основанием для признания завещания недействительным. Профессор Е. В. Протас отмечает, что в судебной практике часто встречаются случаи, когда наследники оспаривают завещание, утверждая, что наследодатель был психически болен. Если это действительно так, то завещание, составлен-

ное недееспособным гражданином, нарушает права и интересы потенциальных наследников. Но, нельзя исключать и факт недобросовестности наследников, которые недовольны последней волей наследодателя [3].

Статья 177 ГК РФ устанавливает, что сделка, совершенная хотя и дееспособным лицом, может быть признана судом недействительной, если в момент ее совершения он не понимал значение своих действий. Факт неспособности отдавать отчет своим действиям часто подтверждается медицинскими заключениями и медицинской картой. В судебной практике часто встречаются случаи, когда завещание признается недействительным из-за психического состояния завещателя, хотя решение суда о признании его недееспособным или ограниченно дееспособным отсутствует.

Так, Советский районный суд г. Нижнего Новгорода признал завещание наследодателя недействительным на основании его неспособности руководить своими действиями и понимать их значение. Этот факт был подтвержден истцом (сыном наследодателя) с помощью медицинских заключений о проведенных операциях и перенесенных болезнях. Несмотря на показания нотариуса, у которого не вызвало сомнений вменяемость наследодателя в момент составления завещания, суд искивые требования удовлетворил и признал завещание недействительным [решение Советского районного суда г. Нижнего Новгорода от 30 июля 2020 г. по делу № 2-121/2020].

Процесс доказывания способности наследодателя отдавать отчет своим действиям в момент составления завещания очень сложный и здесь важную роль играет работа нотариуса, так как именно нотариус присутствует в момент составления завещания и его подписания и должен контролировать законность процедуры. Как показывает судебная практика, законность действий нотариуса часто ставится под сомнение, тем более, когда очередное завещание признают недействительным, ссылаясь на то, что нотариус не обратил должного внимания на психическое состояние наследодателя. Кроме того, у нотариусов есть прямая обязанность при удостоверении сделок проверять дееспособность граждан.

Здесь возникает другая проблема, у нотариуса ограниченный круг полномочий для полной проверки дееспособности наследодателя. Часто нотариус просто не обладает информацией от суда о недееспособности или ограниченной дееспособности гражданина, а сам наследодатель или родственники, которые заинтересованы в составлении завещания в их пользу, будут скрывать этот факт.

Однако, если при составлении завещания нотариус обнаружит, что наследодатель не отдает отчет своим действиям, то он имеет право истребовать сведения от лиц, который могут знать эту информацию. Но, и здесь у нотариуса довольно ограниченный круг полномочий. Истребовать из медицинских учреждений информацию о состоянии завещателя не имеет смысла, так как нотариус не входит в перечень лиц, уполномоченных запрашивать сведения из медицинских учреждений. На подобные запросы, в

обосновании отказа предоставлять сведения, медицинские учреждения ссылаются на врачебную тайну. Поэтому, целесообразно говорить о расширении полномочий нотариуса, в частности, возможности запрашивать информацию о завещателе от медицинских учреждений.

Отдельно стоит выделить вопрос о возможных формах завещания. Завещания составляются в письменной форме с обязательным удостоверением нотариуса. Несоблюдение этой формы влечет недействительность завещания. Однако законодатель предусмотрел возможность составления завещания в другой форме — в случае чрезвычайных обстоятельств. Ст. 1129 ГК РФ устанавливает форму завещания при чрезвычайных обстоятельствах: простая письменная форма в присутствии двух свидетелей.

Исполнение такого завещания будет непростым, в частности, из-за того, что в вышеуказанной статье не прописано, что нужно понимать под чрезвычайными обстоятельствами. При обращении заинтересованных лиц в суд будет необходимо установить, какие обстоятельства могли угрожать жизни заявителя и могут ли они относиться к чрезвычайным обстоятельствам. Наличие в законе хотя бы примерного перечня чрезвычайных обстоятельств облегчило бы работу судов по этой категории дел и дало понимание в каких случаях завещание в такой форме будет признано действительным.

Такой пробел в законодательстве порождает разногласия в решениях судов. Так, Верховный суд г. Москвы своим определением отменил решение Ленинского районного суда г. Краснодара и апелляционное определение судебной коллегии по гражданским делам Краснодарского краевого суда по делу о признании завещания, совершенного при чрезвычайных обстоятельствах, действительным. Гражданка Ефимцева Л. Я не смогла составить завещание в установленной форме из-за стремительно развивающегося осложнения состояния здоровья. Свою последнюю волю она высказала перед смертью в чрезвычайных обстоятельствах, это подтвердил суд первой инстанции и суд апелляционной инстанции. Согласно выпискам из истории болезни, Ефимцева страдала заболеваниями, которые привели к стремительному ухудшению здоровья и в результате смерти. Но, изучив материалы дела и обстоятельства, на которые основывались решения других инстанций, Верховный суд признал, что ухудшение здоровья при длительном заболевании нельзя относить к чрезвычайным обстоятельствам. О болезни завещательнице и наследникам было известно, поэтому, была возможность составить завещание в установленной форме в присутствии нотариуса [определение Верховного Суда РФ от 16 августа 2016 г. № 18-КГ16-101].

Не исключено, что при чрезвычайных обстоятельствах (например, пожары, землетрясения, техногенные катастрофы) у наследодателя не будет возможности собственноручно написать и подписать завещание, в таком случае имеет место завещание в устной форме. Законодатель не предусмотрел устной формы завещания, хотя, логично предполагать, что чрез-

вычайные обстоятельства подразумевает угрозу жизни и здоровью, когда возможности ограничены и соблюдение целого ряда условий практически невозможно. Существование упрощенной формы завещания, при условии подтверждения последней воли наследодателя в суде, делает возможность изъявить волю наследодателем более реальной.

Говоря о форме завещания, необходимо упомянуть о возможности завещателя изъявить свою последнюю волю в закрытой форме. Закрытое завещание расширяет принцип свободы завещания и имеет свои преимущества. Если наследодатель не хочет, чтобы о содержании завещания было кому-либо известно (даже нотариусу), чтобы избежать возможного давления со стороны наследников, закрытая форма завещания дает такую возможность.

Как устанавливает ст. 1126 ГК РФ закрытое завещание должно быть собственноручно написано и подписано завещателем, потом, в конверте и в присутствии двух свидетелей, оно передается нотариусу, который должен сделать об этом соответствующую запись.

С одной стороны, расширение свободы завещания кажется справедливым, никто и ничто не может помешать наследодателю изъявить свою последнюю волю по своему усмотрению, с другой — незнание и неграмотность завещателя может создать проблемы в толковании и признании действительным завещания. Кроме того, завещания может содержать незаконные распоряжения, либо быть составлено с нарушением норм ГК РФ, что нотариус не сможет проверить заранее, в результате это будет основанием для признания завещания недействительным. Более того, нотариус не сможет проверить на каком языке было составлено завещание, что создаст проблемы при его оглашении. В ст. 1126 ГК РФ установлено, что завещание оглашается не позднее пяти дней после предоставления свидетельства о смерти наследодателя. Расширение сроков, например, для перевода документа на государственный язык, не предусмотрено. Таким образом, закрытая форма завещания не позволяет проверить законность и правильность содержания документа, что может привести к неисполнению последней воли завещателя. В законодательстве следует предусмотреть возможность установления сроков для перевода завещания, если завещатель изложит его на негосударственном языке. А также, предусмотреть обязанность нотариуса перед составлением закрытого завещания проконсультировать завещателя о его необходимых требованиях, в какой форме лучше изложить свою волю, чтобы не было проблем в толковании.

На протяжении своей жизни человек вступает в множество правоотношений, различных по своей природе. В наследственные отношения хоть раз вступал каждый гражданин, поэтому их четкое правовое регулирование настолько важно. Выделение наследования по завещанию как отдельного основания возникновения наследственных правоотношений играет большую роль. Через этот институт законодатель дает возможность гражд-

данам по своему усмотрению распорядиться имуществом, которое они успели приобрести за время жизни.

Российское законодательство постоянно совершенствуется и дополняется новыми нормами. Однако пробелов, которые затрудняют процедуру открытия наследства и признания завещания действительным, достаточно. Так, в ст. 1129 ГК РФ считаем необходимым установить, что понимается под чрезвычайными обстоятельствами и примерный перечень (хоть и не исчерпывающий), какие обстоятельства можно считать чрезвычайными.

Так как без удостоверения нотариуса завещания признается недействительным, считаем важным расширить его полномочия. Непосредственно во время завещания именно нотариус должен убедиться в дееспособности лица, а так как его полномочия в этом ограничены, в полной мере убедиться в способности завещателя отдавать отчет свои действиям, не представляется возможным.

В ст. 1126 ГК РФ, устанавливающую порядок составления и открытия закрытого завещания, необходимо ввести норму о дополнительных сроках для перевода завещания, если оно было составлено на негосударственном языке. Особенное внимание уделить обязанности нотариуса объяснить обязательные требования к завещанию, чтобы избежать проблем в толковании и в результате неисполнении последней воли наследодателя.

Литература

1. Шершеневич, Г. Ф. Учебник русского гражданского права. — Москва : СПАРК, 1995.
2. Калашник, М. Д. Правовые проблемы наследования по завещанию [// Таврический научный обозреватель, 2016 // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovye-problemy-nasledovaniya-po-zaveschaniyu/viewer>
3. Протас, Е. В. Гражданское право : учебное пособие. — Москва: Юридический институт РУТ (МИИТ), 2020.

© Евстифеев И. В.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
evstifeev-i@yandex.ru

Проблемы правового регулирования в период перехода к цифровой экономике

Аннотация. В настоящей статье рассматривается актуальность, значимость проблем правотворчества в период перехода России к цифровой экономике, проводится нормативная база, послужившая стартовой площадкой для правового регулирования новых общественных отношений, развивающихся в киберпространстве, анализируются уже внедрившиеся в привычную деятельность цифровые технологии. Уделяется внимание перспективам развития неправовых способов регулирования цифровых отношений, основанных на технологии блокчейн, будущего профессии практикующего юриста в условиях цифровизации правоприменительной деятельности, применения искусственного интеллекта в правотворческой деятельности. Ведущими методами исследования являются: сравнительно-правового анализа, системно-правового анализа. Основной целью данной статьи является исследование пробелов и противоречий российского законодательства в области регулирования общественных отношений, связанных с цифровизацией экономики и транспорта России. Достижение целей осуществляется с помощью решения таких задач, как изучение теоретико-правовых аспектов правотворчества в условиях цифровизации; выявление основных направлений экономики, на которые повлияла цифровизация.

Ключевые слова: цифровизация; правотворчество; технология блокчейн; смарт-контракт; искусственный интеллект.

Обычный день почти каждого жителя России нельзя представить без использования цифровых технологий. Процесс внедрения цифровых технологий в ежедневное использование носит глобальный характер. Человек сталкивается с «цифрой» повсеместно: в быту, на работе, в транспорте, в бизнесе и т.д. Данный список можно продолжать долго. Цифровизация проникает в абсолютно все сферы жизни общества, государства, индивида. Данный процесс запущен развитием технического прогресса в цифровой среде относительно недавно — примерно пару десятилетий назад, однако, по темпам развития и оказываемой на жизнь каждого индивида значимости, процесс цифровизации трудно сравнить с имеющимися в истории примерами развития общества. Запущенный процесс уже не остановить.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук **М. А. Матвеева**.

В каждой стране процессы цифровизации протекают неравномерно: существенное значение на данные процессы оказывают темпы экономического развития государства, готовность общества воспринимать «цифру» в повседневной жизни, уровень развития законодательной базы и способность ее модернизации к быстроменяющимся потребностям современного общества и многое другое.

Проблема правового регулирования стремительно развивающихся процессов цифровизации общества, государства актуальна во всем мире. Не является исключением и российское право. Процесс цифровизации двигает не только развитие нормативной базы внутреннего законодательства государства в традиционном смысле, но и заставляет развиваться альтернативные методы регулирования складывающихся отношений, том числе способствует появлению новых форм законов. С помощью одного лишь законодательства уже практически невозможно будет контролировать и регулировать поведение субъектов отношений в киберпространстве. В будущем отношений к закону измениться: он будет иметь цифровую форму и должен стать гибким, интерактивным.

Президент РФ В. В. Путин в мае 2016 г., выступая с обращением к Федеральному Собранию РФ, предложил государству взять курс на цифровую экономику. Указом Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» утверждены основные цели и задачи развития цифровой экономики России до 2024 года. Среди задач выделена необходимость создания системы правового регулирования цифровой экономики, основанной на гибком подходе к каждой сфере, а также внедрение гражданского оборота на базе цифровых технологий; внедрение цифровых технологий и платформенных решений в сферах государственного управления; преобразование приоритетных отраслей экономики и социальной сферы, включая здравоохранение, образование, сельское хозяйство, строительство, городское хозяйство, транспортную и энергетическую инфраструктуру, финансовые услуги, посредством внедрения цифровых технологий и платформенных решений.

Правительство РФ распоряжением от 28 июля 2017 г. № 1632-р (*в настоящее время утратило силу*) утвердило Программу «Цифровая экономика Российской Федерации». Позднее, постановлением Правительства РФ от 2 мая 2019 г. № 234 утверждено Положение о системе управления реализацией национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации».

Появление подобного рода нормативных актов дало стимул к развитию новой, но еще не сформировавшейся отрасли права, которые многие ученые-юристы в своих научных публикациях начали называть «цифровым правом». «Цифровое право» в юридической периодике нередко называют «информационным правом».

Термин «цифровая экономика» был введен в научный оборот Доном Тапскоттом еще в 1996 г. Стоит признать, что Д. Тапскотт не сформулировал самого понятия цифровой экономики, но заложил основные характеристики новой экономики. Одной из важнейших характеристик является цифровая форма существования информации. Данная форма позволяет перемещать между участниками обмена информации огромное количество информации в кратчайшие сроки на большие расстояния при помощи IT-технологий. Основным коммуникационным устройством при этом является цифровое устройство. Фактически Д. Тапскотт заложил основной принцип коммуникации участников цифровой экономики, реализацию которого мы можем видеть сегодня в проектах нормативных актов как России, так и иных стран.

В ГК РФ относительно недавно введена новая ст. 141.1, которая закрепляет понятие «цифровые права». В связи с имеющимся законодательным закреплением понятия «цифровые права», по мнению автора настоящей статьи, уместно будет называть формирующуюся отрасль не «информационным правом», а «цифровым правом». В статье будем употреблять понятие «цифровое право».

Цифровое право — это новая формирующаяся отрасль права, являющаяся важным инструментом, при помощи которого в обществе и государстве достигается необходимый уровень равновесия (баланса) интересов членов общества.

Исходным началом любого нового научного исследования является выбор методических подходов, с помощью которых решаются поставленные задачи и достигаются поставленные цели. Современная юридическая наука предлагает юристам-исследователям весьма широкий выбор методов исследования. В частности, методологическую основу исследования могут составлять общенаучные методы (формально-логический, системный, функциональный, анализ, синтез), а также частные методы познания (статистический, формально-юридический, толкования, сравнительного правоведения, правового прогнозирования). Необходимо отметить, что выбранные методы исследования должны отражать не только существующую социальную реальность, но и характер исследуемых процессов.

Уместно согласиться с выраженным в юридической периодике мнением о необходимости выведения на первый план междисциплинарных и проблемно-ориентированных форм исследовательской деятельности в процессе создания норм права, регулирующих цифровизацию. Применительно к исследованию цифровизации правотворчества, это может означать необходимость внедрения междисциплинарного подхода при изучении процессов влияния на жизнь общества и государства цифровых технологий. «Юридическая наука, желая получить максимально комплексный и истинный результат исследования, должна использовать подходы и достижения иных наук, изучающих социальную реальность, таких как социология, психология, экономическая теория и т. п.» [9, стр. 12].

Новые возможности использования цифровых технологий открываются не только в сфере гражданского права. Они оптимизируют процессы выполнения государством возложенных на него функций — правотворчества (в том числе законотворчества), правоприменения и судопроизводства. Далее, в рамках настоящей статьи, более подробно поговорим об основных направлениях влияния цифровых технологий на правовую сферу, в частности на правотворчество.

Прежде необходимо напомнить о понимании термина «правотворчество» в узком и широком смысле. В узком смысле под правотворчеством понимается процесс создания правовых норм уполномоченным государственным органом. В широком смысле — под правотворчеством понимается процесс, с момента правотворческого замысла и до момента практической реализации созданной нормы.

Рассматривая влияние современных технологий на правовую сферу общества, можно выделить два главных направления такого влияния: Во-первых, цифровизация, влияя на всю сферу права, оказывает влияние на правотворчество в широком понимании. Во-вторых, цифровизация влияет на само правотворчество (в узком понимании), меняя формальные и содержательные характеристики данного процесса.

Для понимания влияния цифровизации на правотворчество необходимо осознание того, на какой стадии развития общества мы сейчас находимся. Сегодня невозможно отрицать стремительную цифровизацию государственной и общественной жизни. Развитие современного общества во многом детерминировано развитием цифровых (информационных) технологий и ключевой ролью информации в современном мироустройстве. Происходящие информационные процессы влияют на развитие общества, где растет объем правовой информации, способы ее передачи и доведения граждан, воздействие на сознание, правовую культуру, правовую грамотность адресатов. Все это определяет потребность в углубленном теоретико-правовом анализе происходящих общественных процессов и, как следствие, принимаемых государством норм, влияющих на существующий правопорядок.

В результате массового доступа к глобальной сети «Интернет», сегодня можно получить практически любую информацию. Результатом воздействия больших объемов информационных потоков, помноженных на общедоступность, является «прогрессирующее отставание» правовых норм от потребностей реальной жизни. Нарастание такого феномена говорит о необходимости трансформации права и самого процесса правотворчества из закостенелого бюрократизированного процесса в более гибкий и оперативный общественный регулятор.

В след за изменениями сферы правового регулирования, меняется и содержание права.

Изменение традиционной структуры гражданского права под влиянием цифровых технологий хорошо видно на примере появления так называе-

мых «циклических правовых массивов», которое ставят под сомнение существующую систему деления права на отрасли. Такие правовые массивы следует отличать от отраслей права, правовых институтов, поскольку они не обособляются подобным образом, но имея большую общественную и государственную значимость, проникают во все или большинство элементов системы права, нередко задавая векторы их дальнейшего развития [8, стр. 91]. В настоящее время «формируется и начинает действовать правовой массив, опосредующий процессы цифровизации, так же по сути являющийся циклическим правовым массивом, что создается и развивается не автономно от правового развития в иных сферах, а вторгается в действующие элементы права и детерминирует их содержание» [1, стр. 21].

В юридической литературе вполне обоснованно выражено опасение о невозможности, в ближайшем будущем, регулировать и осуществлять контроль субъектов права в киберпространстве. В данном случае необходимо принятие более эффективных механизмов регулирования. Это актуально и в борьбе с правонарушениями коррупционной направленности, так как в настоящее время отмечается не только увеличение роста числа коррупционных правонарушений при осуществлении государственных закупок, но и усложнение применяемых при этом коррупционных схем [4, стр. 29].

Современные технологии дают возможность внедрения принципиально новых регуляторов общественных отношений — неправовых по своей сущности, но не выходящих за пределы действующего права. К числу более гибких механизмов и средств правового регулирования относится технология блокчейн и заключаемые на ее основе смарт-контракты.

Технология блокчейн представляет собой распределенную базу данных, существующую в виде последовательной цепочки блоков. При этом новые блоки добавляются только в конце. Изменение блоков, их содержания — невозможны. Блокчейн может существенно повлиять на развитие права в будущем, так как позволяет снизить риски коррупции, недобросовестного использования административных ресурсов. Так как технология блокчейн позволяет однозначно фиксировать юридически значимые факты, не исключено в будущем снижение значения института нотариата в российском праве, как органа, регистрирующего имеющие юридическое значение факты.

Часто встречается точка зрения об обширных возможностях применения технологии блокчейн, благодаря распространенным реестрам, не только в сфере юриспруденции. Сфера применения блокчейн весьма широка. Так, например, финансовая сфера, банковский сектор, образование, международная торговля, логистика, маркетинг, электронные площадки, таможенная деятельность, управление интеллектуальной собственностью и защита авторских прав и другие сферы.

Закон будущего видится многим ученым-юристам, занятым в сфере правового сопровождения цифровизации экономики и правотворческой

деятельности в данной области, в виде закона, имеющего цифровую форму. Только в этом случае закон может успешно выполнять свои функции, включая регулирование общественных отношений, складывающихся в виртуальном пространстве, сможет оперативно реагировать на необходимость внесения изменений и корректировок. Реализация цифрового закона на практике начинает выливаться в появление смарт-контрактов.

Основанные на технологии блокчейн смарт-контракты, позволяют обеспечить достоверность сделок. По мнению М. В. Залоило, технология смарт-контрактов предоставляет контрагентам возможность вступать в экономические отношения без надзора со стороны государства [2, стр. 170]. Электронная системы смарт-контрактов гарантирует юридическую чистоту и безопасность сделки, что в свою очередь минимизирует возможность возникновения споров, которые необходимо будет решать в судебном порядке. Необходимо отметить, что условия большинства традиционных международных контрактов содержат третейскую оговорку. Чаще всего третейское разбирательство связано с большими финансовыми затратами, вызванными не только удаленностью места третейского разбирательства, большими размерами третейских сборов, но и применяемым правом: стороны контракта вынуждены прибегнуть к помощи иностранных юридических представителей, обладающими знаниями в области национального права, по которому разрешается спор в соответствии с условиями контракта.

Информационные технологии существенно влияют на процесс правотворчества, позволяя участвовать в создании и обсуждении проектов нормативных актов более широкому кругу лиц.

Правовую основу общественного обсуждения составляют: Указ Президента РФ от 9 февраля 2011 г. № 167 «Об общественном обсуждении проектов федеральных конституционных законов и федеральных законов»; постановление Правительства РФ от 25 августа 2012 г. № 851, которым утверждены Правила раскрытия федеральными органами исполнительной власти информации о подготовке проектов нормативных правовых актов и результатах их общественного обсуждения.

Процесс общественного обсуждения реализуем благодаря наличию электронных площадок в сети «Интернет». Институт общественного обсуждения — это одна из форм непосредственной демократии, способ взаимодействия общества с государством, возможность каждого заинтересованного индивида влиять на жизнь общества и государства.

Общественное обсуждение проектов нормативных правовых актов, в настоящее время, развито слабо, так как действующее федеральное законодательство не закрепляет обязательное общественное обсуждение всех законопроектов федерального уровня. Отсутствие законодательно закрепленной обязанности общественного обсуждения проектов законов справедливо порождает опасение ряда исследователей, связанных с ущемлением прав демократических процессов в обществе. Отсутствие или не-

своевременная реакция общества на проекты нормативных правовых актов, вынесенных на общественное обсуждение, объясняется отсутствием информированности граждан о возможности реализации своих прав на участие в жизни общества и государства.

С развитием общедоступности сети «Интернет», в целях совершенствования правотворческой деятельности, гражданской инициативы, Президентом РФ был подписан Указ от 4 марта 2013 г. № 183 «О рассмотрении общественных инициатив, направленных гражданами Российской Федерации с использованием интернет-ресурса «Российская общественная инициатива». На дату написания настоящей статьи, на интернет-сайте «Российская общественная инициатива», расположенным по адресу: www.roi.ru, находится 19 737 общественных инициатив. Целью размещения общественной инициативы является поддержка определенным числом граждан в целях дальнейшего направления в экспертную рабочую группу для проведения экспертизы и принятия решения о целесообразности разработки проекта нормативного правового акта.

Процесс «цифровизации» общественно инициативы имеет и оборотную сторону. Внедрение информационно-телекоммуникационных технологий может способствовать усилению социального неравенства в вопросах вовлеченности граждан в возможность обсуждения нормативных правовых актов. Это особенно касается тех слоев населения, которые по каким-либо причинам не имеют доступа в сеть «Интернет». По мнению автора, данный аспект достаточно просто нивелируется расширением доступности глобальной сети, в том числе при помощи развития мобильного интернета, и снижением стоимости подключения. В настоящее время подавляющее большинство населения России имеет технические и финансовые возможности подключения к глобальной сети. Также необходимо отметить, что выход в интернет-пространство позволяет охватить наибольший круг заинтересованных лиц при наименьших финансовых, технологических, производственных, временных затратах как со стороны государства, так и со стороны самих заинтересованных лиц.

Говоря о гибкости нормативных актов, регулирующих цифровую сферу, нельзя не упомянуть о перспективной идее внедрения искусственного интеллекта в процесс правотворчества. Сразу отметим, что вопрос внедрения искусственного интеллекта на службу правотворческой юридической техники — спорный и требует детального изучения перед его реализацией.

Необходимо отметить положительные стороны внедрения искусственного интеллекта в правотворческую деятельность. В частности данная инновация позволит оптимизировать процесс выявления актуальных проблем в той или иной отрасли права или циклическом правовом массиве, избежать коллизии и дублирования норм, коррупционной составляющей. Искусственный интеллект позволит минимизировать трудозатраты юриста. Мы не говорим о полной замене человека в правотворческой деятельности искусственным интеллектом. Речь идет об использовании ис-

кусственного интеллекта на «рутинной стадии» правотворчества в качестве предварительной разработки проекта нормативного акта, правотворческой инициативы. Исключать человека полностью из правотворческого процесса нельзя, так как ни одна машина не сможет обладать нравственными, моральными, этическими и другими качествами, присущими живому индивиду.

Большое влияние цифровые технологии оказывают и на роль юриста в современной правоприменительной практике. Профессия юриста стоит на пороге масштабных перемен. В настоящее время можно предположить, что роль юристов в общественных отношениях, как и прибыльность юридической профессии, будут снижаться [9, стр. 26]. Данные тенденции объясняются развитием искусственного интеллекта, частично заменяющего привычные сегодня функции юрисконсульта, связанные с подготовкой типовых исковых заявлений, типовых форм договоров, не требующих углубленного анализа и углубленных знаний в области материального и процессуального права. Первые шаги к «замещению» юрисконсульта на предприятиях коммерческой направленности сделаны уже сегодня. Справочно-правовые системы предлагают готовые типовые решения большинства штатных юридических ситуаций: «скачать» готовые формы типовых договоров, создать договор под определенные условия с использованием такой функции как «конструктор правовых документов» или ее аналога. Справочно-правовая система «Гарант» внедрила цифровой продукт под названием «Сутяжник», цель которого заключается в конструировании исковых заявлений, их проверки на основании сложившейся судебной практики. Современное программное обеспечение позволяет подготовить и подать практически все формы документов, которые сейчас заполняет корпоративный юрист. Учитывая современные тенденции цифровизации, также можно предположить, что юридические консультации перейдут в виртуальную среду, а юридические услуги окажутся обезличенными.

Все вышесказанное ведет к уменьшению необходимости содержания штатного юриста на предприятии, удешевлению его услуг, внедрению в практику юридического аутсорсинга, уменьшения количества практикующих юристов. В настоящее время большинство крупных и средних предприятий предпочитают обращаться за аутсорсингом бухгалтерских, а не юридических услуг. Сейчас проще и дешевле содержать юриста в штате, чем приходящего специалиста. Многие объясняют данную тенденцию не только экономической целесообразностью, но и снижением рисков утечки информации, связанной с сохранностью коммерческой тайны, «неудобных» фактов в деятельности предприятия, персональных данных и личной информацией о руководителях крупных коммерческих структур, в которые штатный юрист посвящен в связи с необходимостью выполнения трудовых обязанностей.

Как именно повлияет цифровизация на профессию юриста — покажет время.

Актуальной темой для глобальной экономики в последние два года стала пандемия коронавирусной инфекции (COVID-19). Несмотря на негативное влияние пандемии на здоровье человека, систему здравоохранения, экономику всех стран, у данного явления есть и положительные аспекты в виде стимулирования влияния на развитие цифровых технологий в период ограниченной мобильности бизнеса. В условиях распространения инфекционных заболеваний особое значение приобретает оперативность принятия управленческих решений и эффективной их реализации в условиях дефицита времени [6, стр. 17].

Немаловажное влияние на развитие цифровых технологий оказал Указ Президента РФ об установлении нерабочих дней, а также разработанные на его основе, нормативные акты субъектов Российской Федерации. Данные нормативные акты послужили драйвером для перехода многих сфер общественной жизни и бизнеса в цифровую среду. В частности, началось бурное развитие интернет-торговли, оказание услуг посредством электронных систем коммуникаций (платформ Zoom, Skype, WhatsApp, Telegram, MS Teams и др.). Многие организации перешли на электронный документооборот и развитие дистанционных технологий. Цифровой прогресс не прошел и мимо тесно связанного с торговлей процесса — логистики. Сейчас большое внимание уделяется развитию беспилотных транспортных средств, как способу доставки грузов. Такая форма доставки чрезвычайно актуальна в наши дни, люди стараются минимизировать контакт друг с другом, в том числе, для борьбы с пандемией [7, стр. 112]. Между тем, цифровизация подобных процессов тянет за собой ряд нерегулируемых правовых проблем, в частности, проблему деликта искусственного интеллекта. В основе алгоритмов искусственного интеллекта, которые необходимы для работы беспилотных автомобилей, лежат механизмы самообучения. Программное обеспечение системы автоматического вождения может «обучаться» и после введения в эксплуатацию на основании данных, собираемых в процессе ее использования. Таким образом, указанное программное обеспечение может видоизменяться в течение жизни автомобиля, что естественным образом оказывает влияние на принимаемые таким программным обеспечением решения [3, стр. 118].

Не прошла мимо цифровизация и государственного сектора. Многие государственные органы перешли на онлайн-режим оказания государственных услуг, избегая тем самым скопления очередей. Судопроизводство в судах общей юрисдикции, арбитражных судах РФ достаточно оперативно перешло на режим онлайн-заседаний, разработаны и внедрены ведомственные нормативные акты, регламентирующие работу в удаленном и/или онлайн режимах.

Цифровые технологии внедряются в судебную систему давно и достаточно успешно. Здесь уместно упомянуть о таких сервисах как «Мой Ар-

битр» в системе арбитражных судов, ГАС «Правосудие» в системе судов общей юрисдикции. Данные сервисы позволяют контактировать с судом более оперативно, экономически — это более выгодная система, так как требует затрат на пересылку документов почтой. Нередко именно почтовые расходы составляют до 10—15% стоимости юридических услуг.

Пандемия коронавируса внесла свои коррективы не только в цифровизацию общественно-экономических отношений, но и способствовала развитию новых феноменов в юридической науке. Таким феноменом является появление в юридической периодике инициатив о внедрении в правовую науку новых мер по противодействию распространению новой инфекции. Новые нормативные акты тяготеют к циклическим правовым массивам, так как не образуют собой новых отраслей права и/или институтов, а являются межотраслевыми актами, регламентирующими проведение мер по распространению новым вызовам в общественной и государственной жизни, и, как следствие, в праве.

Вопросы, связанные с правовым сопровождением вопросов обеспечением транспортной безопасности, безопасности пассажиров и работников транспортного комплекса в условиях угрозы пандемии COVID-19, широко обсуждались представителями научной школы «Транспортное право». В частности, 8 апреля 2020 г. на площадке Юридического института Российского университета транспорта состоялась межвузовская научно-практическая онлайн-конференция (с удаленным доступом) на тему: «Финансово-правовые аспекты функционирования цифровой экономики и транспорта России в современных условиях» [5, стр. 121].

Описанные в настоящей статье проблемные темы, в которые уже активно внедряется «цифра», не являются исчерпывающими. В дальнейших статьях уделим внимание раскрытию проблем правотворчества при цифровизации таких явлений современной экономики, как криптовалюта, технологии бесконтактной оплаты на транспорте «Face Pay», электронные кошельки и др. Проведем аналогию правового регулирования перечисленных явлений за рубежом, в частности, США, странах ЕС, Китае. К слову о криптовалютах: Банк России в декабре 2021 г. выступил против оборота криптовалют и их майнинга на территории РФ, что вызвало неоднозначную реакцию в обществе. Позиция регулятора обоснована прежде всего борьбой с нелегальным отмыванием доходов и финансированием запрещенных в России организаций, в том числе террористических. Не все государственные органы согласились с позицией регулятора. В частности Правительство РФ не поддержало инициативу Банка России. В январе 2022 г. уделил данному вопросу внимание и Президент РФ, предложив Банку России и Правительству РФ прийти к единому мнению по вопросу обращения и майнинга криптовалют на территории РФ. На дату написания настоящей статьи единого мнения госорганов еще не сформировано. Будем следить за позицией государства по этому вопросу.

Анализирую темпы развития цифровизации общества и государства, как в рамках Российской Федерации, так и в глобальном пространстве, приведенные в настоящей статье доводы, можно сделать выводы подтверждающие важность, значимость и актуальность выбранной темы исследования. В связи с относительно недавним началом процесса формирования новой отрасли права — цифровое право, отсутствием детального правового регулирования описанных общественных отношений, быстро растущими темпами цифровизации, на лицо и научная новизна выбранного направления исследования.

Литература

1. Залоило, М. В. Циклический правовой массив как нетипичное правовое явление в условиях цифровизации // Российское государственное право. — 2019. — № 1. — С. 16—24.
2. Залоило, М. В. Теория права перед вызовами цифровизации (на примере смарт-контрактов) // Правовое регулирование договорных отношений, возникающих в связи с развитием цифровых технологий (смарт-контрактов): сборник материалов круглого стола / под общей редакцией Ю. В. Трунцевского. — Москва : Юрист, 2019.
3. Землин, А. И. Характеристика беспилотных автомобилей в контексте обязательств вследствие причинения вреда / А. И. Землин, А. А. Торшин // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 1(37). — С. 113—123.
4. Землин, А. И. Актуальные организационно-правовые вопросы противодействия коррупции при осуществлении закупок для государственных нужд // В сборнике: Государственные и корпоративные закупки как форма государственно-частного партнерства : сборник научных статей. — Москва, 2014.
5. Землин, А. И. Правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности в России на современном этапе // Становление и развитие профессии юриста: наследие поколений (памяти юристов-фронтовиков посвящается) : сборник научных трудов Всероссийской научно-практической конференции. 29—30 октября 2020 г. / ответственный редактор О. В. Моисеева. — Тамбов : Издательский дом «Державинский», 2021.
6. Землин, А. И. Некоторые аспекты обеспечения безопасности на транспорте в условиях распространения инфекционных заболеваний (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19) // Военное право. — 2020. — № 6 (64). — С. 15—29.
7. Матвеева, М. А. Анализ и перспективы применения беспилотных транспортных средств в повседневной жизнедеятельности человека / М. А. Матвеева, А. А. Карапкова // Транспортная безопасность и противодействие терроризму на транспорте: правовые и организационные аспекты. Сборник научных трудов по результатам II Международного научного форума. Российский университет транспорта. — Москва, 2021.
8. Хабриева, Т. Я. Право перед вызовами цифровой реальности // Журнал российского права. — 2018. — № 9. — С. 5—16.
9. Цифровизация правотворчества: поиск новых решений : монография / под общей редакцией Д. А. Пашенцева. — Москва : Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации: ИНФРА-М, 2019.

© Жеканец Д. С.¹

— студент Российского государственного
университета правосудия (г. Санкт-Петербург)
zhekanetc34206@yandex.ru

Некоторые вопросы противодействия незаконному обороту оружия

Аннотация: Преступность в области незаконного оборота оружия является одной из серьезных проблем современного общества и характеризуется повышенной общественной опасностью. Борьба с незаконным оборотом оружия важна для мирного существования общества и государства. В статье автор рассматривает состояние незаконного оборота оружия в Российской Федерации, приводит статистические данные Генеральной прокуратуры РФ, за период с 2012 по 2021 г., которые показывают, что количество преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия, ежегодно переходит отметку свыше 20 тыс. Автор отмечает, что преступления, в сфере незаконного оборота оружия совершают в основном мужчины, для женщин преступления данной сферы являются нетипичными. Кроме того, рассмотрены мероприятия, проводимые правоохранительными органами в целях эффективного противодействия незаконному обороту оружия. Дается их оценка и формулируются предложения по их усовершенствованию. Рассматривается деятельность правоохранительных органов, которые осуществляют надзор за оборотом оружия, отмечается эффективность данной деятельности. Вместе с тем, затронуто рассмотрение криминогенного фактора, влияющего на состояние преступности в сфере незаконного оборота оружия, а именно распространение в сети Интернет доступной информации и различных инструкций по изготовлению и восстановлению огнестрельного оружия.

Ключевые слова: преступление, оружие, незаконный оборот, профилактика, общественная опасность.

Незаконный оборот оружия является одним из факторов, который в значительной степени осложняет состояние преступности в Российской Федерации. Незаконный оборот оружия опасен так же и тем, что часто бывает связан с иными преступными проявлениями, такими как убийство, причинение вреда здоровью, разбой, террористическая и экстремистская деятельность². Совершение какого-либо преступления с применением

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **К. А. Краснова**.

² Краснова К. А. Современный экстремизм: состояние и тенденции его развития // Актуальные проблемы предупреждения экстремизма в молодежной среде. Материалы

оружия во много раз повышает его общественную опасность. В. В. Лунеев справедливо отмечает, что насыщенность страны оружием предопределяет его неправомерное применение¹. Из изложенного следует, что организация эффективного противодействия незаконному обороту оружия относится к числу основных направлений в борьбе с преступностью².

Количество преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия, ежегодно переходит отметку свыше 20 тыс. Согласно статистическим данным Генеральной прокуратуры РФ за период с 2012 по 2021 г. динамика преступлений в области незаконного оборота оружия достаточно циклична в ней интервалы снижения чередуются с интервалами роста преступлений (табл. 1).

Таблица 1

Динамика количества зарегистрированных преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия в 2012—2021 гг.

Год	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Количество зарегистрированных преступлений в сфере незаконного оборота оружия	26477	26965	26465	27320	27994	28916	27452	26557	24792	23507
Удельный вес от количества всех зарегистрированных преступлений, %	1,15	1,22	1,22	1,16	1,30	1,40	1,38	1,31	1,12	1,17

В период с 2015 по 2017 г. количество зарегистрированных преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия, возросло. Так в 2016 году было зарегистрировано 27 994 преступлений, а это на 2,51% больше чем в 2015 г. (27 320). Стоит отметить, что последние пять лет (2017—2021 гг.) число зарегистрированных преступлений постепенно снижается, например, в 2021 г. у было зарегистрировано 23 506 преступлений, а это на 5,23% меньше чем было в 2020 г. (24 792)³. Лидером среди регионов Рос-

межведомственной научно-практической конференции. Ульяновск : ИПК «Ульяновский Дом печати», 2009. С. 59—62.

¹ Лунеев В. В. Преступность XX века. Мировые, региональные и российские тенденции. М., 1997. С. 230.

² Кобец П. Н., Краснова К. А. Деятельность МВД России по предупреждению угроз общественной безопасности, возникающих в процессе борьбы с преступностью // Обеспечение общественной безопасности в Центральном федеральном округе Российской Федерации. Сборник материалов. — Воронеж: Воронежский институт МВД России, 2007. С. 99—101.

³ URL: <https://epp.genproc.gov.ru/web/gprf/activity/statistics> (дата обращения 11 февраля 2022 г.).

сийской Федерации, где регистрируется большое количество преступлений, на протяжении уже 10 лет является Республика Дагестан. Субъектом преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия, являются в основном мужчины со средним социальным статусом. Что касается женщин, то для них преступления данной сферы являются нетипичными. В научной литературе отмечают, что среди женщин распространено хищение оружия. Это явление в основном встречается на производствах огнестрельного оружия, а именно на его сборке, где доля работниц — женщин составляет 40%. Так, почти каждое пятое лицо, совершившее хищение оружия и в отношении которого было возбуждено уголовное дело по ст. 226 УК РФ, была женщина¹.

О большом количестве незарегистрированного оружия свидетельствуют и сведения о его добровольной сдаче. Так, в 2018 г. в Российской Федерации граждане добровольно сдали в отделения полиции около 50 тыс. единиц оружия, из них более 3 тыс. единиц оружия, которое не было зарегистрировано в подразделениях лицензионно-разрешительной работы. Во многих российских регионах территориальными органами внутренних дел проводятся различные профилактические мероприятия по приему незарегистрированных предметов вооружения на возмездной основе. В целом данное мероприятие можно считать эффективным, так как граждане получают вознаграждение и освобождаются от уголовной ответственности. Однако в данном способе предупреждения преступлений есть некоторые недостатки. Так, тарифная ставка за сдачу единицы оружия устанавливается на региональном уровне, в разных регионах тарифная ставка значительно разнится в связи с тем, что обеспечение расходов осуществляется за счет средств бюджета субъекта РФ. Например, в Ярославской области за добровольную сдачу незаконно хранящегося пистолета вознаграждение составляет 8 тысяч рублей, а в Республике Башкортостан за сдачу данной единицы тариф составляет 15 тыс. руб. Из этого следует, что целесообразно установить размер вознаграждения за сдачу нелегального оружия на федеральном уровне, в связи с разными возможностями российских регионов.

В целом российское законодательство об обороте оружия позволяет эффективно противодействовать преступлениям, совершенным в данной сфере. Но вместе с этим, необходимо совершенствовать взаимодействие подразделений органов внутренних дел (полиции), ФСБ России, Росгвардии и других правоохранительных структур. В 2016 г. функции по основному контролю над оборотом оружия МВД России передало Росгвардии. За время своего существования данное ведомство показало свою эффективность. Только за 2021 г. сотрудниками Росгвардии было зафиксировано

¹ Лукашин М. В. Криминологическая характеристика лиц, совершающих преступления в сфере незаконного оборота оружия // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. 2012. № 4. С. 25.

свыше 50 тыс. нарушений установленных правил оборота оружия, а также изъято свыше 30 тыс. единиц оружия. Благодаря профилактическим мероприятиям по добровольной сдаче населением незаконно хранящегося оружия было сдано 20 тыс. единиц оружия в добровольном порядке. Также стоит отметить, что подразделения лицензионно-разрешительной работы Росгвардии начали осуществлять электронный учет лицензий и разрешений на гражданское и служебное оружие, такие поправки в Федеральный закон от 13 декабря 1996 г. № 150-ФЗ «Об оружии» вступили в силу с 1 января 2022 г. В электронной базе будут содержаться личные данные граждан, и названия юридических лиц, которые получили лицензии, а также информация обо всех выданных лицензиях и разрешениях на оружие и ряд других сведений. Таким образом, данное изменение усилит контроль над законным владением оружием и повысит эффективность государственного надзора в сфере его оборота.

Однако в начале 2022 г. председатель Следственного комитета РФ А. И. Бастрыкин выступил с предложением предать МВД России от Росгвардии полномочия по контролю над оборотом оружия, в целях усиления контроля. Данный вопрос является достаточно дискуссионным и возник он в связи с тем, что за последнее время произошло большое количество громких преступлений, совершенных с применением оружия в учебных заведениях. С одной стороны, в МВД России больше структурных подразделений, но не стоит забывать, что основной причиной создания такого ведомства как Росгвардия являлась потребность поставить под особый контроль оборот оружия в стране. Таким образом, мы считаем, что нет необходимости возвращать функции по контролю над оборотом оружия МВД России. За время своего существования Росгвардия доказала свою значимость и оперативное реагирование на возникающие нарушения общественной безопасности.

Говоря о криминогенных факторах, влияющих на состояние преступности в сфере незаконного оборота оружия, стоит обратить внимание на распространение в сети Интернет доступной информации и различных инструкций по изготовлению и восстановлению огнестрельного оружия. На данный момент в сети Интернет любой гражданин может найти информацию о технологиях восстановления боевых свойств оружия, его переделки, а также реализации. В связи с этим необходимо своевременно выявлять Интернет — ресурсы, которые содержат оружейную тематику, а также отдельные сообщества в социальных сетях. В сентябре 2021 г. МВД России предложило разрешить МВД России, Росгвардии, ФСБ России и Федеральной службе по надзору в сфере связи (Роскомнадзор) блокировать интернет сайты с инструкциями по изготовлению оружия. Такие меры, осуществляемые правоохранительными органами, смогут повысить эффективность обеспечения безопасности общества и государства. Также стоит отметить, что через сеть Интернет происходит реализация нелегального оружия, в открытом доступе размещается на интернет сайтах и

сообществах предложения о продаже оружия без законных оснований его приобретения. Судебная практика показывает, что предоставление свободного доступа к информации, содержащей способы незаконного приобретения оружия с использованием сети Интернет, фактически представляет собой информационное пособничество террористической деятельности и создает угрозу причинения вреда жизни и здоровью граждан, а также препятствует обеспечению безопасности общества и государства. Так, в решении Кронштадтского районного суда от 28 мая 2020 г. по делу № 2А-370/2020¹ суд пришел к выводу, что открытый доступ к информации о способах незаконного приобретения боевого оружия с использованием сети Интернет, является информационным пособничеством террористической деятельности, и ставит под угрозу жизнь и здоровье граждан, а также безопасность общества и государства в целом.

Подводя итог, можно заключить, что противодействие незаконному обороту оружия является важным направлением в выработке превентивных мер. Необходимо развивать и дополнять существующие средства по борьбе с нелегальным оборотом оружия.

¹ URL: <https://sudact.ru/regular/court/reshenya-leninskii-raionnyi-sud-g-samary-samarskaia-oblast/> (дата обращения: 19 февраля 2022 г.).

© Калинтива А. М.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
kalintiva99@mail.ru

Организационно-правовые основы обеспечения законности деятельности таможенных органов на воздушном транспорте

Аннотация. В статье раскрыто содержание понятия, которое характеризуется, как государственное учреждение (государственный орган, государственная служба, таможенный орган), обеспечивающее порядок перемещения через таможенную границу товаров и транспортных средств, вещей и иных предметов, применение таможенных режимов, взимание таможенных платежей, производящее таможенный контроль и таможенное оформление, сбор и обработку сведений о перемещаемых товарах и транспортных средствах — «таможня». Проведен анализ этапов совершения таможенных операций при перемещении товаров воздушным транспортом, а также взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД в рамках данных этапов, приведены основные примеры таможенных операций, совершаемых участниками процесса международной перевозки. Выявлена основная проблема совершенствования процесса предоставления государственных услуг таможенными органами при перемещении товаров воздушными судами, определены возможные направления совершенствования.

Ключевые слова: таможенные органы; таможенные операции; воздушные пункты пропуска; государственные услуги; сервис-ориентированность; таможенные услуги; перемещение товаров; таможенная граница; внешнеэкономическая деятельность; таможенный контроль.

Постоянное и динамичное развитие международных цепей поставок товаров ставят перед таможенной службой Российской Федерации новые задачи по разработке и внедрению моделей функционирования, которые будут адекватны современным условиям. Ориентация на качественное и оперативное предоставление государственных услуг в данный период является одним из приоритетных направлений развития, так как сервис ориентированность — важный показатель уровня развития таможенной службы страны на международной арене.

Предоставление государственных услуг в Российской Федерации регулируется Федеральным законом от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг». В соответствии со ст. 2 данного правового акта государственная услуга, предо-

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.

ставляемая федеральным органом исполнительной власти, представляет собой деятельность по реализации функций федерального органа исполнительной власти, которая осуществляется по запросам заявителей в пределах, установленных нормативными правовыми актами РФ полномочий органов, предоставляющих государственные услуги.

Постановлением Правительства РФ от 16 сентября 2013 г. № 809 утверждено Положение о Федеральной таможенной службе, согласно которому ФТС России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим в соответствии с законодательством РФ функции по контролю и надзору в области таможенного дела, функции органа валютного контроля, функции по защите прав на объекты интеллектуальной собственности, функции по проведению транспортного контроля в пунктах пропуска через государственную границу РФ.

На сегодняшний день законодательно закреплено 13 государственных услуг, которые оказывает ФТС России в пределах своей компетенции, а именно:

- 1) ведение реестра владельцев магазинов беспошлинной торговли;
- 2) ведение реестра владельцев таможенных складов;
- 3) ведение реестра банков, иных кредитных организаций и страховых организаций, обладающих правом выдачи банковских гарантий уплаты таможенных пошлин, налогов;
- 4) ведение реестра владельцев складов временного хранения;
- 5) ведение реестра таможенных пере возчиков;
- 6) ведение реестра таможенных представителей;
- 7) ведение реестра уполномоченных экономических операторов;
- 8) ведение таможенного реестра объектов интеллектуальной собственности;
- 9) выдача и отзыв квалификационных аттестатов специалистов по таможенным операциям;
- 10) информирование об актах таможенного законодательства Евразийского экономического союза, законодательства РФ о таможенном деле и об иных правовых актах РФ в области таможенного дела и консультирование по вопросам таможенного дела и иным вопросам, входящим в компетенцию таможенных органов;
- 11) контроль за валютными операциями, связанными с перемещением товаров через таможенную границу Союза, а также ввозом в Российскую Федерацию и вывозом из Российской Федерации товаров;
- 12) принятие предварительного решения о стране происхождения товара;
- 13) принятие предварительных решений по классификации товаров по единой товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза.

Предоставление каждой государственной услуги таможенными органами осуществляется в соответствии с административными регламентами, утверждаемыми отдельными приказами ФТС России.

Однако ряд ученых считают, что понятие «государственная услуга, предоставляемая таможенными органами», т.е. «таможенная услуга», является более широким понятием, и не должно ограничиваться только услугами, определенными в 13 административных регламентах.

Тем более что понятие «таможенная услуга» в настоящий момент законодательно не закреплено. Отнесение только данного ограниченного перечня видов деятельности к таможенным услугам не совсем правомерно, так как в рамках сложившейся в мире концепции «сервисной» таможни под услугами должны пониматься все виды деятельности, реализуемые специальными таможенными инструментами с целью повышения потребительской полезности сферы внешнеэкономической деятельности (далее — ВЭД) для государства и участников ВЭД.

Концепция «сервисной» таможни исходит из восприятия таможенного органа как «сервисной организации», «государственного поставщика», то есть государственного учреждения, ориентированного на оказание качественных таможенных услуг как государству, так и участникам ВЭД, а также элемент международной организации, главной целью которого является результативное содействие внешнеторговой деятельности, приводящее к ускорению и упрощению совершения таможенных процедур.

Исходя из этого, таможенные услуги целесообразно рассматривать как комплекс действий и мер в сфере таможенного дела, направленных на реализацию государственных функций и удовлетворение потребностей участников ВЭД.

При перемещении товаров воздушным транспортом (как при ввозе товаров на таможенную территорию Союза, так и при вывозе товаров таможенной территории Союза) с каждым годом становится все более актуальным вопрос совершенствования процесса предоставления государственных услуг таможенными органами в воздушных пунктах пропуска в связи со следующими обстоятельствами:

- увеличением объема международных перевозок товаров воздушным транспортом;

- скоростью перемещения товаров воздушными судами как важному фактору выбора данного способа перемещения товаров участниками ВЭД.

При рассмотрении государственных услуг, предоставляемых таможенными органами в воздушных пунктах пропуска, целесообразно классифицировать данные услуги по критерию заказчика следующим образом:

- услуги, оказываемые государству;

- услуги, оказываемые участникам ВЭД.

При ввозе товаров на таможенную территорию Союза конечным результатом, то есть выполненной услугой для участников ВЭД со стороны таможенных органов, является выпуск товаров, т.е. действие таможенного

органа, после совершения которого заинтересованные лица вправе использовать товары в соответствии с заявленной таможенной процедурой. Услугу, оказываемую таможенными органами государству в процессе ввоза товара, можно рассматривать как контроль за соблюдением условий помещения товаров под заявленную таможенную процедуру.

При вывозе товаров с таможенной территории Союза под конечным результатом оказанной услуги таможенными органами участникам ВЭД следует понимать разрешение таможенного органа на убытие товаров, под услугой государству — контроль за фактическим вывозом товаров с таможенной территории ЕАЭС.

Для определения основной проблемы, возникающей в процессе предоставления государственных услуг таможенными органами при перемещении товаров воздушным видом транспорта, необходимо определить цепочки этапов совершения таможенных операций, суть каждого этапа и показать примеры совершаемых участниками процесса международной воздушной перевозки таможенных операций в рамках этих этапов, а также проанализировать линии взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД на каждом этапе.

Этапы совершения таможенных операций при ввозе товаров на таможенную территорию Союза воздушным транспортом состоит из следующих этапов.

1. Предварительное информирование.

В соответствии со ст. 11 Таможенного кодекса ЕАЭС состав предварительной информации, структура и формат такой информации, порядок и сроки ее представления, в том числе предварительной информации, представляемой в виде электронного документа, порядок формирования и использования предварительной информации в виде электронного документа, лица, которые обязаны либо вправе представлять таможенным органам предварительную информацию, определяются в зависимости от вида транспорта, которым осуществляется перевозка (транспортировка) товаров, и целей использования таможенным органом такой предварительной информации.

Решением Коллегии ЕЭК от 1 декабря 2015 г. № 158 введено обязательное представление предварительной информации о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным видом транспорта.

На данном этапе предусмотрена реализация следующих таможенных операций:

— представление перевозчиком предварительной информации в таможенные органы;

— принятие предварительной информации с присвоением уникального идентификационного номера либо отказ в принятии предварительной информации к рассмотрению (с указанием причин отказа);

— использование таможенными органами предварительной информации для принятия предварительных решений по выбору объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, до прибытия товаров на таможенную территорию Союза, в том числе для подготовки решений о разгрузке воздушных судов. В соответствии с решением коллеги Евразийской экономической комиссии от 1 декабря 2015 г. № 158 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом» с 1 апреля 2017 г. вводится обязательное предварительное информирование о товарах, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС воздушным транспортом.

Как видно из вышеуказанных таможенных операций, взаимодействие в рамках предварительного информирования происходит только между перевозчиком и таможенным органом, т.е. линия взаимодействия выглядит следующим образом: «таможенный орган — перевозчик».

2. Прибытие товаров. После пересечения таможенной границы Союза товары должны быть доставлены перевозчиком в место прибытия. На данном этапе перевозчик уведомляет таможенный орган о прибытии товаров, то есть, как и на предыдущем этапе, линию взаимодействия можно определить, как «таможенный орган — перевозчик».

3. Временное хранение товаров. Под временным хранением товаров понимается хранение иностранных товаров в местах временного хранения до их выпуска таможенным органом, либо до получения разрешения таможенного органа на убытие товаров с таможенной территории Союза, если иностранные товары хранятся в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза, либо до дня применения изъятия или ареста в ходе проверки сообщения о преступлении, в ходе производства по уголовному делу или по делу об административном правонарушении (ведения административного процесса).

Временное хранение не является обязательным этапом таможенных операций при ввозе товаров, если после прибытия товаров в течение установленного срока была подана и зарегистрирована таможенная декларация. На данном этапе участники процесса совершают следующие таможенные операции:

- предоставление перевозчиком в таможенный орган установленного пакета документов для размещения товаров на складе временного хранения (далее — СВХ);
- осуществление регистрации таможенным органом документов, представленных для помещения товаров на временное хранение, и выдачу подтверждения о регистрации документов;
- размещение перевозчиком товаров на СВХ с помощью услуг владельца склада;
- предоставление отчета владельца СВХ перед таможенным органом по установленной форме (ДО-1, ДО-2, ДО-3);

- выдача разрешения таможенных органов лицам, обладающим полномочиями в отношении товаров, находящихся на временном хранении, совершать с такими товарами операции, необходимые для обеспечения их сохранности в неизменном состоянии, в том числе осматривать и измерять товары, перемещать их в пределах места временного хранения;
- информирование таможенным органом владельца склада временного хранения о возможности выдачи товаров.[8.1-30]

Из приведенных примеров таможенных операций на этапе временного хранения товаров можно выделить три линии взаимодействия: «таможенные органы — перевозчик», «таможенные органы — владелец СВХ», «перевозчик — владелец СВХ».

4. Таможенное декларирование.

В соответствии со ст. 104 Таможенного кодекса ЕАЭС товары подлежат таможенному декларированию при их помещении под таможенную процедуру. При этом таможенное декларирование осуществляется декларантом, либо таможенным представителем.

Из большого спектра таможенных операций на данном этапе целесообразно выделить следующие:

- подачу декларантом (или таможенным представителем) декларации на товары в таможенный орган;
- проверку таможенным органом поданной таможенной декларации;
- регистрацию или отказ в регистрации таможенным органом таможенной декларации;
- регистрацию или отказ в регистрации изменений (дополнений) в сведения, заявленные в декларации на товары;
- регистрацию или отказ в регистрации отзыва декларации на товары.

В рамках данного этапа таможенные органы взаимодействуют только с декларантом либо таможенным представителем (линия взаимодействия: «таможенные органы — декларант или таможенный представитель»).

5. Выпуск товаров. Выпуск товаров — действие таможенного органа, после совершения которого заинтересованные лица вправе использовать товары в соответствии с заявленной таможенной процедурой. На этапе выпуска товаров таможенными органами совершаются следующие таможенные операции:

- выпуск товаров;
- отказ в выпуске товаров;
- приостановление выпуска товаров.

В данном случае имеем одностороннее взаимодействие «таможенный орган — декларант или таможенный представитель».

При вывозе товаров воздушным транспортом на первом и втором совершаются уже рассмотренные ранее таможенные операции, а также проявляются такие же линии взаимодействия участников. При убытии товаров с таможенной территории совершаются следующие таможенные операции:

— предоставление перевозчиком установленного пакета документов в таможенные органы;

— оформление разрешения таможенного органа на убытие товаров с таможенной территории. Линия взаимодействия при совершении таможенных операций на данном этапе аналогична линии взаимодействия на этапе прибытия — «таможенные органы — перевозчик».

Следует отметить, что вместо указанных в примерах лиц, участвующих в совершении таможенных операций на каждом этапе, документы могут предоставляться иными лицами, действующими от имени и по поручению данных участников, если это допускается в соответствии с законодательством.

При анализе действий участников процесса международной перевозки товаров воздушным транспортом при совершении таможенных операций на каждом из этапов отмечается проблема двусторонности отношений в части взаимодействия таможенных органов с участниками ВЭД в процессе представления государственных услуг. На каждом этапе таможенные органы взаимодействуют только с одной категорией участника ВЭД, а другие участники процесса не могут видеть сам процесс в онлайн-режиме. Это сказывается на скорости совершения таможенных операций, что является на текущий момент одним из показателей качества предоставления таможенных услуг, особенно в воздушных пунктах пропуска в связи со спецификой перемещения товаров данным видом транспорта.

Также стоит отметить, что в рамках этих этапов совершения таможенных операций можно было бы выделить линии взаимодействия таможенных органов с другими государственными контролирующими органами. Такое взаимодействие на сегодняшний день носит также двусторонний характер, что негативно сказывается на скорости совершения таможенных операций и качестве предоставления государственных услуг.

Таким образом, совершенствование процесса представления таможенными органами государственных услуг в воздушных пунктах пропуска необходимо осуществлять в двух направлениях:

— ускорение процесса совершения таможенных операций внутри каждого этапа;

— минимизация времени непосредственно между этапами таможенных операций в процессе перемещения товаров.

При этом разработка методов, инструментов и технологий совершенствования таможенных операций в воздушных пунктах пропуска в контексте указанных выше направлений может позволить в целом ускорить процесс представления таможенных услуг в воздушных пунктах пропуска, тем самым повысив качество их предоставления.

© **Карабут А. С.**¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблемы обременения жилых помещений завещательным отказом

Аннотация. Институт наследственного права существует уже достаточно давно. Первые попытки правового регулирования наследования были предприняты еще в римском частном праве, которым были установлены базовые начала, в том числе для конструкции завещательного отказа. В римском частном праве было определено, что завещательный отказ следует квалифицировать в рамках сингулярного правопреемства, что в последующем было подвержено рецепции множества государств, в том числе Российской Федерацией. В статье автором представлен анализ практического применения норм права, которые регулируют порядок совершения завещательного отказа, а также установлены проблемы совершения завещательных отказов относительно жилых помещений. Установлены особенности порядка и способов защиты прав отказополучателей, а также пределы обременения имущества в случае установления в отношении такого имущества завещательного отказа.

Ключевые слова: обременение жилых помещений; завещательный отказ; жилое помещение; наследование; наследственное право; гражданское право; защита гражданских прав.

В Российской Федерации вопросы завещательного отказа урегулированы в рамках гражданского права. В частности, в 2002 г. с принятием третьей части Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) был предусмотрен правовой режим установления распоряжений наследодателя на случай своей собственной смерти — завещательный отказ. Возможность совершения завещательных отказов в российском гражданском законодательстве основана на установленном ГК РФ принципе свободы завещания, который предполагает возможность распоряжения дееспособных физических лиц имуществом, которое находится у них на праве собственности [2].

Вопрос обременения жилых помещений завещательным отказом был предметом множества исследований отечественных ученых-цивилистов, на основе которых можно утверждать, что завещательный отказ в данном случае следует рассматривать в качестве завещательного распоряжения, которое совершается непосредственно в тексте завещания, составленного

¹ Научный руководитель: доктор педагогических наук, кандидат юридических наук, профессор **Е. В. Протас**.

наследодателем, и на основании которого отказополучатель приобретает право требования части наследственного имущества (в рассматриваемом случае — жилых помещений) от наследников, если в отношении такого имущества установлено обременение соответствующим отказом в пределах установленного срока со дня открытия наследства, который исчисляется с момента смерти завещателя. Данный пресекательный срок составляет три года.

Что касается завещательных отказов, совершаемых в отношении жилых помещений, то возможно выделить следующие особенности такого рода отказов:

1) императивность обременения жилых помещений при совершении в отношении них завещательного отказа;

2) возможность перехода субъективных гражданских прав отказополучателя к иным лицам в рамках наследственных правоотношений;

3) необходимость осуществления государственной регистрации права, представленного отказополучателю в отношении жилого помещения завещательным отказом, или же государственной регистрации обременения прав наследника на жилое помещение;

4) соблюдение установленного возмездного режима или же безвозмездного режима использования жилого помещения, которое было обременено завещательным отказом.

Само предоставление права использования жилого помещения на основании завещательного отказа имеет неразрывную связь с завещанием наследодателя [3]. То есть непосредственно наследодатель определяет:

1) предмет завещательного отказа — конкретное жилое помещение;

2) субъектный состав исполнения завещательного отказа — лиц, исполняющих данное обременение;

3) сроки действия завещательного отказа в отношении такого рода имущества.

Достаточно важно также учитывать то, что попытка защиты прав, свобод и законных интересов наследников путем определения, что завещательному отказу присущ личный характер. При этом для того, чтобы право, предусмотренное завещательным отказом, было реализовано, необходимо соответствующее волеизъявление субъектов-участников завещательного отказа. Но в то же время гражданское законодательство не предусматривает указания на форму, в которой должно быть представлено соответствующее волеизъявление.

В связи с этим достаточно часто споры возникают даже при оформлении отказополучателем представленных ему завещательным отказом прав. Прежде всего, такого рода сложности связаны с наличием личной заинтересованности отказополучателя — его волеизъявлением, которое может быть выражено не только в письменной форме, но и путем совершения иных действий конклюдентного характера [4]. Так, на сегодняшний день

не установлено, какой конкретно юридический факт подлежит государственной регистрации:

- 1) само право отказополучателя на жилое помещение, в отношении которого был совершен завещательный отказ;
- 2) или же обременение права собственности наследника на указанное жилое помещение.

По нашему мнению, целесообразно осуществлять государственную регистрацию именно обременения права собственности на жилое помещение, которое получает наследник. В связи с этим ГК РФ следует дополнить положением о том, что именно обременение жилого помещения правами третьих лиц подлежит государственной регистрации.

Кроме того, из смысла положений ГК РФ следует, что предметом завещательного отказа, совершаемого в отношении жилого помещения, может выступать предоставление права использования такого жилья. А сами пределы обременения прав наследника на жилое помещение, которое представляет собой один из видов недвижимого имущества, имеет достаточно тесную связь с вопросами безвозмездного режима и возмездного режима использования жилых помещений, проживания в них. Следует отметить, что безвозмездный режим пользования жилыми помещениями может быть установлен только при наличии соответствующего соглашения между собственником недвижимого имущества и иным физическим лицом, что фактически в некоторой степени противоречит воле наследодателя, который предусмотрел завещательным отказом отсутствие ограничений временного характера на пользование жилым помещением, а также без установления платности использования жилого помещения наследодателя. Такого рода разногласие также представляет собой одну из существующих проблем гражданского права, в связи с этим целесообразно закрепить в ГК РФ положение о том, что указание на безвозмездность пользования жилым помещением, представленное в завещательном отказе наследодателя, не требует заключения дополнительного соглашения с указанием на безвозмездность использования данного жилого помещения между отказополучателем и наследником, к которому перешло право собственности на обремененное жилое помещение.

Помимо этого, достаточно важным представляется вопрос относительно вселения отказополучателя в установленное завещательным отказом жилое помещение в том случае, когда на момент предъявления такого рода требования в жилом помещении уже проживают члены семьи наследодателя, а само жилье не имеет значительной площади. С данной проблемой также связан вопрос проживания членов семьи отказополучателя в жилом помещении, определенном завещательным отказом, совместно с ним. Из норм действующего гражданского законодательства, а также из положений Семейного кодекса РФ можно сделать вывод, что с отказополучателем в обремененном завещательным отказом жилом помещении вправе также проживать:

- 1) малолетние дети отказополучателя;
- 2) несовершеннолетние дети отказополучателя;
- 3) родители отказополучателя, если последний не достиг возраста 18 лет;
- 4) усыновители отказополучателя, если последний является несовершеннолетним;
- 5) опекуны и попечители отказополучателя, если последний не достиг возраста 18 лет.

Указанное выше обстоятельство обусловлено необходимостью соблюдение установленного нормативными правовыми актами РФ права детей на жизнь и воспитание в семье.

При этом что касается иных членов семьи, то в соответствии с нормами гражданского законодательства данное право отказополучателя не распространяется на них, так как их место жительства не должно в обязательном порядке совпадать с местом жительства лица, в пользу которого был совершен завещательный отказ относительно жилого помещения. По нашему мнению, представляется необходимым урегулировать данный вопрос в рамках ГК РФ путем дополнения его нормой, согласно которой любой из членов семьи отказополучателя будет иметь возможность проживания в жилом помещении, обремененном завещательным отказом, в том случае, когда соответствующее право прямо указано в завещании или же когда такое право предусмотрено нормативными правовыми актами РФ.

Также к проблемам правового регулирования завещательного отказа, совершенного в отношении жилого помещения, связана с порядком лишения отказополучателя права использования жилого помещения в том случае, когда его поведение не является достойным. На сегодняшний день лишить права на пользование жилым помещением, предоставленного завещательным отказом, возможно только на основании положений, предусмотренных Жилищным кодексом РФ, а именно в случае, когда:

- 1) отказополучатель использует жилое помещение не по назначению;
- 2) отказополучатель систематически нарушает права, свободы и интересы соседей;
- 3) отказополучатель бесхозяйственно обращается с жилым помещением, а именно допускает его разрушение.

При этом жилищное законодательство устанавливает оговорку относительно указанных ситуаций, которая состоит в том, что отказополучатель может быть лишен права на использование жилого помещения только после того, как наследник, ставший собственником данного жилья, предупредит отказополучателя и предоставит ему срок для устранения нарушений. Лишение права пользования жилым помещением осуществляется по требованию наследника-собственника жилого помещения на основании соответствующего решения суда общей юрисдикции [1].

В целом же представленные ситуации являются достаточно размытыми, их содержание чрезвычайно широко, в связи с чем существует необходи-

мость более детального правового регулирования, которое позволит однозначно толковать указанные случаи.

Таким образом, завещательный отказ относительно жилого помещения представляет собой завещательное распоряжение, которое совершается непосредственно в тексте завещания, составленного наследодателем, и на основании которого отказополучатель приобретает право требования жилого помещения от наследников, если в отношении такого имущества установлено обременение соответствующим отказом в пределах установленного срока со дня открытия наследства, который исчисляется с момента смерти завещателя. Правовое регулирование совершения и исполнения завещательных отказов в отношении жилых помещений имеет ряд пробелов, которые состоят в том, что:

1) не установлено, какой конкретно юридический факт в рамках обременения жилого помещения завещательным отказом подлежит государственной регистрации;

2) не определены специальные правила для безвозмездного пользования жилыми помещениями, в отношении которых совершен завещательный отказ;

3) не установлен порядок определения права членов семьи отказополучателя на проживание совместно с ним в жилом помещении;

4) отсутствует подробный правовой порядок лишения отказополучателя права пользования жилым помещением в рамках завещательного отказа. Указанные проблемы требуют активной работы по развитию и дополнению ГК РФ в целях дальнейшего совершенствования института завещательного отказа и сокращения числа споров, связанных с обременением жилых помещений завещательным отказом.

Литература

1. Климанова, Д. Д. Ограниченные вещные права на жилое помещение в российском и зарубежном гражданском праве // Lex Russia. — 2021. — № 3 (172). — С. 16—26.
2. Протас, Е. В. Гражданское право : учебное пособие. — Москва : Юридический институт РУТ (МИИТ). 2020.
3. Старкова, Т. В. Проблемы наследственного права в современной России // Молодой ученый. — 2018. — № 46.1 (232.1). — С. 41—44.
4. Сулова, С. И. Добровольное прекращение ограниченных вещных прав на жилые помещения / С. И. Сулова, Н. В. Шереметьева // Пролог: журнал о праве. — 2021. — № 1. — С. 24—33.

© Макарова М. М.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Особенности удовлетворения требований кредиторов по текущим платежам

Аннотация. В статье рассматривается понятие текущего кредитора и особенности удовлетворения требований по текущим платежам, выделяются требования, возникающие после принятия заявления о признании должника банкротом, но не являющиеся текущими и их классификация, рассматривается преимущество текущих кредиторов перед залоговыми кредиторами.

Ключевые слова: банкротство; текущие платежи; текущий кредитор; залоговый кредитор; срок возникновения требования.

Подход законодателя к определению текущих кредиторов менялся с принятием очередного закона о банкротстве.

Первоначальная редакция Закона о банкротстве впервые вводит понятие текущих платежей и определяет порядок их погашения. Под текущими платежами понимаются денежные обязательства и обязательные платежи, возникшие после принятия заявления о признании должника банкротом, а также денежные обязательства и обязательные платежи, срок исполнения которых наступил после введения соответствующей процедуры банкротства. В науке указанных кредиторов стали именовать текущими кредиторами. Необходимо отметить, что законодателем была проведена большая работа по усовершенствованию действующего в настоящее время банкротного законодательства, однако и на сегодняшний день все-таки существуют некоторые проблемные вопросы в отношении кредиторов по текущим платежам

Реализация мер по восстановлению платежеспособности должника, сопряжена с необходимостью продолжения дальнейшего функционирования должника в хозяйственном обороте, которое проявляется в приобретении им различных имущественных прав и обязанностей. При этом неспособность исполнять денежные обязательства юридическим лицом как субъектом права не влечет неплатежеспособность предприятия как имущественного комплекса, которое может использоваться для дальнейшего осуществления хозяйственной (производственной) деятельности. Однако продолжение функционирования предприятия будет невозможным без продолжения дальнейшей деятельности должника как субъекта права в гражданском обороте.

¹ Научный руководитель: профессор, доктор экономических наук **Е. И. Данилина**.

Текущие кредиторы являются субъектами тех отраслей права, на основании которых возникло их требование. Это значит, что к отношениям между неплатежеспособным должником и текущими кредиторами применяются правила соответствующих отраслей права [1].

Таким образом, выделение среди кредиторов неплатежеспособного должника текущих кредиторов обусловлено необходимостью поддержания его личного кредита, обеспечивающего участие должника в хозяйственном обороте в целях реализации как судебных или внесудебных восстановительных мер, так и ликвидационных мер. Поэтому требования кредиторов по текущим платежам не подлежат включению в реестр требований кредиторов. Кредиторы по текущим платежам при проведении соответствующих процедур, применяемых в деле о банкротстве, не признаются лицами, участвующими в деле о банкротстве.

Регулирование статуса текущих кредиторов должно осуществляться путем закрепления в законодательстве признаков, позволяющих точно отнести требования к текущим, в целях нераспространения на них положений института неплатежеспособности. При этом законодатель должен исключить всякую попытку специального регулирования порядка осуществления текущих требований, ибо это будет противоречить месту и роли текущих кредиторов и негативно сказываться на поддержании личного кредита неплатежеспособного должника.

В праве общим признаком, позволяющим идентифицировать текущего кредитора, является срок возникновения требования.

Данный критерий закрепляется в п. 1 ст. 5 Закона о банкротстве. Указанные положения Закона относят к текущим платежам денежные обязательства, требования о выплате выходных пособий и (или) об оплате труда лиц, работающих или работавших по трудовому договору, и обязательные платежи, возникшие после даты принятия заявления о признании должника банкротом, если иное не установлено Законом о банкротстве. Текущими также являются требования, которые возникают после даты принятия заявления о признании должника банкротом из иных по своей правовой природе обязательств.

Момент возникновения обязательства как общий признак идентификации текущего требования является недостаточным для определения всех текущих кредиторов. На практике возможны ситуации, когда те или иные обязательства, от которых зависит дальнейшее функционирование должника, возникают до возбуждения дела о банкротстве, но в период конкурсного процесса наступает срок их исполнения. Возможны и противоположные ситуации. Обязательства должника возникают после принятия заявления о признании должника банкротом, но их исполнение не связано с необходимостью дальнейшего функционирования должника, а, следовательно, с необходимостью предоставления его кредиторам преимуществ, по сравнению с иными кредиторами несостоятельного должника. Как пра-

вило, сказанное касается обязательств, возникающих по гражданско-правовой сделке и (или) иному предусмотренному ГК РФ основанию [2].

В случае, когда речь идет об обязательствах, возникших до возбуждения дела о банкротстве, но срок исполнения, по которым приходится на процедуру банкротства, то, как представляется, отнесение требования к текущему зависит от того, является ли договор, на основании которого возникло обязательство, односторонним или двухсторонним. Если требование возникает из одностороннего обязательства (заем), то его следует считать конкурсным, так как оно не связано с необходимостью поддержания личного кредита должника.

В двухсторонних обязательствах в целях квалификации текущих требований необходимо отличать случаи, когда обязательство полностью исполнено со стороны кредитора несостоятельного должника, от случая, когда исполнение кредитором полностью или частично не совершено.

В случае, когда исполнение по двухстороннему обязательству было полностью произведено со стороны кредитора до возбуждения дела о банкротстве, его требования к должнику, как и в случае одностороннего обязательства, подлежат удовлетворению в рамках конкурсного процесса.

Если двухстороннее обязательство не исполнено со стороны кредитора полностью или частично на дату принятия заявления о признании должника банкротом, то в случае исполнения данного обязательства кредитором его требование следует квалифицировать как текущее, так как оно направлено на продолжение дальнейшей деятельности должника.

Следует отметить, что не всякое обязательство, возникшее до принятия заявления о признании должника банкротом и неисполненное кредитором полностью или частично на момент принятия указанного заявления, направлено на обеспечение деятельности несостоятельного должника. В связи с этим законодательство о банкротстве позволяет подобные обязательства прекращать путем отказа арбитражного управляющего в процедуре конкурсного производства в деле о банкротстве должника от исполнения сделок должника, что указывается в ст. 102 Закона о банкротстве. В таком случае сторона по договору, в отношении которого заявлен отказ от исполнения, вправе потребовать от должника возмещения убытков, вызванных отказом от исполнения договора должника. Указанные требования не будут иметь текущего характера.

В зависимости от правовой природы все требования, возникающие после принятия заявления о признании должника банкротом, но не являющиеся текущими, можно разделить на следующие группы:

- 1) охранительные обязательства (убытки, неустойка, проценты за неправомерное пользование чужими денежными средствами);
- 2) регрессивные обязательства;
- 3) обязательства, возникающие в связи с прекращением иных обязательств (новация, отступное);
- 4) обеспечительные обязательства.

Текущие требования характеризуются особым порядком их удовлетворения. В отличие от конкурсных требований, их осуществление не регулируется специальным законодательством о банкротстве. Это значит, что на указанные требования не распространяются положения материального конкурсного права, в частности режим моратория, не происходит приостановление или прекращение принудительного исполнения данных требований, не прекращается начисление неустойки (штрафов, пеней), подлежащих уплате процентов и иных санкций за неисполнение или ненадлежащее исполнение денежных обязательств и обязательных платежей, не допускается ограничение зачета.

Согласно п. 1 ст. 134 Закона о банкротстве требования кредиторов по текущим платежам погашаются вне очереди за счет конкурсной массы преимущественно перед кредиторами, требования которых возникли до принятия заявления о признании должника банкротом.

Долгое время в литературе и судебной практике существовало различное толкование вопроса о том, обладают ли требования кредиторов по текущим платежам при осуществлении расчетов с кредиторами в ходе конкурсного производства преимуществом перед требованиями залогодержателя.

С внесением изменений в Закон о банкротстве в указанном споре поставлена точка. В соответствии с абз. 7 п. 5 ст. 18.1 Закона о банкротстве при продаже заложенного имущества требования конкурсного кредитора по обязательствам, обеспеченным залогом имущества должника, подлежат удовлетворению за счет средств, вырученных от продажи заложенного имущества. Данное положение означает, что до погашения требований залогодержателя выручка от продажи заложенного имущества не может направляться на погашение текущих платежей и расчеты с иными кредиторами, в том числе с кредиторами первой и второй очереди.

Между тем при применении положений Закона о банкротстве в редакции, действовавшей до внесения указанных изменений, при рассмотрении вопросов, связанных с определением порядка удовлетворения требований залоговых кредиторов, необходимо учитывать, из суммы, вырученной от продажи заложенного имущества, до погашения требований залогового кредитора подлежат удовлетворению требования по текущим платежам, а также требования кредиторов первой и второй очереди, возникшие ранее заключения договора о залоге. Возникшие после принятия заявления о признании должника банкротом требования граждан, перед которыми должник несет ответственность за причинение вреда жизни или здоровью, требования работников по оплате труда и выплате выходных пособий, требования по выплате авторских вознаграждений, относясь к категории текущих требований, также удовлетворяются в указанном порядке до погашения требований залогового кредитора.

Таким образом, текущими являются такие кредиторы неплатежеспособного должника, которые обеспечивают его дальнейшее функциониро-

вание в гражданском обороте в период реализации мер по восстановлению его платежеспособности или его ликвидации. Регулирование правового статуса данной группы кредиторов должно осуществляться путем закрепления в Законе о банкротстве признаков, позволяющих точно установить текущие платежи в целях нераспространения на порядок их осуществления положений института неплатежеспособности. При этом следует учитывать, что количество текущих кредиторов оказывает прямое влияние на степень удовлетворенности требований конкурсных кредиторов и уполномоченных органов. Поэтому размер требований текущих кредиторов должен быть поставлен прежде всего под строгий контроль указанных кредиторов [3].

Таким образом, исследовав поставленный вопрос, можно сделать следующий вывод. В соответствии с действующим законодательством в области разрешения вопросов о несостоятельности субъектов гражданского оборота, необходимо выделять так называемых кредиторов по текущим обязательствам, чьи требования отвечают ст. 5 Закона о банкротстве. Соответственно, важным признаком таких кредиторов выступает то, что их требования возникают уже после принятия арбитражным судом заявления о признании должника банкротом, о чем выносится судебный акт, от даты которого и устанавливается тот момент, когда и возникают текущие требования. Стоит отметить, что текущее состояние действующего законодательства в области несостоятельности не может привести в порядок аспекты функционирования института текущих кредиторов с последующим законным удовлетворением их требований.

Литература

1. Абдурахманов, С. Х. Коллизии правоприменения на стадии наблюдения в процессе несостоятельности (банкротства) // Вестник Волгоградского государственного университета. — Серия 5: Юриспруденция. — 2016. — № 3 (32). — С. 78—83.
2. Аюрова, А. А. Теоретические основания оспаривания сделок в процессе банкротства // Журнал российского права. — 2016. — № 11 (239). — С. 54—63.
3. Кораев К. Б. Неплатежеспособность: Новый институт правового регулирования финансового оздоровления и несостоятельности (банкротства) : монография. — Москва : Проспект, 2019.

© Макарьян К. З.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
kzmakaryan@gmail.com

О целесообразности количественного расчета коррупционных рисков

Аннотация. В статье обращено внимание на затруднения в научном определении коррупции в связи с разнообразием проявления этого феномена. Исследования коррупции ограничиваются теоретическими и бюрократическими методами. На этих же основах строятся рекомендации по противодействию коррупции. В статье поднимается вопрос целесообразности количественного математического прогнозирования коррупционных рисков для крупных государственных и частных проектов. По аналогии с методами математической оценки финансовых рисков. Автор обращает внимание на отсутствие практики количественной оценки коррупционных рисков. Отсутствие методики количественной оценки коррупционных рисков при планировании крупных проектов не позволяет достоверно судить об эффективности принимаемых антикоррупционных мер. Введение в практику такой оценки актуально как в связи с более точным планированием затрат на проект, так и в связи с прозрачностью оценки самого проекта.

Ключевые слова: правовое определение коррупции; коррупционный риск; противодействие коррупции; антикоррупционное мероприятие; анализ рисков проекта; количественная оценка коррупционных рисков.

В 71 г. до н.э. Цицерон выступал обвинителем на судебном процессе против правителя Сицилии Верраса. Взяточник-правитель был оштрафован и отправлен в изгнание [URL: <http://ancientrome.ru/antlitr/t.htm?a=1267350004> (дата обращения: 7 февраля 2022 г.)].

Коррупция, как социальное явление, появилась, пожалуй, сразу после формирования первых государственных образований. Как только установилось централизованное обращение с большим количеством материальных ценностей, должностей и привилегий, и появились уполномоченные должностные лица, обеспечивавшие это обращение, возникла и коррупция. С того же времени началось и противодействие коррупции.

Этим расхожим термином — коррупция — в настоящее время обозначают разнообразные явления, имеющие одно общее качество: их наличие в быту наносит вред экономическим, да и социальным отношениям в об-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Аль Али Насер**.

ществе [URL: <http://www.academia.edu/32436336/> The Political Economy of Corruption (дата обращения: 7 февраля 2022 г.)].

Автор исследовательской работы «Что есть коррупция?» Mark Jorgensen Farrales пишет: «Что же такое коррупция? Каким бы простым ни казался этот вопрос, на него нет ясного и простого ответа. Фактически, наиболее устойчивым аспектом литературы стала сохраняющаяся сложность определения и концептуализации коррупции. С академической точки зрения эти трудности препятствовали исследованиям. Кроме того, эти затруднения также способствовали фрагментации исследований коррупции. Иными словами, исследователи коррупции склонны сосредотачиваться либо на политической, либо на бюрократической коррупции, но очень редко одновременно. Исследователи коррупции обычно изучают либо коррупцию в развитых странах, либо коррупцию в развивающихся странах, но очень редко и то, и другое. Исследователи коррупции либо изучали тематические исследования, либо проводили межнациональные статистические тесты, но очень редко делали и то, и другое. Короче говоря, исследования были разрозненными, и в настоящее время не существует единой модели или теории коррупции» [1].

В законотворчестве ряда стран сделана попытка дать правовое определение явлению коррупции. Есть такое определение и в российском законодательстве: Федеральным законом «О противодействии коррупции» она определена как «злоупотребление служебным положением, дача взятки, получение взятки, злоупотребление полномочиями, коммерческий подкуп либо иное незаконное использование физическим лицом своего должностного положения вопреки законным интересам общества и государства в целях получения выгоды в виде денег, ценностей, иного имущества или услуг имущественного характера, иных имущественных прав для себя или для третьих лиц либо незаконное предоставление такой выгоды указанному лицу другими физическими лицами». Лучше написать определение коррупции в российском законодательстве. Однако, исследователи, изучающие явления коррупции, справедливо отмечают большое разнообразие коррупционных проявлений. Настолько разнообразное, что объединить эти проявления в одно смысловое определение не представляется возможным. Не случайно в методиках ООН, цель которых определена как: «содействие принятию и укрепление мер, направленных на более эффективное и действенное предупреждение коррупции и борьбу с ней, поощрение, облегчение и поддержка международного сотрудничества и технической помощи в предупреждении коррупции, борьбе с ней, в том числе принятии мер по возвращению активов и поощрение честности и неподкупности, ответственности, а также надлежащего управления публичными делами и публичным имуществом», определение коррупции отсутствует [Конвенция Организации Объединенных Наций против коррупции 2003 г.].

Проведенный автором анализ доступных документов, относящихся к проблеме коррупции в России, позволил установить, что все они касаются лишь констатации факта наличия коррупции в различных сферах человеческой деятельности. Например, изучение рекомендаций Минтруда России по оценке коррупционных рисков показывает, что эта методика, по сути, посвящена перечислению событий, которые подпадают под понятие коррупции и должностных лиц, которые могут вести себя как коррупционеры. Тот же смысл имеют и вышеупомянутые рекомендации ООН.

Как результат, государственные структуры и предприятия, действуя в рамках рекомендаций Министерства труда и социальной защиты, отчитываются о проведенных мероприятиях по оценке коррупционных рисков, оперируя понятиями «разработаны положения и регламенты», «проведены проверки», «созданы комиссии» и т.п. [URL:https://www.fsvps.gov.ru/fsvps-docs/ru/corruption/report_rating.pdf (дата обращения: 12 октября 2021 г.)] Такие мероприятия сами по себе необходимы, как профилактика правонарушений. С другой стороны, государством предусмотрены карательные меры для коррупционеров согласно Уголовному кодексу РФ.

Таким образом, противодействие коррупции на государственном уровне включает в себя следующие функции: профилактика коррупции, оперативное установление факта коррупции, судебное преследование коррупционеров.

Для этих целей ведется необходимое законодотворчество. Для соблюдения законов налажено действие ряда специальных структур (например, закупочные комиссии в учреждениях и предприятиях, подразделения, профессионально занимающиеся закупками в соответствии с действующим законодательством). Созданы и действуют специализированные подразделения в структурах органов правопорядка. В государственных и муниципальных учреждениях всех уровней имеются сотрудники, чья работа в той или иной мере связана с противодействием коррупции. Службы безопасности как государственных, так и частных структур озабочены проблемой борьбы с коррупцией.

В чем выражается и как оценивается результат всех этих усилий? Увы, единственные показатели, поддающиеся оценке — количество заведенных уголовных дел против коррупционеров за период времени и сумма вмененного им дохода, полученного преступным путем. Однако трудно ответить на вопрос, какой достигнут результат. Является ли рост числа судебных решений следствием возросшей коррумпированности общества или это следствие усиления противодействия коррупции. И наоборот, снижение числа вскрытых преступлений — это благодаря выздоровлению общества или снизилась эффективность принимаемых мер? То есть государством или частным бизнесом затрачивается некоторое количество средств на антикоррупционные мероприятия, а как эти затраты связаны с

полученным результатом — не известно. Да и затраты на эти мероприятия тоже не сосчитываются.

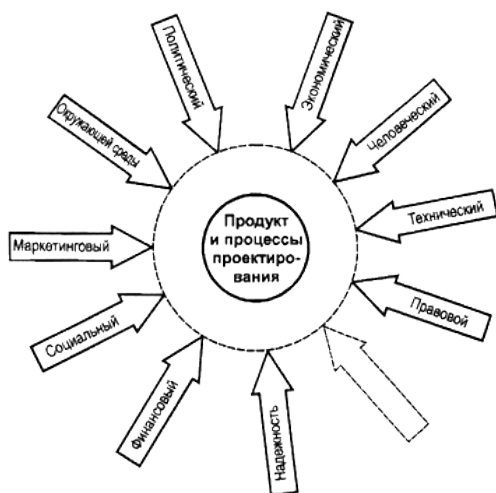
Случается и обратный эффект: в одном из материалов Отдела сотрудничества в области экономических преступлений (организация, сотрудничающая с Советом Европы) приводятся сведения о коррупционных действиях компании Siemens. В частности, указывается, что с 2001 по 2007 г. компанией, при участии в 14 международных проектах, было выплачено взяток на сумму, примерно, 1,4 млрд долл. США. Вслед за этим сообщается, что прибыль компании от участия в этих четырнадцати проектах составила 1,1 млрд долл. США. Еще более, чем в 500 млн евро обошлись компании последовавшие внутреннее расследование, аудит и судебные издержки [URL:https://www.fsvps.gov.ru/fsvps-docs/ru/corruption/report_rating.pdf (дата обращения: 12 октября 2021 г.)].

Всякая деятельность человека, так или иначе, связана с экономикой. Как аксиому можно принять утверждение, что затраты на любое мероприятие не должны быть больше, чем выгода от самого этого мероприятия. Например, в работе Е. Е. Румянцевой «Новая экономическая энциклопедия» эта мысль выражена так: «Общий подход к оценке эффективности проекта на этапе анализа рисков заключается в том, чтобы удостовериться, что величина чистой текущей стоимости сохраняет свое положительное значение при всех или, в крайнем случае, при большинстве возможно учитываемых изменений исходной информации проекта» [URL:https://www.cfin.ru/finanalysis/risk/risk_analysis.shtml (дата обращения: 12 октября 2021 г.)].

Почему же количественный анализ затрат на противодействие коррупции, похоже, вовсе отсутствует в практике? Ведь действующий Государственный стандарт «Менеджмент риска. Руководство по применению при проектировании» составлен таким образом, что позволяет расширять перечень рисков, учитываемых при проектировании [Национальный стандарт Российской Федерации. ГОСТ Р 51901.4-2005 Менеджмент риска. Руководство по применению при проектировании. Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии. ОКС 03.120.30].

Намек на попытку количественной оценки риска коррупции можно усмотреть в банковской практике. Так, в работе коллектива авторов «Анализ математических моделей Базель II», в главе Агрегирование рисков, авторы рекомендуют банкам обращать внимание на соотношение затрат на мероприятия и вероятных потерь в случае не проведения этих мероприятий [2].

Так можно ли и нужно ли планировать коррупционные риски в количественном выражении? То есть, на этапе проектирования считать вероятную сумму потерь от коррупции и в соответствии с этим прогнозом планировать затраты на противодействие? С точки зрения обычной практики планирования — да. Ведь всякие другие риски участвуют в расчетах.



Вот картинка из ГОСТа Р 51901.4-2005 (МЭК 62198:2001), иллюстрирующая примеры факторов риска, воздействующих на проект.

Не представляет сложности разместить коррупционный риск в свободной стрелке или распределить его влияние в правовом, социальном, человеческом и др. факторах, в зависимости от содержания проекта.

Как считать? В экономической литературе, например [http://science-bsea.bgita.ru/2012/ekonom_2012_18/slabins

ku_osob.htm (дата обращения: 12 октября 2021 г.)], и в практике проектирования достаточно детально проработаны вопросы количественного расчета разных рисков. Однако, не обойтись без качественного, методологического исследования применимости различных способов расчета для антикоррупционных целей. Возможно, на практике такой расчет потребует применять математические методы для разных исходных предпосылок коррупции. Очевидно, для этого потребуются специальные знания и применять такой расчет следует не в каждом случае, а лишь для экономически и социально значимых проектов.

Итак, на противодействие коррупции во всем мире тратятся большие средства. При этом результативность таких трат оценить не представляется возможным. Сколько-нибудь достоверных методик оценки эффективности антикоррупционных мер не существует. Однако, учитывая накопленный опыт в борьбе с коррупцией, представляется полезным ввести в практику количественный расчет коррупционных рисков на стадии разработки проектов. Для каждого проекта отдельно, учитывая его отраслевую специфику, географию его реализации, политическую обстановку и правовые традиции в месте реализации, характеристику менеджмента и пр. Применение математической оценки коррупционных рисков позволит более осмысленно и прозрачно принимать решения по развертыванию антикоррупционных мероприятий при реализации крупных проектов.

Литература

1. Farrales, M. J. What is Corruption? University of California. — San Diego. 2005.
2. Алескеров, Ф. Т. Анализ математических моделей Базель II / Ф. Т. Алескеров. — Москва : Физматлит, 2013.

© Малашенков Н. А.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
nikitasoks@lenta.ru

Особенности морской перевозки груза

Аннотация. В статье исследуются проблемы современного правового регулирования международной морской перевозки грузов. Формулируется вывод о том, что многообразие источников правового регулирования является специфической чертой международных морских перевозок. Государства выбирают для себя наиболее выгодный международный договор, из-за чего сталкиваются с проблемой возникновения конфликтных ситуаций на международной арене. Предлагаем прийти к единообразию, унифицировав нормы в пределах одного международного документа, отвечающего интересам большинства государств, что будет способствовать решению проблем правового регулирования договора международной морской перевозки.

Ключевые слова: правовое регулирование; международная морская перевозка грузов; договор; перевозчик; фрахтователь; отправитель; коносамент; тайм-чартер.

Морские перевозки — один из эффективных и самых популярных способов доставки грузов. Морской транспорт играет важную роль в жизни мировой экономики и занимает ключевое место в формирующейся единой глобальной транспортной системе. Он отличается тем, что по своей деятельности является «международной» отраслью.

В условиях стремительной интернационализации производства бесперебойные, стабильные и эффективные международные транспортные услуги являются важной предпосылкой для нормального функционирования экономики, как отдельных стран, так и мировой экономики в целом. Очевидна тесная взаимозависимость процессов развития международного судоходства и мировой экономики в целом.

Океаны — самая большая транспортная артерия в мире, через которую проходит большая часть мирового экспорта. Недаром замечено, что владеющий морем — хозяин мира. Важным вопросом для развития мировой экономики и международных экономических отношений является вопрос о возможностях и степени влияния на них морского транспорта.

Правовое регулирование морской перевозки грузов имеет тысячелетнюю историю. Так, в одном из древнейших, дошедших до нас памятников права, известном Законнике Хаммурапи (XVI в. до н. э.), существуют нормы,

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент С. А. Правкин.

которые регулируют отношения судовладельца с другими лицами, участвующими в судоходстве.

Применительно к морскому транспорту понятие качества транспортных услуг обычно определяется как степень обеспечения безопасной и своевременной доставки товаров.

В случае опасной перевозки, помимо прямых экономических потерь, понесенных перевозчиком и клиентами, активизируется коммерческая и юридическая деятельность для выяснения претензий и защиты их интересов. В конечном итоге это приводит к неоправданным затратам для участников транспортного процесса.

Актуальность темы объясняется тем, что сегодня существует сильная конкуренция в выборе транспортных услуг, эффективного транспортного средства для доставки внешнеторговых грузов. В связи с этим деятельность транспортных компаний, в том числе морского транспорта, должна соответствовать повышенным требованиям, характеристикам и правилам доставки грузов к качеству обслуживания и внешнеэкономической деятельности компаний.

Известно, что международные связи не могут развиваться без международно-правового регулирования. В силу этого развитие международных связей теснейшим образом зависит от уровня правового регулирования на международной арене. Развитие международных отношений привело к заключению между странами различных договоров и соглашений. В последнее время, в связи со стремительным развитием транспортной техники, страны стали все чаще взаимодействовать между собой, в связи с чем возросло значение различных международных соглашений в данной сфере. Сказанное актуализирует исследование особенностей современного правового регулирования международной морской перевозки грузов.

Следует отметить, что в торговом мореплавании одним из основных видов деятельности считается морская перевозка грузов, реализуемая посредством международного сообщения. Этот вид перевозок классифицируется на внешние и внутренние морские перевозки, выполняемые между двумя и более странами. Помимо этого, в международных документах выделяются и иные виды морских перевозок, в частности: морские контейнерные перевозки (фрагт), навалочные грузы, морские перевозки для накатных грузов; перевозки «от двери к двери». Каждая из вышперечисленных форм морских перевозок обладает спецификой, позволяющей их различать.

Так как речь в данном случае идет об отношениях частноправового характера, осложненных иностранным элементом, прежде всего необходимо решить вопрос избрания применимого права для установления дееспособности и правоспособности физических лиц, их правового режима и т. п.

Ключевым коллизионным принципом для установления правосубъектности участников перевозочной деятельности является их личный закон,

под которым для физических лиц в России понимается закон гражданства, а для организаций — закон места регистрации.

Участниками международных морских перевозок грузов считаются стороны договора, которыми, в соответствии с положениями ст. 115 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), являются перевозчик и фрахтователь или отправитель, в зависимости от того, какой вид договора заключается — с предоставлением судна либо без.

Фрахтователем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер).

Отправителем является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза без условия предоставления для перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени.

В Гаагских правилах касательно перевозок по коносаменту имеется схожий перечень субъектов, поскольку, ратифицировав эту конвенцию, наша страна приняла на себя обязательства по приведению национального законодательства в соответствии с международными требованиями.

Гамбургские правила, в отличие от вышеперечисленных норм, содержат расширенный перечень субъектов перевозок, и включают в себя, кроме сторон договора, фактического перевозчика — лица, выполняющего фактическую перевозку груза, а также грузополучателя — лица, уполномоченного данный груз получить. Роттердамские правила не подвергаются анализу, поскольку на настоящий момент не вступили в силу и не применяются на практике.

В практике морских перевозок грузов на международном уровне применяют два типа сообщений — трамповое и линейное. Линейный тип судоходства заключается в транспортировке судоходной организацией товарной массы через регулярные промежутки времени и оформляется коносаментом. При осуществлении трамповых перевозок подписывается рейсовый чартер — договор перевозки с условием предоставления судна, его части либо помещений. В основе регулирования отношений по чартеру лежат диспозитивные нормы национальных морских законов и множество проформ, являющихся примерными условиями договора. Стороны имеют право выбрать любую проформу, они могут менять ее условия и дополнять их. Часто все изменения и дополнения сводятся в прилагаемый к проформе аддендум.

Исследуя проблему формы и содержания договора морской перевозки груза необходимо отметить, что он считается строго формальным, все предъявляемые к нему требования фиксированы в международных договорах и национальном законодательстве. Этот вид договора заключается письменно и является основанием возникновения между субъектами правовых отношений.

Касательно данного вопроса в многосторонних соглашениях и в законодательстве России имеются единообразные нормы. Заключение договора перевозки груза на линейных судах подтверждается выдачей коносамента, который составляется перевозчиком и подписывается им.

Коносамент — это документ, который не является договором перевозки, поскольку является односторонним актом, подписываемым капитаном либо другим представителем перевозчика. Указанный документ выписывается на основе стандартных бланков, разрабатываемых объединениями судовладельцев, линейными судоходными и прочими морскими предприятиями. Данный документ включает в себя реквизиты, определяемые по соглашению сторон. Для нашего государства приоритетным документом коносаменту считается Гражданский кодекс РФ.

Отношения перевозчика и фрахтователя при перевозке на трамповых судах оформляются письменно посредством чартера, в котором излагаются согласованные сторонами условия перевозки и предшествующие перевозке условия: характеристики судна, место и время его подачи и др. Чартер подписывается фрахтователем и перевозчиком (их представителями).

Сегодня дискуссионным является вопрос о правовой природе тайм-чартера. Проанализировав зарубежный опыт, необходимо отметить, что в Германии, США и Великобритании тайм-чартер считается однотипным видом перевозок с рейсовым чартером, что фиксировано в нормах права. В Польше этот вид перевозок является самостоятельным. Он не приравнивается к прочим видам. Во Франции тайм-чартер считается разновидностью фрахтования судна. В нашей стране в ст. 198 КТМ РФ тайм-чартер является договором фрахтования судна на время.

Проведенное исследование показало, что многообразие источников правового регулирования — специфическая черта международных морских перевозок. Правовые обычаи, на настоящий момент, носят опосредованный характер в регулировании этих правовых отношений. Стороны сами принимают решение о применении данных норм в регулировании появившихся между ними отношений, в связи с чем при рассмотрении споров эти нормы учитываются не всегда. Положения же конвенций, принятых еще в двадцатом веке, не всегда соответствуют условиям современной реальности.

Исследования специалистов показывают, что убытки от несохранной доставки грузов морем составляют в среднем 1,0—1,5% их стоимости. Это означает, что при международных перевозках теряется от 10 до 15 млрд долл. (по статистике ООН доля морской торговли составляет примерно 1000 млрд долл. США).

Сравнительно с воздушными, трубопроводными, железнодорожным и автомобильными видами перевозок морская транспортировка судном отличается более низкой себестоимостью.

Новые технологии, современная конструкция судна, а также разработки в области производства устройств для погрузки/выгрузки грузов в порту

обеспечивают снижение конечной цены морской транспортировки. Доля стоимости погрузки товаров на судно и выгрузки его в порту в общем объеме цены перевозки снизилась с 11 до 2%.

Строительство крупногабаритных судов способствует повышению их грузоподъемности, что снижает себестоимость транспортировки морским судном.

Ни один другой вид транспорта не может сравниться с морским судном по грузоподъемности и вместимости товаров для транспортировки.

В случаях, когда габариты морского судна не позволяют ему подойти к определенному порту, инновационные технические решения дают возможность быстро разгружать судно на рейде либо в открытом море.

Единые нормативы, которые разработаны в отношении проектировки и строительства морского судна, которые позволяют ускорить разгрузку/погрузку в порту.

Грузовые контейнеры на борту морского судна обеспечивают сохранность грузов во время транспортировки.

Согласно статистике, морская транспортировка отличается самым низким процентом потери или порчи груза в результате аварий или стихийных бедствий (от 1 до 1,5%). Унифицированные правовые нормы. Морская транспортировка грузов регулируется Афинской и Брюссельской конвенциями. Транспортировка грузов морским судном — наиболее эффективные варианты перемещения товаров между различными континентами.

Морская транспортировка отличается самой низкой скоростью перевозок. При этом на продолжительность перемещения товаров морским судном больше влияет не скорость самого судна, а время, необходимое для погрузочных работ в морском порту. Ускорению морских перевозок способствуют технологии мультимодальных перевозок.

Деятельность в Мировом океане в основном связана с производственными процессами и направлена на достижение определенных материальных результатов. При осуществлении данного вида деятельности между ее участниками, а также между ними и другими лицами существуют отношения родового характера, регулируемые в основном гражданским правом. Например, по договору морской перевозки пассажира и багажа перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа — также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа — и за его провоз. Договор на перевозку товаров является одним из важнейших коммерческих договоров, которые устанавливают связь между промышленностью и сельским хозяйством, промышленностью и торговлей.

Сторонами по договору перевозки груза являются транспортные организации — грузоотправитель и перевозчик. Договор морской перевозки грузов бывает двух видов: договор перевозки грузов по чартеру и договор перевозки грузов по коносаменту. Порядок разработки условий и заклю-

чения двух указанных видов договоров перевозки груза различен. Заключая чартер, стороны имеют возможность обсудить и согласовать условия перевозки. Наличие типовых проформ чартера не исключает индивидуализации условий конкретного договора по воле сторон. Содержание договора перевозки груза по коносаменту predeterminedено установленными в одностороннем порядке условиями работы конкретной линии. Объявляя состав судов, выполняющих линейные рейсы, расписание движения между определенными портами и существующие на линии тарифы, судовладельческое предприятие тем самым предлагает грузовладельцам вступить в договор перевозки груза на определенных условиях. При таком положении грузовладельцу остается только согласиться или не согласиться с предложенными условиями. Задачи осуществляемой государствами морской политики потребовали выработки соответствующих юридических норм. В свое время это вызвало к жизни конвенции по морскому праву. С развитием мирового судоходства возникла необходимость существования значительного числа международных правил, которые содержатся в специальных конвенциях, выполнение которых обеспечивается государствами — участниками конвенций через создаваемые ими специальные административные (надзорные) органы.

С развитием глобального морского транспорта возникла необходимость иметь большое количество международных правил, содержащихся в специальных конвенциях, выполнение которых обеспечивается договаривающимися государствами через создаваемые или специальные административные (надзорные) органы.

© Матвеева Е. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
eka.matveeva17@gmail.com

Правовые основы проектной деятельности в интересах развития транспортной системы

Аннотация. В статье на основе применения методов системно-правового исследования анализируются нормативные акты, регламентирующие порядок осуществления проектной деятельности, учебная и научная литература по указанному вопросу с учетом интересов развития транспортной системы России. Рассмотрены цели, задачи и целевые параметры национальных проектной в интересах развития транспортной системы, а также цели и задачи государственной программы «Развитие транспортной системы». По результатам отмечается, что проектная деятельность, направленная на достижение заранее определенного результата, создание определенного уникального продукта или услуги, с необходимостью нуждается в четком правовом обеспечении. Вместе с тем анализ показал наличие проблем и противоречий законодательства, регламентирующего проектную деятельность, что дает возможность автору предложить некоторые выводы относительно направлений совершенствования правовой основы проектной деятельности.

Ключевые слова: проектная деятельность; проектный подход; развитие транспортной системы; государственная программа; транспортная система.

Началом развития управления проектами была разработка в 1930-х гг. советскими учеными методов календарного планирования с использованием циклограмм. Одними из первых методов управления были разработаны на Западе в 1950-х гг. методы сетевого планирования, в 80-х годах появились первые компьютерные программы оптимизации процесса управления.

В условия рынка становятся более привередливыми, повышаются темпы изменений, происходящих. Поэтому управление проектами является необходимым во всем мире с целью решения организационно-технических проблем руководства в рамках проекта.

Проектная деятельность — это уникальная деятельность, направленная на достижение заранее определенного результата, создание определенного уникального продукта или услуги.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **О. М. Землина.**

Проект (от латинского — брошенный вперед) — это деятельность, имеющая начало и конец во времени, направленная на достижение заранее определенного результата/цели, создание определенного, уникального продукта или услуги, при заданных ограничениях по ресурсам и срокам, а также требованиям к качеству и допустимому уровню риска.

Проектная деятельность является уникальной по своей природе деятельностью, направленной на достижение конкретного заранее определенного результата и (или) создание уникального продукта или услуги в рамках временного периода.

Основными признаками, которые отличают проект от других видов, деятельности являются:

- направленность на достижение конкретных целей с определенным началом и концом;
- ограниченная протяженность по срокам, стоимости и ресурсам;
- неповторимость и уникальность (в определенной степени);
- комплексность — наличие большого числа факторов, прямо или косвенно влияющих на прогресс и результаты проекта;
- правовое и организационное обеспечение — создание специфической организационной структуры на время реализации проекта.

При этом на успех проекта могут влиять как внешние, так и внутренние факторы. К внешним факторам относят социально-экономические, географические, политические, правовые, технологические и экологические ситуации. Внутренние факторы организации — это стратегия, технологии, проектная организационная зрелость и доступность ресурсов, корпоративная культура и организационная структура.

Все проекты, имеют следующие фазы в рамках международного стандарта управления проектами:

- 1) инициирование:
- 2) планирование:
- 3) исполнение:
- 4) управление:
- 5) завершение:

На этапе инициирования определяться проблемная ситуация, начинается разработка проекта, определение заинтересованных сторон и создание команды. На следующем этапе происходит определение содержания и структуры проекта, оценка ресурсов, затрат, длительности и рисков проекта, определение организационной структуры и последовательности работ, разработка расписания, бюджета и плана проекта. На этапе исполнения происходит непосредственная работа по проекту. На следующем этапе осуществляется непосредственная деятельность по управлению проектом, а именно, управление содержанием, вносимыми изменениями в проект, возможными рисками, затратами, управление и коммуникации с командой проекта. На завершающем этапе происходит закрытие отдельной фазы

или проекта, а также извлеченные уроки, формулировка основных выводов и анализ успешности проекта.

Проектная деятельность всегда имеет ряд ограничений:

- продолжительность проекта;
- наличие бюджета проекта;
- наличие ресурсов для проекта;
- уровень приемлемого риска в проекте;
- потенциальные социальные или экологические последствия проекта;
- законы, нормы и другие законодательные требования, необходимые для реализации проекта.

Успешность проекта предполагает реализацию ряда методологических работ. Формулировка и анализ проблемы проекта связаны с анализом текущей ситуации в целях определения недостатков системы, причин возникновения решаемой проблемы, определения способов решения проблемы. Самое главное в осуществлении любой поставленной цели или задачи — это последовательность, целесообразное распределение обязанностей между участниками и следование предписанному уставу.

При этом на успех проекта могут влиять как внешние, так и внутренние факторы. К внешним факторам относят:

- социально-экономические ситуации;
- географические ситуации;
- политические ситуации;
- правовые ситуации;
- технологические ситуации;
- экологические ситуации.

Внутренние факторы организации — это стратегия, технологии, проектная организационная зрелость и доступность ресурсов, корпоративная культура и организационная структура.

Руководитель проекта во всех случаях имеет собственный аппарат сотрудников, осуществляющих координацию деятельности всех участников проекта; для управления проектами создается единая команда во главе с руководителем. В команду входят полномочные представители всех участников проекта для осуществления функций согласно принятому распределению зон ответственности.

Основными принципами проектной деятельности являются:

- принцип прогностичности, который обусловлен самой природой проектирования, ориентированного на будущее состояние объекта;
- принцип пошаговости, который предполагает постепенный переход от проектного замысла к формированию образа цели и образа действий. Причем каждое последующее действие основывается на результатах предыдущего;
- принцип нормирования является обязательным прохождением всех этапов создания проекта в рамках регламентированных процедур, в

первую очередь связанных с различными формами организации мыслительной деятельности;

- принцип обратной связи, обусловлен необходимостью после осуществления каждой проектной процедуры получать информацию о ее результативности и соответствующим образом корректировать действия;
- принцип продуктивности подчеркивает прагматичность проектной деятельности, обязательность ее ориентации на получение результата, имеющего прикладную значимость;
- принцип культурной аналогии указывает на адекватность результатов проектирования определенным культурным образцам. Опасность получения проектного результата, лежащего вне культурного поля, снимается, если у участников проектной деятельности есть понимание того, что индивидуальное творчество лиц не является самодостаточным;
- принцип саморазвития касается как субъекта проектирования на уровне ветвящейся активности участвующих лиц, так и порождения новых проектов в результате реализации поставленной цели. Решение одних задач и проблем приводит к постановке новых задач и проблем, стимулирующих развитие новых форм проектирования.

Для того чтобы более точно понять суть проектирования, необходимо рассмотреть понятия близкими по смыслу и значению, такими как прогнозирование, планирование, конструирование.

- Прогнозирование форма предвидения, благодаря которой возможно предположить возможную оценку будущего состояния объекта или определение условий достижения поставленных целей для достижения результатов

- Планирование — это научное и практическое обоснование определения целей, выявление задач, сроков, темпов, пропорций развития того или иного явления, его реализация.

- Конструирование — это интеллектуальная деятельность, состоящая в целенаправленном построении в идеальной форме какого-либо объекта.

Началом внедрения проектной деятельности в Правительстве РФ принято считать Послание Президента РФ В. В. Путина Федеральному Собранию Российской Федерации 3 декабря 2015 г., в котором отмечалось: «В промышленности и в сельском хозяйстве, на транспорте и в жилищном строительстве сейчас реализуются или готовятся к запуску десятки крупных проектов. Они должны иметь положительный эффект не только для отдельных отраслей, но и давать стимул комплексному развитию целых территорий. Прежде всего это, конечно, частные проекты. Чтобы они быстрее и эффективнее осуществлялись, необходимо вносить точечные изменения в законодательство, снимать административные барьеры».

Основы системы проектной деятельности заложены в важнейший подзаконным актом, изданный в целях нормативного обеспечения проектной деятельности в Российской Федерации, является постановление Правительства РФ от 31 октября 2018 г. № 1288 «Об организации проектной де-

тельности в Правительстве Российской Федерации», которым устанавливаются порядок и функциональная структура организации проектной деятельности, определены единые подходы к проектной деятельности в Правительстве России, органы управления проектной деятельностью, последовательность действий, закреплены функции, полномочия и ответственность участников проектной деятельности в ходе инициирования, подготовки, реализации, мониторинга и завершения проектов. Основными стадиями проектной деятельности являются:

- инициирование проекта;
- подготовка проекта;
- реализация проекта;
- завершение проекта.

В современном мире транспортная система страны является стратегическим сектором экономики и включает в себя различные виды транспорта и транспортную инфраструктуру. Не мало важным фактором является, географическое положение Российской Федерации именно благодаря ему транспортным комплексом обеспечивается сообщение между удаленными регионами нашей страны, позволяющая им развиваться и взаимодействовать. Особенности транспортных проектов является: высокий показатель капиталоемкости, технологическая сложность реализации проекта, высокая социальная значимость. Так, например, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период 2035 год (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3336-р) ставит задачей обеспечение интенсивного развития транспортной системы государства.

Задачей государства в рамках обеспечения функционирования и развития транспортной системы является:

- обеспечение условий для улучшения качества жизни и здоровья граждан, экономического роста и увеличения конкурентоспособности национальной экономики,
- усиление безопасности и обороноспособности страны,
- применение транспортного потенциала путем прогрессивного развития транспортной инфраструктуры и расширения доступа к безопасным и высококачественным транспортным услугам с минимальным воздействием на окружающую среду и климат,
- использование географических особенностей Российской Федерации в качестве ее конкурентного преимущества.

Реализация транспортной стратегии запланирована в три этапа:

- 2021—2024 гг.,
- 2025—2030 гг.,
- 2031—2035 гг.

Выбор направлений развития транспортной системы базируется на проекте Концепции долгосрочного социально-экономического развития России, бюджетном послании Президента РФ Федеральному Собранию, а

также на широком спектре документов, определяющих перспективные направления развития общества и экономики России, ее регионов, отраслей экономики, транспортной системы страны в целом.

Паспорт проекта Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период 2035 года содержит обязательные разделы, такие как: общие положения, цели и целевые показатели проекта, задачи и результаты ведомственного проекта, финансовое обеспечение реализации ведомственного проекта, а также участники ведомственного проекта и дополнительная информация. Результатом проекта является достижение поставленных целей по целевым индикаторам в сравнении с их значениями за отчетных период. Основными целями, стоящими перед транспортным комплексом страны являются:

- образование и расширение единого транспортного пространства;
- создание доступных и качественных транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок и транспортных услуг для населения страны;
- интеграция и расширение на мировом транспортном уровне;
- повышение показателей уровней безопасности;
- снижение отрицательного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду.

Достижение поставленных целей и задач поставленные транспортной стратегией обеспечит повышение мобильности и удовлетворение потребностей населения, увеличение конкурентоспособности государственной экономики на мировом уровне, обеспечение безопасного движения различных видов транспорта и усиление безопасности национальной экономики, а также положительно скажутся на социально-экономическом развитии государства. Завершение проекта осуществляется в предоставлении итогового отчета за каждый отдельных этап проекта. На первом этапе проекта реализовывалась Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России», которая включает в себя 5 подпрограмм затрагивающая деятельность всего транспортного комплекса страны. Стоит отметить, что для качественного создания уникальной услуги или продукта проектная деятельность должна учитывать специфику транспортного комплекса и ее различных видов транспорта. Таким образом, транспорт в Российской Федерации является одной из системообразующих отраслей экономики, который обеспечивает территориальную целостность страны и единство экономического пространства. В современных реалиях развитие транспортной системы становится необходимым условием реализации развития экономического роста страны. Проектная деятельность в интересах развития транспортного комплекса должна учитывать специфику развития транспорта и ее инфраструктуры, а также совершенствовать методы управления и разработки проектной деятельности.

© Мокрицына А. С.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Суд присяжных в России: история и перспективы развития

Аннотация. В статье рассматривается ряд актуальных проблем, связанных с современными нормами законодательства РФ о суде присяжных, а также нюансы об оплате труда присяжных заседателей, неявкой их на судебное заседание, реализации принципа состязательности и влияние COVID-19 на судебный процесс. Выявляется необходимость дальнейшего реформирования рассматриваемого института. Цель изучения заключается в исследовании вопросов состояния и перспектив развития института суда присяжных. Методологическая основа исследования характеризуется общими методами познания — системное и комплексное исследование, сравнительный метод, анализ и синтез метод аналитического толкования правовых норм и др. На основании проведенного исследования было установлено, что имеется ряд пробелов, мешающих в полном объеме функционированию институту суда присяжных. Проведен ретроперспективный анализ. По результатам проведенного исследования, были сформулированы обоснованные выводы относительно действующего законодательства и предложены ряд дополнений, касающихся необходимости дальнейшего реформирования рассматриваемого института. Выявлено влияние ограничения времени для обсуждения на психику присяжных. Между тем сделан вывод и о том, что эффективность мер будет зависеть от решения выявленных проблем, связанных с неизбежной сложностью отбора присяжных, вынесения ими решений в сжатые сроки, своевременной оплатой труда, использованием технологий видео-конференц-связи и соблюдение соответствующих мер по борьбе с COVID-19.

Ключевые слова: суд присяжных; судебная система; правосудие; присяжные заседатели; независимость суда.

Вопросы совершенствования конституционных механизмов в правовом государстве являются достаточно важными как с позиции теоретического осмысления, так и в части практической реализации нормативных правовых актов, оказывают прямое влияние на правоприменение и правовую действительность, главной целью которой является защита основных прав и свобод граждан. Представляется, что изучение истории и перспектив суда присяжных актуальная и значимая тема.

Чтобы изучить данный процесс становления института суда присяжных, обратимся к международному акту, а именно к ст. 39 Великой Хартии

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент А. С. Семичева.

вольностей, в которой зафиксировано, то что ни один свободный человек не будет арестован или заключен в тюрьму, или лишен владения, или объявлен стоящим вне закона, или изгнан, или каким-либо [иным] способом обездолен, и мы не пойдём на него и не пошлём на него иначе, как по законному приговору равных его [его пэров] и по закону страны¹.

Непосредственно с принятием этого знаменитого акта, трибунал начал рассматривать криминальный процесс с привлечением суда присяжных. Первоначально, следование положению о равноправии был условным, но мы знаем из истории, что в суде присяжных заседали только лишь вольные граждане, а именно бароны. Для нас важен факт закрепления суда присяжных. К XV в. суд присяжных существовал как независимый и свободный орган в суде, обеспечив возможность наиболее справедливой юстиции.

Если говорить о России, идея введения классического суда с участием присяжных заседателей принадлежит Семену Десницкому, русскому ученому-юристу, еще в XIII веке. Позднее М. М. Сперанский в 1809 г. предложит эту форму суда Александру I. Однако подобный институт был введен намного позже, в результате Судебной реформы Александра II. Если говорить о ее предпосылках, это безусловно неудовлетворенность правосудием, чиновничий беспредел, постоянное затягивание рассмотрения дел, частый подкуп отдельно взятых судей.

20 ноября 1864 г. в ходе судебных реформ появился суд присяжных, целью которого стало затруднение произвола в суде и предотвращение коррупции. Более того, в реформированном суде в наибольшей степени стали проявляться такие принципы, как состязательность и презумпция невиновности². Однако тогда, как и в современной России, существовала проблема формирования общих списков кандидатов в присяжные заседатели. Закон допускал не всех подданных Российской Империи к исполнению общественной обязанности, а на тот период участие присяжного было не правом, а именно обязанностью. Для составления списков собиралась специальная комиссия, состоящая из представителей администрации, органов местного самоуправления, судебного ведомства. Однако качество списков было на достаточно низком уровне. Их члены зачастую были уличены в предвзятости и некомпетентности, так как при выборе присяжных руководствовались личным усмотрением³.

Стоит отметить, что за время революции суд присяжных претерпел множество корректировок, так после прихода к власти Временного правительства в 1917 г. компетенция суда присяжных была значительно расширена. Это может быть косвенно связано с работой Владимира Ильича Ленина помощником присяжного поверенного в Самарском окружном суде.

¹ Петрушевский Д. М. Великая хартия вольностей. Ростов н/Д, 1904.

² Кондрат И. Н. Судебная реформа 1864 года и уголовная политика России // Мир политики и социологии. 2016. № 4. С. 88—92.

³ Викторский С. И. Русский уголовный процесс : учеб. пособие. М. : Городец, 1997.

Однако в этом же году Декретом о суде № 1, принятым Совнаркомом 24 ноября 1917 г., суды с участием присяжных заседателей были упразднены вместе со всей судебной системой, сложившейся до революции.

Вместе с тем начал функционировать институт народных заседателей, который был легко управляем профессиональными судьями и не играл активной роли в принятии судебных решений. Он был введен Декретом «О народном суде Российской Социалистической Федеративной Советской Республики» от 30 ноября 1918 г., утверждавшим единую систему народных судов в составе одного народного судьи, или двух, или шести очередных судей — народных заседателей.

Существенным отличием от дореволюционного законодательства является то, что раньше граждане и профессиональные судьи составляли две отдельные коллегии, то при появлении народных заседателей границы размылись, так как они стали вместе принимать решение путем голосования. В советский период развития отечественной юриспруденции идея создания суда присяжных не получила развития.

Вплоть до конца 1980-х гг. суду присяжных не уделялось должное внимание. 13 ноября 1989 г. Верховным Советом СССР были приняты «Основы законодательства Союза ССР и союзных республик о судостроительстве» было внесено положение, при котором по делам о преступлениях, за совершение которых законом предусмотрена смертная казнь либо лишение свободы на срок свыше десяти лет, вопрос о виновности подсудимого может решаться судом присяжных (расширенной коллегией народных заседателей). Далее 1 ноября 1991 г. в ст. 166 Конституции появляется правка: «Рассмотрение гражданских и уголовных дел в судах осуществляется коллегиально и единолично; в суде первой инстанции – с участием присяжных заседателей, народных заседателей либо коллегией из трех профессиональных судей или единолично судьей»

Немаловажное мнение имеет Сергей Ефимович Вицин, (генерал-майор внутренней службы, доктор юридических наук, профессор, заслуженный работник МВД СССР заслуженный юрист РСФСР, действительный член Российской Академии естественных наук, принимал активное участие в разработке Концепции судебной реформы 1992 г. и возглавлял Совет при Президенте РФ по судебной реформе) о суде присяжных: «Я один из соавторов концепции судебной реформы 1991 г., в которой, по существу впервые в новейшей истории, изложена идея восстановления самого демократического и самого справедливого вида правосудия введения суда присяжных. Суды присяжных выносят в 10 раз больше оправдательных приговоров, чем обычные суды. Хорошо это или плохо? Убежден хорошо. До недавнего времени наши судьи оправдывали менее полпроцента людей. Что же это за суд, перед которым нельзя оправдаться?»¹.

¹ Они руководствуются совестью // Аргументы и факты Долгожитель. 2004. № 14.

Таким образом, до XVIII в. в России не только не существовало института суда присяжных, но и не было теоретической и практической основ для его функционирования. За нашу историю, институт присяжных заседателей подвергался неоднократному реформированию. В советский период после непродолжительного функционирования он и вовсе был упразднен. Его заменил институт народных заседателей с обширными полномочиями, который теперь принимал активное участие в разрешении вопроса о виновности подсудимого. Лишь в 1989 г. появилась идея возрождения суда с участием присяжных заседателей. В конце 1993 г. в некоторых регионах приступили к рассмотрению уголовных дел с участием коллегии присяжных заседателей. Действующий УПК РФ предусматривает отдельную главу, регламентирующую процедуру рассмотрения уголовных дел судом с участием присяжных заседателей. Актуальным по сей день остается вопрос об объеме полномочий присяжных с одной стороны и принципа состязательности сторон с другой, что заставляет законодателя периодически возвращаться к его реформированию

Мы выяснили, что Суд присяжных очень важная составляющая при рассмотрении тяжких и особо тяжких преступлений, деятельность которого регулируется Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации и Федеральным законом «О присяжных заседателях федеральных судов общей юрисдикции в Российской Федерации»¹. Данный закон раскрывает в 13 статьях порядок рассмотрения уголовных дел с участием присяжных заседателей, перечисляет требования к кандидатам и условия их включения либо исключения из списков кандидатов в присяжные заседатели, утверждает порядок и сроки исполнения гражданином своих обязанностей в качестве присяжного заседателя, закрепляет гарантии независимости и, что важно, неприкосновенности присяжного заседателя. Тем самым законодательно закрепляется порядок формирования базы кандидатов, условия их функционирования и безопасности.

Важно отметить, что Суд присяжных часто подвергается критике со стороны профессиональных юристов и граждан. Появилось мнение, что суд присяжных — это суд улиц. Давайте обратимся к законодательству и поясним кто такой присяжный заседатель. В первую очередь это гражданин Российской Федерации, исполняющий свой гражданский долг². Этот человек не имеет судимости, полностью дееспособен, старше 25 лет, физически и морально готов к полноценному участию в рассмотрении судом уголовного дела.

Как показывает практика, кандидаты в присяжные заседатели определяются путем случайной выборки с использованием Государственной автоматизированной системы Российской Федерации «Выборы» на основе

¹ Федеральный закон от 20 августа 2004 г. № 113-ФЗ «О присяжных заседателях федеральных судов общей юрисдикции в Российской Федерации».

² Раздел XII УПК РФ.

содержащихся в ее информационном ресурсе персональных данных об избирателях. Для нас в этом исследовании важно отметить, что граждане призываются в качестве присяжных заседателей в суд один раз в год на 10 рабочих дней. Соответственно, необходимо материально обеспечивать присяжного. Наше законодательство включает в себя положения о выплате средств из федерального бюджета, а также командировочные расходы, транспортные расходы на проезд к месту нахождения суда и обратно. В то же время нормы ТК РФ не предусматривают обязанность работодателя сохранять за работником на период исполнения обязанностей присяжного заседателя его заработок, соответственно эти обязанности переходят к государству.

Не стоит забывать, что эпидемиологическая ситуация в стране с 2019 по 2021 г. внесла свои коррективы в том числе, и в деятельность суда присяжных. В первую очередь это беспокойство граждан за свое здоровье, а ведь это снизило явку присяжных заседателей на рассмотрение дел. В первом полугодии 2020 года было рассмотрено 226 уголовных дел, 410 дел рассматривались во второй половине 2020 г. Пандемия привела к общему сокращению количества рассмотренных дел по сравнению с 2018 и 2019 годами. Также прослеживается тенденция к стабильному числу оправдательных приговоров, которое за 2020 г. составило 29,8% от общего числа рассмотренных дел¹.

Стоит отметить появившийся формат видео-конференц-связи. Верховный суд в обзоре по отдельным вопросам судебной практики² разрешил в целях безопасности судопроизводства, касаясь дел, требующих безотлагательного рассмотрения, с учетом проведения карантинных мероприятий проводить все судебное разбирательство с использованием систем видеоконференцсвязи.

В ходе анализа судебной практики, было выявлено следующее :на момент ноября 2021 г. отсутствуют положения, связанный с конкретизацией оплаты труда присяжных заседателей, сроков оплаты их труда. А также отсутствие законов, регулирующих порядок выплаты вознаграждения и сроки оплаты за труд присяжных. На практике это является причиной длительного (от 1 до 5 месяцев) перечисления присяжным заседателям компенсационных вознаграждений. Кроме того, отмечается, что нормы трудового законодательства не предусматривают обязанность работодателя сохранять за работником на период исполнения обязанностей присяжного заседателя его заработок, и обязанность по обеспечению работника соответствующей компенсацией законом возложена на госорганы. В связи с этим ситуация с затягиванием процесса выплаты присяжным засе-

¹ URL: <https://www.advgazeta.ru/mneniya/sud-prisyazhnykh-v-rossii-itogi-2020-g-i-prognoz-na-2021-g/>

² Обзор по отдельным вопросам судебной практики, связанным с применением законодательства и мер по противодействию распространению на территории Российской Федерации новой коронавирусной инфекции (COVID-19) № 2.

дателям вознаграждения может повлечь существенное нарушение их конституционного права на получение справедливого вознаграждения за труд.

Также одной из проблем является процедура вынесения решения присяжными заседателями, согласно п. 1 ст. 343 УПК РФ решение принимается голосованием только в том случае, если присяжным заседателям не удалось в течение трех часов достигнуть единогласного решения. Хотелось бы обратить внимание на то, что временной фактор зачастую действует на психологию людей, ровно как и мнение большинства. В качестве наглядного примера возьмем присяжного, который знает, что большинство выступило за осуждение подозреваемого, в результате он не хочет тратить свои силы и время на долгое совещание, отстаивание своей позиции и обсуждение вопросов. Исходя из вышесказанного, одним из предложений является увеличение времени на обсуждение.

Таким образом, рассматривая институт суда присяжных, нельзя не отметить следующее: доверие со стороны общества. Именно благодаря гласности и открытости дела, факт участия в судебных заседаниях обычных граждан, люди относятся к такой форме правосудия как к делу, которое защищает в первую очередь интересы самого общества, а не государства. Важной стратегией при дальнейшем реформировании института является сохранение доверия граждан.

Подводя итоги данного исследования, следует сделать вывод о том, что суд присяжных, хоть и обладает некоторыми недостатками, которые заключаются в трудности формирования коллегий присяжных заседателей, отсутствием конкретизации в вопросе оплаты труда, частичным давлением на присяжных в виду ограниченного времени, в целом он обладает огромными плюсами, которые при нужном реформировании законодательства в этой области позволят сформировать в Российской Федерации демократичную и гуманную систему отправления правосудия, которой будут полностью доверять граждане нашей страны.

Особенности исторического пути развития, национальные ценности, обуславливают необходимость применения института присяжных. Несмотря на целый ряд разногласий в научном сообществе, он по-прежнему является олицетворением демократичного и гуманного правосудия в Российской Федерации. Институт присяжных исполняет свою главную функцию (несмотря на перечисленные недостатки), он гарантирует участие народа в правосудии, подчеркивая демократичность и правовую связь граждан с государством. Следовательно, суд присяжных реализует конституционный принцип организации правосудия и обеспечивает гарантии прав граждан. Несомненно, данная идея нуждается в обоснованных позициях и подробной разработке, что диктует необходимость проведения дальнейших исследований.

© Молодова К. В.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
krismolodaya@gmail.com

Правовое обеспечение безопасности на Московском метрополитене в период пандемии COVID-19

Аннотация. В данной статье рассмотрены меры безопасности правового характера для граждан. Установлены некоторые возможные меры, которые можно принять, для увеличения безопасности и какие проблемы они могут образовать в будущем.

Ключевые слова: COVID-19; метрополитен; безопасность; гражданин; пандемия; право; закон.

Пандемия создала множество проблем в развитии государства. Нет ни одной сферы, которую она бы не затронула в жизни человека.

В нашей статье мы рассмотрим один из видов общественного транспорта, а именно — метрополитен, и то, какие правовые меры обеспечения безопасности на нем имеются в период пандемии.

Из-за роста заболеваемости короновирусной инфекции, государство вводило периоды самоизоляции, в связи с которыми, граждане переходили на дистанционный вид обучения или работы. Вследствие этого, городской трафик начал значительно снижаться и общественный транспорт начал нести большие убытки. Но, тем не менее, периоды самоизоляции заканчивались, когда ситуация стабилизировалась в какое-то время и граждане снова пересели на метрополитен.

Общеизвестным фактом является то, что в метрополитене, особенно в час пик, находится много людей и среди них кто-нибудь может оказаться переносчиком короновирусной инфекции, а это может снова повлиять на рост заболеваемости. Помимо этого, распространению вируса способствуют следующие факты:

— ограниченное пространство. На каждой станции, в разное время имеется своя загруженность вагонов, от этого и увеличивается дополнительный риск распространения вируса;

— выявить пассажиров, которые на данный момент являются переносчиками является практически невозможной задачей, поскольку на начальном этапе заболевания, признаков болезни не имеется;

— наличие в метрополитене множество сидений, поручней и т.д., через которые может передастся инфекция.

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор А. И. Землин.

В соответствии с постановлением Главного государственного санитарного врача РФ от 16 октября 2020 г. № 31 «О дополнительных мерах по снижению рисков распространения COVID-19 в период сезонного подъема заболеваемости острыми респираторными вирусными инфекциями и гриппом», было установлено, что в общественном транспорте, в целях безопасности, граждане должны носить в общественных местах маски и перчатки.

Появившаяся данная мера первоначально не дала результатов, поскольку не все граждане, находясь в метрополитене придерживались данных мер, по итогу, динамика роста заболеваемости продолжала расти в определенном темпе.

Также стоит отметить, что в период пандемии были введены поправки в КоАП РФ и УК РФ, предусматривающие ответственность за нарушение установленных мер, направленных на защиту здоровья граждан.

Но, рассматривая некоторые поправки, например, ч. 3 ст. 6.3 КоАП РФ, в соответствии с которой установлено, что действия или бездействия, которые предусмотрены ч. 2 этой же статьи, повлекли за собой причинение вреда здоровью человека или его смерть.

В таком случае будет трудно доказать, что какой-то определенный пассажир не выполнял указанных мер, вследствие чего он нанес вред здоровью человека.

Рекомендации властей в разных странах по использованию мер безопасности в разных странах начали значительно расходиться. Некоторые из них утверждали, что надо строго ограничить использование метрополитена, чтобы снизить поток движения людей, другие же наоборот утверждают, что в этом случае будут потери и в транспорте, и среди граждан, поскольку не все смогут добираться на работу или учебу, третьи государства утверждают, что граждан стоит информировать и призывать к тому, чтобы они пользовались общественным транспортом только в том случае, когда это является действительно необходимым.

Конечно, все данные меры должны дополняться мерами соблюдения дистанции между пассажирами в метро, которые должны регулироваться. Например, в метро Южной Кореи или Тайване, ношение масок является обязательным элементом для перемещения, но в пиковые часы у них тоже сложно соблюдать рекомендуемую дистанцию между людьми — 1—2 м¹.

Хороший опыт в этом случае можно перенять с метрополитена города Вашингтона, где каждый гражданин обладает смарт-картой, в которой находится информация о его здоровье. Благодаря ему, гражданин сможет узнать, контактировал ли он с пассажиром, который болен или который перенес короновиральную инфекцию.

¹ URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/covid-19-i-obschestvennyy-transport-tekuschaya-otsenka-perspektivy-i-potrebnosti-v-issledovaniyah> (дата обращения: 27 ноября 2021 г.).

Но при этом стоит отметить, если метро в данной городе будет соблюдать меры дистанции, то в таком случае вместимость пассажиров уменьшится примерно на 80%.

Поэтому, применение дистанции в московском метрополитене может повлечь за собой подобные риски, которые приведут к убыткам общественного транспорта.

В целях снижения роста распространения COVID-19, с недавнего времени в некоторых городах, например, таких как Казань, Хабаровск и других, начали вводиться QR-коды на метро. Если раньше они требовались для посещения ресторанов, кафе, концертов и других мероприятий, то сегодня это начало затрагивать и общественный транспорт.

Стоит отметить, что QR-коды в России вызывают довольно негативные эмоции у граждан.

С момента введения их в некоторых регионах на общественный транспорт, в тот же день их метро, автобусов было высажено более сотни пассажиров, которые не имели с собой подтверждающей информации о том, что у них имеется сертификат о сделанных прививках.

Метро сегодня является одним из самых распространенных видов городского транспорта, и если QR-коды будут введены в московском метрополитене, это может негативно сказаться на жизни граждан по многим причинам:

- появится большое скопление людей около турникетов, поскольку каждый код будет необходимо проверить соответствующими сотрудниками правоохранительных органов, а это отразится на динамике роста заболеваемости;

- граждане будут опаздывать на работу или учебу из-за положений, указанных в предыдущем пункте;

- трафик граждан в метро значительно снизится, а это повлияет на финансовую составляющую общественного транспорта, метрополитен будет нести большие убытки.

Также стоит отметить, что введение данной меры будет прямо нарушать право человека и гражданина на свободу перемещения, с другой стороны, это будет помогать снижать риски заболеваемости данной инфекцией.

Автор считает, чтобы было как можно меньше рисков по убыткам метрополитена и среди населения, стоит больше обратить внимание на соблюдение гражданами всех необходимых мер, которые помогут снизить риски заболеваемости:

- носить маску;
- резиновые или другие перчатки;
- после соприкосновения с какой-либо поверхностью не трогать лицо;
- дезинфицировать руки антисептиком до и после посещения метро;
- при заболевании коронавирусной инфекцией обратиться к врачу и не выходить из дома до момента полного выздоровления;

— обезопасить свое здоровье путем вакцинации.

Таким образом, рассмотрев все вышесказанное, мы можем сделать следующие выводы.

Пандемия прочно вошла в нашу жизнь, динамика роста короновиральной инфекции является непостоянной и по сегодняшний день.

Для того, чтобы обеспечить безопасность граждан, государство принимает различные правовые меры.

На сегодняшний день мы можем считать, что в качестве правового обеспечения безопасности на московском метрополитене может представлять только постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 16 октября 2020 г. № 31 «О дополнительных мерах по снижению рисков распространения COVID-19 в период сезонного подъема заболеваемости острыми респираторными вирусными инфекциями и гриппом», так как оно устанавливает, то граждане, находясь в общественных местах должны носить маски, перчатки и соблюдать рекомендуемую дистанцию (1—2 м).

Остальные рассмотренные нами меры по возможному правовому регулированию в основном могут принести только негативные последствия, которые исправить в будущем будет сложной задачей для государства.

Поэтому, чтобы снизить заболеваемость и распространение короновиральной инфекции, каждый гражданин должен выполнять все необходимые меры, которые были указаны выше в постановлении, а также:

- пользовался антисептиком до и после посещения метро;
- делал вакцинацию против COVID-19;
- в случае заболевания, обращался в поликлинику и находился на самоизоляции до полного выздоровления.

© Невзорова Ю. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
julia2012275@yandex.ru

Проблемы реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги»

Аннотация. В данной статье сравниваются и оцениваются показатели реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». Изучаются проблемы реализации национального проекта и описывается ход его исполнения.

Ключевые слова: автомобильная дорога; городская агломерация; транспортная инфраструктура; дорожная деятельность; национальный проект; реализация; безопасные качественные дороги; целевые показатели, транспорт.

Российская Федерация является самой большой по площади страной в мире. Площадь нашего государства составляет 17 098 246 км. Огромное количество областей, городов, сел и деревень связаны между собой 1452,2 тыс. км дорог. Для России, как самой большой по площади страны мира, особо остро стоят проблемы плохого качества значительной части автомобильных дорог и недостаточности общего их количества для обеспечения эффективной связанности экономического пространства страны². Дороги, как артерии в человеческом организме пронизывают наше государство по всей его территории. По автомобильным дорогам осуществляются пассажирские и грузовые перевозки, личное передвижение граждан на автотранспорте и многое другое. Они также обеспечивают реализацию конституционных прав граждан на свободу передвижения и перемещения товаров и услуг. Наличие и состояние сети автомобильных дорог во многом определяет связанность огромного экономического пространства страны, а также безопасность дорожного движения, степень травматизма и смертности населения в дорожно-транспортных происшествиях³. Для осуществления всех этих целей дороги должны отвечать современным требованиям безопасности и технического оснащения. К сожалению, в последнее время всему миру пришлось столкнуться с такой проблемой, как панде-

¹ Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор **А. И. Землин**.

² Ворошилов Н. В. Основные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 г. // Муниципалитет: экономика и управление. 2019. С. 124—139.

³ Ворошилов Н. В. Основные характеристики и риски реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // Вопросы управления. 2020. С. 122—136.

мия. Как показывает опыт борьбы с эпидемиями, при должной организации работы объекты транспортной инфраструктуры могут быть эффективно использованы для осуществления профилактики инфекции, организации карантинных мероприятий и первичной помощи зараженным.¹ Транспорт — одна из важнейших базовых отраслей экономики, ее функционирование непосредственно влияет на социально-экономическое развитие и безопасность Российской Федерации. В последние годы транспортный комплекс в целом удовлетворял спрос на перевозки пассажиров и грузов².

На сегодняшний день в дорожной отрасли Российской Федерации происходят положительные перемены, за которыми наблюдают граждане всех субъектов нашей страны. Огромный комплекс работ ведется на федеральном, региональном и местном уровнях. Работники дорожной деятельности пытаются создать современную и надежную транспортную инфраструктуру³.

На данный момент для обеспечения работы транспортной системы в России был создан национальный проект «Безопасные качественные дороги». «Проект» — комплекс взаимосвязанных мероприятий, направленных на получение уникальных результатов в условиях временных и ресурсных ограничений⁴. Проект призван решить важные проблемы для нашей страны, такие как увеличение количества автомобильных дорог, их качества, повышение безопасности дорожного движения и др. Проблемы развития транспортных коммуникаций широко исследуются с различных позиций и точек зрения в работах П. Я Бакланова, О. В. Белого, В. Н. Бугроменко, С. Д. Воронцовой, В. Г. Галабурды, Г. А. Гольца, Г. А. Кузнецова, О. С. Пчелинцева, Д. С. Романова, И. А. Соболя, А. И. Чистобаева, С. И. Яковлевой, а также К. Кларка, Р. Д. Кновлеса, У. Корвера, Л. Харрела, Б. С. Хоулома. Проблемы формирования единой транспортной системы рассмотрены в трудах И. В. Кочетова, И. В. Никольского, Н. А. Троицкой, А. Б. Чубукова. Теоретические и методические аспекты изучения и построения транспортных магистралей и сетей освещены в работах Ф. М. Кацмана, А. Е. Королевой, П. М. Поляна, С. А. Тархова.

Правовое регулирование возникающих в процессе функционирования транспортной системы транспортных отношений является необходимым

¹ Землин А. И., Кленов М. В., Холиков И. В. Организационно-правовые проблемы предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19) : монография. М. : Русайнс, 2020.

² Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

³ Никонов И. П. Безопасные и качественные автомобильные дороги через реализацию национального проекта // Экономика и социум. 2020. № 5-2(72). С. 35—39.

⁴ Постановление Правительства РФ от 15 октября 2016 г. № 1050 «Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации».

условием развития экономики государства, обеспечения национальной безопасности, имеет существенную специфику и обширную сферу применения¹.

Я считаю данную работу актуальной, так как национальный проект имеет особое значение для нашей страны и способен решить насущные проблемы, с которыми доводилось встречаться всем гражданам нашей страны. Это такие проблемы, как плохое качество дорог, транспортная недоступность многих населенных пунктов, некачественное освещение дорожных покрытие и др. Для реализации проекта организуется дорожная деятельность. Это деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог².

Соответственно, важной научной и практической задачей является проведение качественной и количественной оценки основных параметров реализации национального проекта в 2017 и 2024 гг., выявление рисков и проблем реализации нацпроекта и определение направлений совершенствования его реализации в 2022 и последующие годы, что и явилось целью данной статьи.

Национальный проект направлен «на решение ключевых задач инфраструктурного развития России: приведение в нормативное состояние автомобильных дорог, повышение безопасности дорожного движения, качества и эффективности проведения дорожных работ. Впервые за многие годы в России значительное внимание уделено необходимости масштабного и системного развития автодорог как федерального, так и регионального, межмуниципального и местного значения».³

Изучая показатели национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2017—2024 гг. можно сделать вывод, что показатели должны улучшиться, что свидетельствовало бы о грамотной реализации проекта и достижении поставленных целей (табл. 1).

Таблица 1

Показатель	2017—2020	2024
Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям (с учетом Москвы и Санкт-Петербурга)	43.1% (2017 г.)	50,9%

¹ Землин А. И. и др. Правовое обеспечение профессиональной деятельности для транспортных специальностей : учебник. М. : Издательство Юрайт, 2020.

² Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

³ Решение проблемы безопасных и качественных автомобильных дорог в национальном проекте / А. Н. Аверин [и др.] // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2019. С. 115—118.

Доля дорожной сети городских агломераций, находящихся в нормативном состоянии	42% (2017 г.)	85%
Удовлетворенность качеством и доступностью автомобильных дорог (показатель общественно значимого результата)	41% (2019 г.)	50%
Доля государственных контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках нацпроекта, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения	0% (2017 г.)	40%
Доля государственных контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках нацпроекта, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла с включением в один контракт различных видов дорожных работ	0% (2017 г.)	25%
Снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (количество погибших на 100 тыс. населения)	13,0 (2019 г.)	< 8,4
Доля автомобильных дорог Минобороны России, соответствующих нормативным требованиям	42% (2018 г.)	60%
Доля транспортных средств в городских агломерациях (автобусы, трамваи, троллейбусы, пригородный железнодорожный подвижной состав), обновленных в рамках федерального проекта и имеющих срок эксплуатации не старше нормативного	0% (2020 г.)	9%
Протяженность построенных и реконструированных Росавтодором федеральных автомобильных дорог, км	0 (2020 г.)	859,2
Протяженность построенных и реконструированных ГК «Автодор» федеральных автомобильных дорог, км	0 (2020 г.)	85,2

Данные показатели приведены по всем федеральным проектам, которые являются одновременно составными частями национального проекта «Безопасные качественные дороги». Это такие проекты как «Региональная и местная дорожная сеть», «Безопасность дорожного движения», «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Автомобильные дороги Минобороны России», «Развитие федеральной магистральной сети».

В 2022 г. планируется реализация следующих мероприятий: контрактация объектов 2022 г. — 4636 объектов, укладка верхнего слоя дорожного покрытия на объектах 2022 г. — 74,11 млн кв. м, освоение ИМБТ (федер-

ральный проект «Региональная и местная дорожная сеть») — 110,34 млрд руб.

Также я считаю, что необходимо сравнить основные показатели за 2019, 2020, 2021 г. и понять, какие изменения произошли по ключевым показателям национального проекта (табл. 2).

Таблица 2

Основные направления	2019	2020	2021
Объекты	Более 7000 объектов	Более 7000 объектов	Более 5000 объектов
Всего приведено в нормативное состояние	Более 16 000 км	Более 16 000 км	Более 15 000 км
Общая площадь дорожных объектов	Более 128 млн м ²	Более 140 млн м ²	Более 122 млн м ²
Установка	Более 94 тыс. дорожных знаков Более 3000 камер видеофиксации	Более 157 тыс. дорожных знаков Более 2800 камер видеофиксации	Более 223 580 дорожных знаков
Устройство	Более 526 000 пог. м барьерного ограждения Более 272 000 пог. м пешеходного ограждения освещения Более 3400 светофоров	Более 743 000 пог. м барьерного ограждения Более 285 000 пог. м пешеходного ограждения Более 2300 светофоров	Более 469 тыс пог. м барьерного ограждения Более 167 681 пог. м пешеходного ограждения Более 1390 светофоров
Нанесение	Более 1 796 000 кв. м дорожной разметки	Более 5 626 000 кв. м дорожной разметки	

Из приведенной выше таблицы можно наблюдать, что по большинству показателей статистика улучшается. Национальный проект выполняет свои функции. Вместе с тем, я считаю, что важно выделить проблематику в реализации проекта «Безопасные качественные дороги»:

- многие показатели национального проекта не оценивались за предыдущие года. А обобщенные сведения представляются Росстатом только в целом, по итогам года. В связи с этим возникает сложность в объективном оценивании параметров реализации проекта;
- в ряде субъектов улучшение ситуации по некоторым из направлений невозможно, по оценкам Счетной палаты в ряде регионов показатели ухудшаются. Проекту не удастся охватить все дороги федерального, регионального и местного значения;

- не соблюдение к комплексному подходу к проведению работ. К сожалению, ведомствам не удастся достигнуть слаженной работы между собой для своевременного и качественного выполнения работ;

- органы власти не обладают достаточными полномочиями для регулирования различных процессов реализации проекта. Например, органами не может осуществляться контроль за повышением цен на строительные материалы, сезонные колебания цен;

- сложности в нормативно-правовом регулировании. Уполномоченными органами не были приняты акты по важнейшим направлениям, например реализации контрактов жизненного цикла, также проблемой является наличие старых требований ГОСТ, которые уже давно не отвечают современным требованиям безопасности и качества.

Для решения обозначенных проблем, я считаю, что необходимо повысить комплексность проведения работ, усилить контроль за качеством их проведения, разграничить ответственность между органами различных уровней власти, ответственных за реализацию проекта. Также необходимо уделить достаточное внимание нормативно-правовому регулированию реализации национального проекта, обеспечить достаточный контроль за заключениями государственных контрактов, расширить масштабы проекта «Безопасные качественные дороги», включить в него больше объектов муниципального значения.

Мы можем сделать вывод, что национальный проект «Безопасные качественные дороги» имеет важное значение для всей нашей страны. Он помогает в решении проблем, которые давно особняком располагаются в транспортной инфраструктуре. Но для полной реализации проекта по всем его направлениям необходимо решить ряд вышеперечисленных проблем.

© Рагимханова Ф. И.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблема создания административных судов в Российской Федерации

Аннотация. Судебная система Российской Федерации — система судов, осуществляющих правосудие в Российской Федерации. Как известно, формирование административной юстиции имеет важную роль в Российской судебной системе. В настоящее время есть много мнений по поводу создания административных судов, но все же есть не мало проблем, которые воспрепятствуют их созданию. В статье предпринята попытка рассмотрения причин важности формирования административной юстиции в Российской Федерации. Цель изучения заключается в актуальности проведения судебной реформы, касаясь создания административного судопроизводства. В данной статье были использованы исследование, сравнительный метод, анализ и синтез. На основании проведенного исследования было установлено, что создание административного судопроизводства является необходимым для отечественной судебной системы и будет способствовать: значительной разгрузке судей судов общей юрисдикции и арбитражных судов; повышению профессионального уровня судей и кандидатов в судьи; сокращению сроков рассмотрения дел в сочетании с увеличением качества рассмотрения дел по существу и оценки доказательств; суды будут компетентно решать дела, связанные с публичными отношениями. Также сделан вывод о том, что ключевой проблемой является негативная экономическая ситуация, которая препятствует завершению данной судебной реформы.

Ключевые слова: административная юстиция; административные суды; реформа; экономические споры; правоотношения; судьи; полномочия; система.

Еще давно в Российской Федерации возник вопрос создания административных судов. Дискуссия по проблемам административной юстиции ведется более ста двадцати лет. Основными участниками этой дискуссии были и остаются историки административного права, обсуждавшие интеграцию институтов административной юстиции в социальную жизнь Российской империи XIX столетия. До сих пор среди историков права не угадают споры относительно времени возникновения и формы организации административной юстиции в России. Данная проблема очень актуальна

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент А. С. Семичева.

на данный момент, так как российская судебная система с каждым днем совершенствуется и повышает свою эффективность.

Стоит рассмотреть понимание термина «административная юстиция». Каждый юрист понимает данный термин по-своему. По мнению русского правоведа, юриста Н. И. Лазаревского, «административная юстиция - особая система специальных судебных установлений, имеющих целью охранять от нарушения администрацией те правовые границы ее полномочий, в соблюдении которых заключается существо правового государства.» [2]. У другого советского профессора М. Д. Загряцкого на понимание данного термина свое мнение. Для него административная юстиция — это право приношения жалобы на незаконные действия администрации. При этом для М. Д. Загряцкого не имело значения, «кому следует передать рассмотрение судебно-административных дел... Главное — обеспечить необходимые процессуальные гарантии» [1]. К данному определению можно применить следующую формулу: «Не важно, кто, важно, как». Таким образом, выше были упомянуты формальное и материальное определения данного термина.

Особый интерес вызывает начало функционирования административной юстиции в России. Ответ на него зависит от того, чью точку зрения мы принимаем касательно этого термина.

Российская административная юстиция уходит корнями в эпоху Петра I, который в ходе реформы системы государственного управления в 1711 году учредил Правительствующий Сенат, как высший государственный орган с целью осуществления надзора за высшей и центральной администрацией. В XIX в. в Сенате с целью контроля за деятельностью местной администрации развивалась практика приема жалоб и доносов от населения в Первом (административном) департаменте Сената [4]. Так, можно сделать вывод, что уже в это время зарождается диалог между государством и обществом, и существуют основания для реализации права на приношение жалобы. Данная теория соответствует позиции советского профессора М. Д. Загряцкого. Данного подхода придерживались и другие исследователи более позднего советского периода.

Приверженцы точки зрения Н. И. Лазаревского выдвигают свою теорию времени зарождения административной юстиции в Российской Федерации. Так в связи с началом функционирования на местах губернских по земским делам присутствий в 1890 г. целесообразно говорить о зарождении административной юстиции во второй половине XIX в. [9] Административно-правовые споры в тот период рассматривались специально создаваемыми органами — смешанными губернскими присутствиями, в состав которых входили чиновники и представители дворянского, земского и городского самоуправления. Функционирование данных органов при отсутствии процессуальных основ не отличалось регулярностью и постоянством. Смешанное губернское присутствие считалось первой инстанцией и рассматривало споры по крестьянским, земским, городским делам, воин-

ской повинности, налогам, дорожной повинности, фабричным и горнозаводским делам, а также споры связанные с нарушением полицейских постановлений, незаконным задержанием и др. Второй инстанцией служил первый департамент Сената, который, не являясь судебным органом как таковым, разбирает определенные дела (споры), в некоторых случаях даже без их первоначального рассмотрения в присутствиях. Таким образом в царской России административная юстиция еще не сложилась в эффективный и демократический правовой институт, который обеспечивал бы привлечение чиновников к судебной ответственности за их незаконные действия по службе.

Однако на законодательном уровне административная юстиция как система независимых органов получила свое закрепление в 1917 г., о чем свидетельствует Положение о судах по административным делам, утвержденное Временным правительством. Дальнейшее развитие этого важнейшего правового института было приостановлено рядом исторических событий, и до сих пор, несмотря на статус Российской Федерации как правового демократического государства, административная юстиция отсутствует.

Стоит рассмотреть причины важности формирования административной юстиции в Российской Федерации. Во-первых, необходимость в эффективном судебном контроле за деятельностью субъектов государственной власти, наличие которого говорит о том, что это правовое демократическое государство. Во-вторых, наличие специализированных административных судов решило бы проблему недостаточного профессионализма судей судов общей юрисдикции относительно разрешения дел об административных правонарушениях. Кроме того, данная реформа способствовала бы снижению нагрузки судов общей юрисдикции. Данная реформа воспрепятствовала бы практике откладывания дел на долгое время.

Однако существуют разнообразные мнения по поводу вариантов осуществления административного судопроизводства. Так, Ю. Н. Стариков предлагает автократическую модель, путем создания специализированной системы административных судов во главе с Высшим административным судом, полностью независимой от системы судов общей юрисдикции [6]. Реализация такой модели несомненно повлечет за собой необходимость очередной конституционной реформы судебной системы, так как ст. 126 Конституции РФ наделяет Верховный Суд РФ статусом высшего судебного органа по гражданским делам, разрешению экономических споров, уголовным, административным и иным делам [11].

Наиболее приемлемым решением является создание специализированных органов, выделенных в судебной системе судов общей юрисдикции. Эта позиция находит отклик и среди представителей судейского сообщества. Так, Верховный Суд РФ неоднократно отмечал, что следующей за специализацией судей стадией является создание самостоятельных административных судов в рамках судов общей юрисдикции, не совпадающих с

существующим территориальным делением страны [8]. Данный подход нашел свое закрепление и в проекте Федерального конституционного закона «О федеральных административных судах в Российской Федерации».

Рассматривая проблему создания специализированных административных судов в Российской Федерации, мы можем обратиться к уже имеющимся в Российской Федерации предпосылкам их учреждения. Во-первых, в ст. 118 Конституции РФ закреплено, что судебная власть в Российской Федерации осуществляется при помощи конституционного, гражданского, арбитражного, административного и уголовного судопроизводства [11]. Исходя из этого, можно предположить, что законодатель допускал потенциальную возможность учреждения в России административных судов. Во-вторых, согласно п. 3 ст. 4 Федерального конституционного закона «О судебной системе Российской Федерации» российской судебной системе не чуждо существование специализированных судов в системе судов общей юрисдикции [12]. Кроме того, Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации также содержит предпосылку создания административной юстиции в России, закрепляя положение о том, что для гражданских дел, возникших из административных правоотношений, устанавливается специальный порядок разрешения [13].

Нельзя не провести анализ уже сделанных попыток проведения судебной реформы по созданию административных судов в Российской Федерации. В 2000 г. Председатель Верховного Суда РФ В. М. Лебедев выступил с программной статьей по этой проблеме. Статья начиналась следующими словами: «Если говорить об актуальных проблемах укрепления судебной власти на сегодняшний день, то одной из них, на мой взгляд, является создание системы административных судов» [3]. В 2000 г. в Государственную Думу Верховным Судом РФ в порядке законодательной инициативы был внесен проект федерального конституционного закона «О федеральных административных судах в Российской Федерации» [10]. Данный проект прошел первое чтение, но за последние 20 лет так и не был принят.

Подводя итог, можно сказать, что создание административного судопроизводства является необходимым для отечественной судебной системы и будет способствовать: значительной разгрузке судей судов общей юрисдикции и арбитражных судов; повышению профессионального уровня судей и кандидатов в судьи; сокращению сроков рассмотрения дел в сочетании с увеличением качества рассмотрения дел по существу и оценки доказательств; суды будут компетентно решать дела, связанные с публичными отношениями; им предстоит рассматривать публично-правовые споры в сфере государственного управления и жалобы на действия и решения органов исполнительной власти и должностных лиц; суды смогут повлиять на предотвращение и устранение нарушений законности, удастся укрепить гарантии прав граждан.

На данный момент в России, где сформировались все условия для функционирования административной юстиции, ключевой проблемой являет-

ся негативная экономическая ситуация, которая препятствует завершению данной судебной реформы.

Литература

1. Загряцков М. Д. Административная юстиция и право жалоб (в теории и законодательстве). — Москва, 1925.
2. Лазаревский Н. И. Административная юстиция // Полит. энцикл. — Санкт-Петербург, 1906. — Вып. 1.
3. Лебедев, В. От идеи судебного нормоконтроля к административному судопроизводству // Российская юстиция. — 2000. — № 9. — С. 2—4.
4. Паина, Э. С. Сенаторские ревизии и их архивные материалы (XIX — начало XX века) // Некоторые вопросы изучения исторических документов XIX — начала XX века : сборник статей / под редакцией И. Н. Фирсова. — Ленинград, 1967.
5. Руднев, В. Н. Административные суды: быть или не быть? // Рос. юстиция. — 2002. — № 9.
6. Стариков, Ю. Н. От административной юстиции к административному судопроизводству. — Воронеж : Изд-во Воронеж. ун-та, 2003.
7. Тихомиров, Ю. А. Административное право и процесс. — Москва : Юриформцентр, 2001.
8. Фоков, А. П. Современные проблемы административной юстиции в России: административные суды — «за» и «против» // Российский судья. — 2012. — № 2. — С. 2—5.
9. Ярцев, А. А. Дискуссия вокруг создания административных судов в современной России (по страницам ведущих российских юридических журналов) // Арбитражный и гражданский процесс. — 2012. — № 10—11. — С. 44—47.
10. Салищева, Н. К проблеме формирования административного судопроизводства в России // Конституционное право: восточноевропейское обозрение. — № 3 (40).
11. Кузянов, А. В. Некоторые вопросы учреждения административных судов в России // Молодой ученый — № 12. — С. 232-236.
12. Стариков, Ю. Административная юстиция: итоги дискуссии и проблемы законодательства // Конституционное право: восточноевропейское обозрение. № 3 (40).
13. Салищева, Н. Г. Административная юстиция, административное судопроизводство / Н. Г. Салищева, Н. Ю. Хаманева. — Москва, 2001.

© Самохина В. Н., Бокиева К. Ш.¹

— студенты Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблемы русскоязычного населения в странах постсоветского пространства

Аннотация. В данной статье, на основании исследования и анализа тенденций в законодательстве и правоприменительной практике стран СНГ, рассматривается современное положение российских соотечественников в постсоветских республиках. Авторы проанализировали и выявили основные проблемы в отношении использования русского языка и образования на русском языке.

Ключевые слова: русскоязычное население; постсоветское пространство; развал СССР; латентная дискриминация.

Социальная значимость представленной нами проблемы исследования обуславливается остротой вопроса о положении русскоязычного меньшинства на территории бывших союзных республик СССР. Сложность сформировавшихся условий отражает ряд инцидентов на национальной почве, факты дискриминации, миграционного оттока русских и другие факторы. Наши соотечественники не имеют равных прав, не смотря на то, что являются полноценными гражданами этих стран. В странах СНГ проявляется латентная дискриминация русскоязычного населения.

Уже после распада СССР за пределами Российской Федерации обнаружилось 25,3 млн этнических россиян, согласно последней советской переписи населения в декабре 1989 г.² Соответствующее приблизительно 20% русского населения оказалось за пределами нашего государства. На данный момент в 2021 г., из-за миграции русскоязычного населения и возвращения Крыма к территории Российской Федерации цифра уменьшилась до 15 млн человек. Точную цифру, к сожалению, узнать нет возможности, в связи с тем, что некоторых государствах после развала СССР не проходила перепись населения. Мы проанализировали динамику численности русского населения в ближнем зарубежье после развала СССР и выяснили, что в странах постсоветского пространства происходило в ускоренном темпе убыль русского населения (рис. 1 и 2).

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **А. С. Семичева**.

² Российская диаспора: проблемы идентификации // Стратегия России. 2010. № 6. С. 12—27.

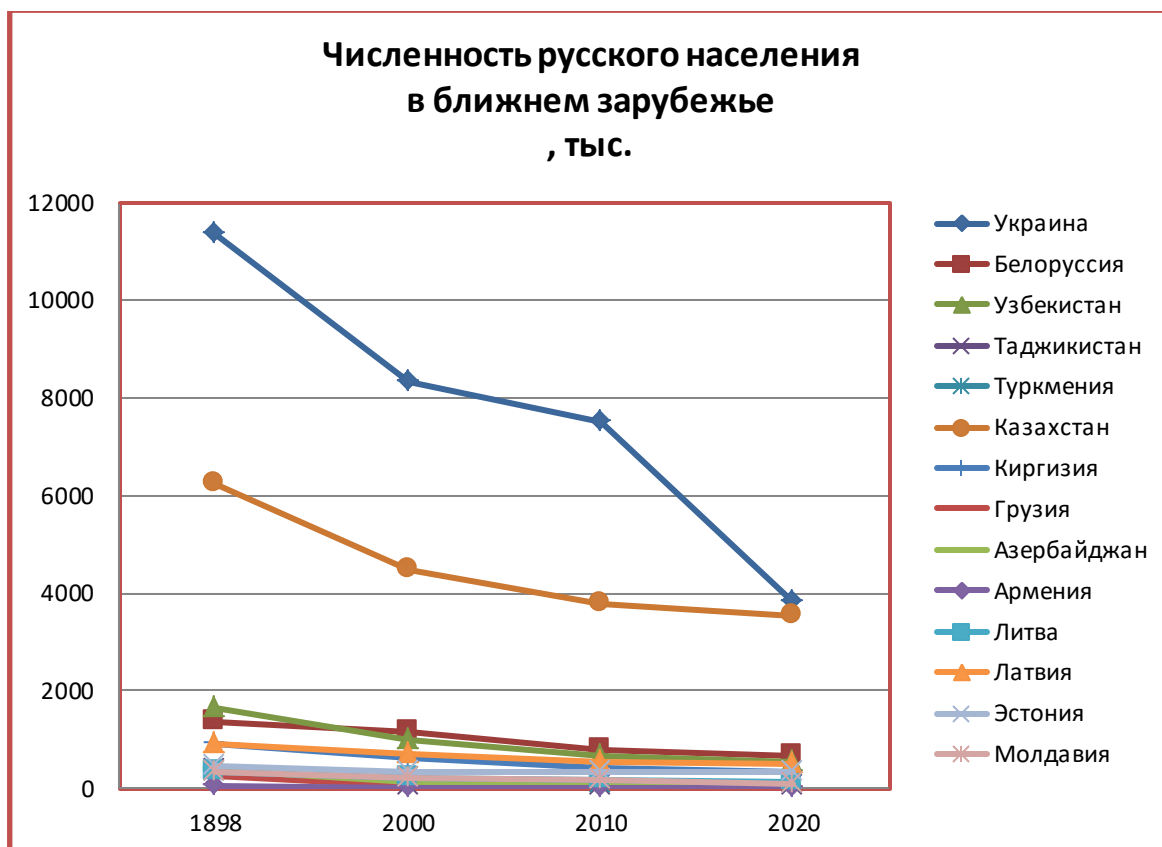


Рис. 1

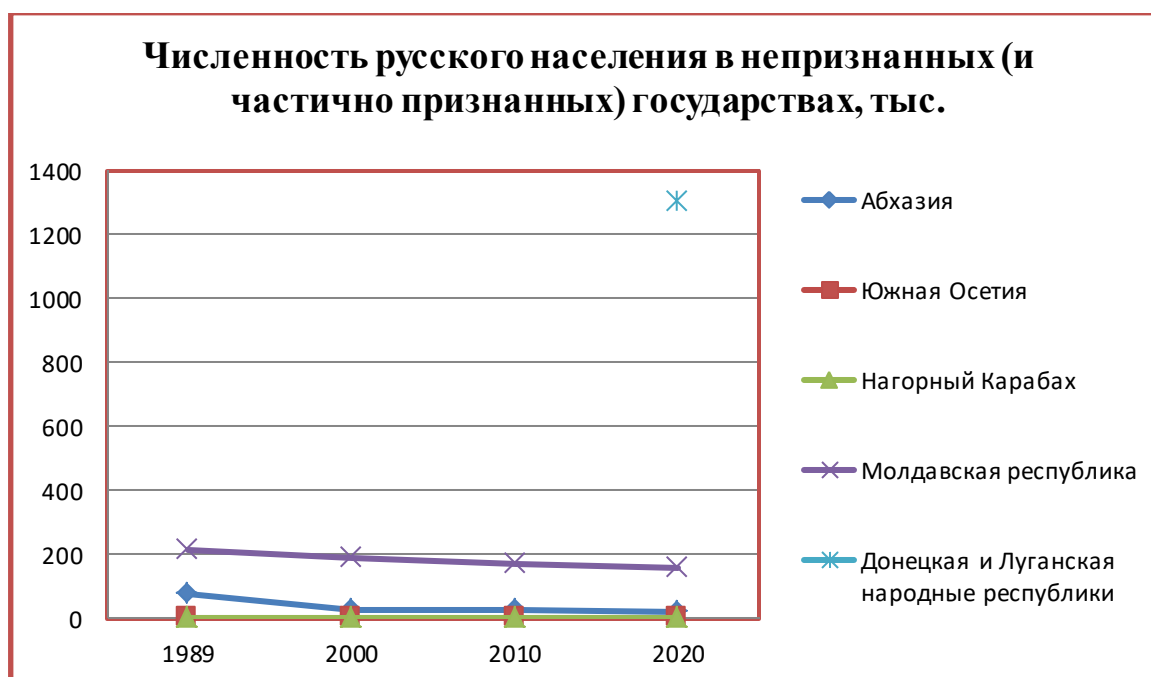


Рис. 2

В случае с Россией мы имеем нестандартную ситуацию, когда люди буквально проснулись утром в другой стране, то есть не человек покинул государство по своей воле, а государство покинуло человека.

Одной из главных проблем дискриминации русскоязычного населения является латентность, то есть скрытая дискриминация. Анализ статистических данных и результатов социологических мониторингов позволяют фиксировать реальную практику латентной дискриминации русского населения в постсоветских республиках¹. Главными дискриминационными тенденциями являются сфера занятости, а также снижение радио— и телевидения на русском языке, не учитывая большое количество русскоязычных граждан в странах постсоветского пространства. Другой категорией являются сферы образования детей, переименования поселений, улиц и учреждения для искоренения любых русских символик.

Русский язык входит в список самых распространенных языков мира. Согласно современным сведениям русским языком обладают приблизительно 260 млн человек, которые проживают во всем мире. После образования новых государств на постсоветском пространстве русский язык испытал сильное притеснение. Только одна страна прежнего СССР, в настоящее время это государство Белоруссия, дала русскому языку статус государственного языка. В то время, как другие государства, такие как Украина, Молдавия и другие признают русский язык лишь языком межнационального общения, а не государственным.

Дискриминация русскоязычных граждан идет на увеличение с каждым годом, если ранее в Украине в школах изучали русский язык на равне с украинским, то теперь количество часов русского языка в школах резко сокращалось. Так же и уменьшается количество школ, которые еще не исключили из своей программы русский язык. Происходит активное вытеснение русского языка из всех сфер жизни.

Таким образом, строительство новых национальных государств привело к значительному притеснению русского сектора. Такое давление со стороны государства к своим русскоязычным гражданам нередко приводит к серьезным последствиям. Например таким, как ситуация с Крымом, а также Донецкой и Луганской народных республик. В данной ситуации государство начало открыто проявлять дискриминацию русского населения. В 2014 г. социально-политический кризис на Украине привел к появлению двух самопровозглашенных республик (Донецкой и Луганской). Для этих образований, жизненно важное значение имела комплексная поддержка со стороны России. В своем обращении по поводу присоединения Крыма и помощи народу Донецкой и Луганской республик президент Владимир Путин назвал русский народ одним из самых больших разделенных народов в мире.

Необходимо в данном вопросе отдельно описать ситуацию в Белоруссии. Данное государство, единственное из бывших республик СССР, которое никак не старается отделить русскую культуру от белорусской. В государстве русский язык наравне с белорусским является государственным, его

¹ Нигматуллина Р. К. Проблема русскоязычного населения. М., 2010.

изучают во всех школах, на нем разговаривают в быту, на работе на нем ведется делопроизводство. Здесь нет никакой, даже латентной дискриминации и русских никак не отделяют от остального населения. Кроме того отношения двух государств носят сотруднический характер и оказывают взаимовыгодную помощь. Белоруссия является стратегическим союзником нашего государства. В то время как Россия является ведущим торговым партнером для Белоруссии. Во взаимоотношениях этих стран создано единое общее миграционное пространство, которое обеспечивает условия взаимных свободных поездок по внутренним национальным документам без прохождения таможенного и пограничного контроля. Жители обладают возможностью находиться на территории государств друг друга без регистрации и постановки на миграционный учет на протяжении 90 суток.

На сегодняшний день отношения с соотечественниками, которые остались на территориях постсоветского пространства рассматриваются в качестве важного направления как внешней, так и внутренней политики Российской Федерации. Россия стремится к тому, чтобы диаспора заняла достойное место в жизни соседних государств. Преобладающим мнением среди ученых является то, что действия со стороны России для поддержки и защиты своих соотечественников недостаточно. Чтобы решать проблемы русских людей в соседних государствах, в программу работы необходимо делать акценты не только на взаимодействие с их организованным активом, но включать новые формы работы с широким информационным охватом населения постсоветских стран. Российскому правительству необходимо уделять особое внимание вопросам русскоязычных людей в странах СНГ. Необходимо реализовывать проекты, которые смогут отвечать жизненно важным интересам наших соотечественников в области образования, здравоохранения, законодательства. Наше государство должно облегчать для наших соотечественников из постсоветских стран коммуникацию с Россией, снижать таможенные и визовые барьеры. Важно сохранить нашу этническую культуру на всех территориях постсоветского пространства.

В целом доля русских граждан постсоветского пространства, сосредоточенных в самой России, неуклонно растет, а удельный вес русских общин всего ближнего зарубежья сокращается. Причинами является естественная убыль русского населения, его миграция в Россию и дальше зарубежье.

© Сергута С. В.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Обеспечение кибербезопасности в деятельности морского транспорта

Аннотация. В последнее время стали актуальными вопросы цифровизации и автоматизации морской транспортной отрасли, все чаще мы слышим о необходимости развития и внедрения автономных судов, которым пророчат светлое будущее, а также автоматизации внутрипортовых операций используя информационные системы. В связи с выросшей за последние годы активностью киберпреступников, процессы цифровизации и автоматизации требуют особого внимания, так как имеют уязвимые места. В связи с этим, внимание должно быть обращено сразу на несколько ключевых моментов, таких как: выявление киберугроз; защита информации; блокировка кибератак; расчет и управление киберрисками информационных систем; правовое регулирование кибербезопасности. Главным образом усилия должны быть направлены на разработку единого подхода в национальном правовом пространстве. Для чего должны быть разработаны и внедрены правовые нормы, которые позволят управлять кибербезопасностью. Системный подход позволит внести свои корректировки и в ряд законодательных норм регулирующих ответственность нарушителей. Также необходимо учесть и существующий международный опыт обеспечения кибербезопасности морского транспорта. В связи с вышеизложенным, в статье освещается вопрос актуальности роли кибербезопасности в деятельности морского транспорта.

Ключевые слова: кибербезопасность; киберриск; киберугроза; государственный портовый контроль.

Введение. Развитие цифровых технологий в мире положительно влияет на морскую транспортную отрасль. Морской транспорт один из ключевых двигателей в мировой торговле. Более 80% всего объема мировой торговли осуществляется по средствам перевозок грузов морским транспортом. Внедрение информационных систем в транспортной сфере в первую очередь направленно на снижении рисков человеческого фактора, связанного с инцидентами на море, гибелью морского транспорта, а также повышение конкурентоспособности.

17 ноября 2021 г. заместитель министра транспорта А. И. Пошивай на панельной конференции на тему «Автономное судовождение» проводимое Федеральным агентством морского и речного транспорта в рамках XV

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **Аль Али Насер**.

Международной выставки и форума «Транспорт России» отметил, что: «Именно с человеческим фактором связано свыше 80% инцидентов на море, в связи с чем, ежегодные убытки насчитываются размере более 1 млрд долларов и около трети судовых операционных расходов».

Таким образом с помощью внедрения информационных систем в отрасль морского транспорта можно автоматизировать и контролировать процессы на судне и в порту, тем самым сократить долю инцидентов, связанных с человеческим фактором, добиться снижения рисков и расходов, увеличить грузооборот, повысить безопасность и экономический рост.

Уже сейчас информационные системы помогают вести контроль, за устройствами, обеспечивающие запись всех деталей рейса, устройствами автоматической идентификации судна, которые согласно V главы 19 правила Международной конвенции СОЛАС обязаны иметь на борту все суда. Также хочется отметить, что информационные системы существенно помогают сократить время для оформления документов и проведению процедур обязательного контроля. Предпринимателям помогает не упустить экономическую выгоду, в том числе от простоя судна. Судовладельцам сократить время на оформления необходимых документов, членам экипажей пройти квалификационную комиссию, продлить срок действия документов. В связи с вышеизложенным можно отметить, что информационные системы, внедренные в результате глобальной цифровизации, а также автоматизации процессов, благоприятно сказываются на развитие морской транспортной отрасли. Но при всех плюсах информационных систем нужно отметить, что в сфере кибербезопасности морского транспорта нет актуальных, национальных правовых норм [URL: <https://hrcak.srce.hr/en/267178> (дата обращения: 10 февраля 2022 г.)]. Соответственно уже сейчас требуется дальнейшая работа законодателей и регуляторов в морской транспортной отрасли.

Президентом РФ утвержден Указ 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», в которой одним из пунктов говорится об обеспечении национальной безопасности информационных направлений на противодействие угрозам национальной безопасности. Поскольку информационная безопасность морской отрасли на момент написания статьи отсутствует в списке приоритетной в России, русскоязычных статей на эту тему крайне мало, она является актуальной.

Несмотря на то что Россия, являясь членом Международной морской организации, никаких существенных действий в направлении не предпринимает, а следует общемировым практикам и тенденциям.

Данная статья раскрывает актуальные проблемные связанные с правовым регулированием в области обеспечения кибербезопасности морской транспортной инфраструктуры.

Целью же исследования — проанализировать актуальные проблемы связанные с киберугрозами; последствия в результате успешно проведенных кибератак. Как следствие повысить значимость рассмотрен-

ных вопросов и актуальность роли кибербезопасности в деятельности морского транспорта.

Правовое регулирование в области кибербезопасности. Обработываемые данные в портах, содержат большой объем ценной информации для участников транспортной отрасли. И имеют повышенный спрос со стороны преступников. Работа порта очень сложна из-за количества процессов, происходящих в инфраструктуре, которые также связаны с правовым регулированием.

Правовые вопросы фундаментальным образом регулируются нормами Международной морской организацией (ИМО). Как правило они универсальные, так как должны соблюдаться всеми странами участниками и судами гражданского флота. Это относится и к Российской Федерации, поскольку Россия полностью признает все международные требования в части судоходства [URL: <http://www.rostransport.com/transportrf/archiv/780/> (дата обращения: 10 февраля 2022 г.)].

К таким нормам относятся: Международный кодекс по охране портовых средств (ISPS), представляет собой четкое законодательство по внедрению и поддержанию мер безопасности в порту; Руководство ИМО MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1 от 14 июня 2021 г. «Руководство по управлению киберрисками в морском судоходстве», руководство содержит рекомендации по управлению киберрисками, защиты судоходства от киберугроз. Международная конвенция СОЛАС-74 по охране человеческой жизни на море. СОЛАС является ключевым правовым актом в области судоходства и устанавливает минимальные стандарты касающиеся безопасности мореплавания. Государство флага несет ответственность за соблюдение требований национальными судами. Также государство участник имеет право инспектировать суда других государств, если уверенно, что стандарты безопасности не соблюдены. Такая процедура называется государственный портовый контроль.

Каждое судно должно инспектироваться, начиная с регистрации, а также в процессе эксплуатации через определенные временные периоды.

Государственный портовый контроль является эффективным инструментом, обеспечивающим выполнение судами национальных и международных требований, норм и стандартов в области безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море и предотвращения загрязнения окружающей среды, а также является инструментом выявления судов, не отвечающих предъявляемым требованиям, так называемых «субстандартных» судов.

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации государственный портовый контроль осуществляются капитаном морского порта в целях проверки наличия судовых документов, соответствия основных характеристик судов судовым документам и выполнения требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, в том числе документов, удостоверяющих

наличие предусмотренного международными договорами РФ, законодательством РФ страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб.

В этом случае весьма удобными окажутся информационные системы посредством которых оформятся электронные документы, которые выданы судну, на борту они могут не находиться, но при этом иметь законную силу. Огромную роль в этой комбинации выполняет кибербезопасность. Защита информационных систем от несанкционированного доступа и утечке информации.

Вся информация практически мгновенно поступает в информационный центр, где она хранится, обрабатывается и выдается по запросу. В том числе и о задержаниях судна, что существенно сокращает время всех участников транспортных отношений.

Для обеспечения бесперебойной работы, необходимо усилить меры контроля кибербезопасности всех участников, опираясь на международные и национальные правовые акты, области информационной безопасности, такие как: Федеральный закон от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации»; постановление Правительства РФ от 8 февраля 2018 г. № 127 «Об утверждении Правил категорирования объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации, а также перечня показателей критериев значимости объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации и их значений»; приказ ФСТЭК России от 25 декабря 2017 г. № 239 «Об утверждении Требований по обеспечению безопасности значимых объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», а также разработать единый комплексный подход и универсальные правила обеспечения кибербезопасности морского транспорта и инфраструктуры.

Таким образом для формирования политики правового регулирования в области кибербезопасности, необходимо своевременно реагировать на быстро развивающуюся глобальную цифровизацию, вносить соответствующие поправки в нормативно-правовые акты, издавать руководства по кибербезопасности в том числе с учетом международного опыта.

Внутренние и внешние нарушители. Для объекта информационных систем потенциальными внешними нарушителями являются: преступные кибергруппы, отдельные физические лица, бывшие сотрудники предприятий. Целями реализации угроз для них могут выступать: получение финансовой или иной материальной выгоды, любопытство и желание самореализации, месть за ранее совершенные действия.

Внешний нарушитель может обладать базовыми возможностями и расширенными возможностями (в том числе в случае сговора со внутренними нарушителями). По исследованию компании Positive Technologies киберпреступники в первую очередь нацелены на отдельных работников ком-

паний — в том числе и на членов экипажей судов, которые часто оказываются самым уязвимым звеном в цепочке безопасности.

Потенциальными внутренними нарушителями являются: разработчики программных продуктов; поставщики вычислительных услуг и услуг связи; лица, обеспечивающие системы оператора; авторизованные пользователи. От деятельности этой категорией нарушителей может быть нанесен ущерб в связи с любопытством и желанием самореализации, получением финансовой или иной материальной выгоды, а также в результате непреднамеренных, неосторожных и неквалифицированных действий с их стороны.

Внутренний нарушитель может обладать базовыми возможностями, средними возможностями или расширенными возможностями.

Кибербезопасность. В области систем безопасности есть устойчивое выражение — надежность системы определяется не количеством уровней безопасности, а надежностью ее самого слабого элемента. Все эти процессы на сегодняшний момент реализуются в основной своей массе в электронном виде и, соответственно, поддерживаются именно информационной инфраструктурой, и именно на информационную инфраструктуру в данном случае ложится основная задача обеспечения функционирования всех процессов кибербезопасности.

Кибербезопасность — ключевое понятие, ориентированное на совокупность методов и блокировку кибератак, направленная на защиту информационных систем, серверов, мобильных устройств, электронных систем, сетей и данных от киберпреступников для обеспечения конфиденциальности и целостности данных.

Место вероятного совершения атаки — портовый объект, это место, где происходит взаимодействие судна, порта, компании. Якорные стоянки, причалы, порты.

Порты чрезвычайно важные объекты для государства, которое ими управляет, по нескольким причинам [URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3816734 (дата обращения: 10 февраля 2022 г.)]:

- 1) источник рабочих мест;
- 2) налоговые поступления в бюджет от портовых сборов.

Порт — это определенный участок суши и часть водной площади, границы которого определяется государством-членом, обустроенные и оборудованные таким образом, чтобы они могли использоваться для приема, погрузки и разгрузки судов и хранения грузов, получения этих грузов от операторов.

Порты, компании, судовладельцы, суда как правило устанавливают информационные системы, программное обеспечение для погрузоразгрузочных работ, отслеживании местоположения судна, груза, такая зависимость от информационных систем образует уязвимое место и повышает риск для атаки киберпреступников.

По данным Агентства Европейского Союза по кибербезопасности (ENISA), основными проблемами, с которыми сталкиваются участники портовых отношений при внедрении мер кибербезопасности, являются:

- 1) отсутствие цифровой культуры в портовой экосистеме;
- 2) отсутствует должное обучение;
- 3) отсутствие финансирования;
- 4) отсутствие квалифицированных кадров.

При этом обязательным условием цифровизации, взаимодействия в морской транспортной отрасли является обеспечение информационной безопасности всех участников транспортных отношений.

Сегодня внедрение эффективных мер кибербезопасности особенно трудно, поскольку устройств стало больше, а методы и способы злоумышленников в цифровых атаках все более изощренные.

Киберугрозы информационных систем. Информационные системы стали необходимыми для эксплуатации и управления многочисленными процессами морской транспортной отрасли, они играют решающее значение для безопасности и охраны мореплавания. Как следствие должны соответствовать международным стандартам. Киберугрозы возникающие для информационных систем в результате взаимодействия с сетями должны быть выявлены и устранены.

Основными угрозами нарушения безопасности информационной системы являются:

- ошибочные действия персонала;
- халатность персонала, пользователями информационной системы;
- угроза неправомерного ознакомления с защищаемой информацией;
- угроза искажению вносимой и изымаемой информации на удаленные устройства;
- угроза несанкционированного копирования защищаемой информации;
- угроза использования уязвимых элементов программного обеспечения;
- угроза доступа, перехвата, изменения файлов cookies;
- угроза неправомерных действий через каналы связи;
- угроза скрытого подключения устройства в состав бот-сети;
- угроза внедрения вредоносного кода и другие.

Киберинциденты и последствия их реализации. Компьютерные инциденты, которые могут произойти в результате реализации угроз безопасности информации, в том числе вследствие целенаправленных компьютерных кибератак, таких как:

- изменение данных о местоположении судна, курсе, информации о грузе, скорости, названии;
- изменение данных об инспектировании судна;
- изменение данных о имеющихся замечаниях, задержаниях судна;

- изменение данных о наличии обременений судна;
- создание «фейковых судов», распознаваемых другими судами как настоящее судно, в любой локации мира;
- отправка ложного предупреждения об опасности, чтобы заставить реальное судно изменить курс;
- активация ложных предупреждений о столкновении, что также может стать причиной автоматической корректировки курса судна;
- возможность сделать существующее судно «невидимым»,

приведут к прекращению или нарушению функционирования систем. Несанкционированный доступ, утечка данных, нарушение конфиденциальности, подмена данных, нарушение функционирования технических средств, несанкционированное использование вычислительных ресурсов информационных систем могут повлечь и серьезный экономический ущерб в экономической деятельности коммерческих структур, а также государству. В июне 2017 г. крупная компания грузоперевозчик Maersk стала жертвой крупной кибератаки, вызванной вредоносным ПО «NotPetya», в результате которой многие процессы были нарушены. Что повлекло финансовые потери. Многие международные организации оказались под угрозой.

Управление рисками. Из-за ограничений, связанных с коронавирусной инфекцией, активность киберпреступников резко выросла, так уже в 2020 г. в России количество киберпреступлений выросло примерно на 84% по отношению к 2019 г. [URL: <https://roscongress.org/news/rol-kiberbezopasnosti-v-razvitii-tsifrovoj-ekonomiki-opredeljat-eksperty-v-hode-onlajn-sessii-fonda/> (дата обращения: 10 февраля 2022 г.)] Атаки становятся все более продвинутыми и более сложными для определения. Киберпреступники могут месяцами находиться в информационной инфраструктуре и оставаться незамеченными. Атаки наносят колоссальный ущерб, особенно когда речь идет об объектах критической информационной инфраструктуры.

Для нейтрализации атак в информационных системах применяются сертифицированные средства защиты информации и реализуется комплекс организационных мер защиты информации это непрерывный процесс выявления, оценки и реагирования на риск.

Для управления рисками участники должны понимать вероятность того, что атака произойдет, ее потенциальные последствия. С помощью расчета компании могут определить уровень опасности и применить комплекс организационных мер.

Тем не менее необходимость в модернизации систем защиты по-прежнему актуальна, внедрении новых методов защиты и активного обмена информацией об угрозах с другими участниками.

Разработчикам информационных систем важно своевременно выявлять зоны рисков; обеспечивать защиту выявленных зон; выявлять кибератаку; организовывать защиту; реализовать возможность резервного копи-

рования; управлять киберрисками. При этом учитывать три критерия информационных систем: конфиденциальность, целостность и доступность.

Для управления киберрисками также необходимо рассматривать обучение персонала по повышению осведомленности о кибератаках, которое может быть полезно при разработке комплексной системы управления киберрисками.

Заключение. Подводя итог, хочется отметить, что чем больше информационных систем появляются для автоматизации процессов, задействованных в морской транспортной отрасли, тем больше вероятность вмешательства в работу систем. К тому же решение проблемных вопросов кибербезопасности усложняется тем, что участники не придают огласки, об успешно проведенных атаках киберпреступниками на информационные системы.

Таким образом принимая во внимание все вышеизложенное, можно прийти к следующим выводам:

1. Морская транспортная отрасль является приоритетным направлением в России, а следовательно, всегда будет сосредоточена на вопросах безопасности членов экипажей, груза, транспорта.

2. Необходимо создать национальный центр управления данными в рамках морской транспортной отрасли подведомственный Министерству транспорта РФ, который объединит в себе все существующие локальные, разрозненные информационные центры и упростит координацию действий по обеспечению кибербезопасности информационных систем, тем самым эффективность защиты и не только.

3. В связи с развитием информационных систем возникает необходимость в оперативной разработке национальных правовых актов по регулированию механизмов защиты киберпространства на морском транспорте; универсальных правил по борьбе с киберпреступностью.

4. Необходимо акцентировать внимание на предупреждение кибератак, своевременно определять киберриски, рассчитывать, управлять и как следствие ее блокировать.

5. Принять во внимание существующий международный опыт.

© Скирдин П. В.¹

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

Транспорт в развитии внутреннего туризма

Аннотация. Туризм является распространенной формой обеспечения досуга граждан, как в России, так и за ее пределами. Для некоторых стран туризм является основной доходной деятельностью, и фактически обеспечение потребностей граждан и государства в таких странах осуществляется за счет въездного туризма. Для Российской Федерации, туризм является одной из доходных отраслей экономики, однако при этом доходы от туристической деятельности сложно назвать ключевой доходной статьей для нашей страны. Тем не менее, несмотря на второстепенную роль туризма как доходной статьи в бюджете Российской Федерации, туристическая деятельность продолжает свое функционирование и развитие на территории РФ. Для повышения роли туристических услуг, важная роль отводится транспортной отрасли. Без изменения акцентов в сфере транспортных перевозок, туризм не достигнет тех целей, которые ставит перед ним законодателем.

Ключевые слова: договор перевозки; судоходство; железные дороги.

Понятие туризма в Российской Федерации наиболее полно сформулировано в Федеральном законе «Об основах туристической деятельности в Российской Федерации». Согласно положениям статьи первой данного закона под туризмом в Российской Федерации понимаются временные выезды граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства с постоянного места жительства в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в месте временного пребывания.

Туризм в Российской Федерации имеет собственную структуру. Согласно упомянутому выше Федеральному закону «Об основах туристической деятельности в Российской Федерации» туризм делится на въездной, выездной, а так же внутренний туризм. Въездной туризм предполагает оказание туристических услуг в пределах территории РФ для лиц, не проживающих постоянно на территории Российской Федерации. Выездной туризм, напротив, предполагает оказание туристических услуг иностранными лицами для граждан Российской Федерации, выезжающих за пределы территории России. Внутренний туризм, в отличие от первых двух видов

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент Ю. А. Тарасенко.

туризма, не предполагает пересечение лицом государственной границы Российской Федерации, так как данный вид туризма предполагает перемещение граждан России в пределах территории страны. Стоит заметить, что, несмотря на множество различий, существует общая характеристика, присущая каждому из видов туристической деятельности. Туризм, по своей сути, предполагает перемещение лица со своего места жительства на какую либо другую территорию, поэтому для любого вида туризма необходимо обеспечение перевозки пассажира с помощью какого-либо вида транспорта.

Туризм не является единственной отраслью экономики, для которой транспорт имеет решающее значение, однако, вместе с тем, нельзя не признать, что именно для туризма транспортное обеспечение является одной из наиболее важных проблем, от которой, по сути, зависит функционирование отрасли в целом, ведь если турист не может быть доставлен к месту пребывания, то фактическое оказание туристической услуги невозможно.

Транспорт важен для каждого вида туризма, однако, стоит отметить, что из всех видов туризма, наиболее разнообразными способами транспортировки туристов к месту размещения обладает внутренний туризм. Внутренний туризм априори предполагает перемещение лица на меньшие расстояния по сравнению с другими видами туризма, следствием этого становится то, что для туриста становятся доступными такие виды перемещения, которые в случае транспортировки на большие расстояния являлись бы недоступными или же доступными, но вместе с тем более обременительными для туриста. Поэтому транспорт во внутреннем туризме является наиболее репрезентативным в качестве объекта рассмотрения влияния транспорта на сферу оказания туристических услуг.

1. Транспорт как средство транспортировки пассажира

Транспорт, безусловно, являясь одним из ключевых элементов осуществления туристической деятельности, может быть применен для обеспечения различных целей. Одной из целей, для которых может быть применен транспорт, является транспортная перевозка пассажира и его багажа. Данное применение транспорта наиболее распространено, и оно является часто встречающимся в при оказании туристических услуг [1].

Организация временного пребывания туриста на определенной территории может быть выполнена как по инициативе туриста, в случае, когда последний сам осуществляет выбор способа перемещения, места пребывания, мест посещения в качестве экскурсанта и так далее или же с привлечением лица, оказывающего туристические услуги (туроператора), когда все перечисленные действия объединены в единый пакет услуг, предоставляемых туристу.

Однако, в силу принципа свободы договора туроператор и турист, могут заключить соглашение по отдельным вопросам, включенным в пакет туристических услуг или же вовсе заключить соглашение о добавлении вида

услуг, не предусмотренных пакетом. Таким вопросом может выступать и оказание услуг по перевозке туриста к месту временного пребывания.

При этом стоит отметить, что турист при несогласии с видом перевозки может отказаться от туристического продукта в части обеспечения перевозки, и самостоятельно добраться до места размещения тем или иным способом. Подобное так же возможно в отношении выбора конкретного перевозчика на отдельных видах транспорта.

К видам транспорта, с помощью которых турист может добраться до временного места пребывания, являются: авиационный, автодорожный, железнодорожный и водный транспорт.

Каждый из этих видов транспорта имеет собственную специфику, однако общим для всех перечисленных видов транспорта является то, что по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется доставить пассажира и его багаж из пункта отправления в пункт назначения.

В связи с тем, что договор может быть заключен как туроператором, так и самим туристом, сторонами договора могут выступать как турагентство, так и турист. Однако, несмотря на то, что договор может быть заключен как туристом, так и иным лицом, турист при перевозке сохраняет все права и несет все обязанности, предусмотренные для пассажира в соответствии с законодательством РФ и заключенным договором перевозки.

Основными правами пассажира являются:

- право пассажира на перевозку с собой детей бесплатно или на льготных условиях;
- право на провоз ручной клади в пределах установленных норм;
- право на перевозку багажа за отдельную плату.

Стоит отметить, что данные положения не являются исчерпывающими и могут быть значительно дополнены перевозчиком.

Во всех случаях факт заключения договора перевозки подтверждается билетом, а сдача пассажиром багажа подтверждается багажной квитанцией.

Однако, несмотря на то, что договор перевозки пассажира заключенный с пассажиром и турагентом идентичны по своему содержанию, фактическая стоимость перевозки пассажира в договоре заключенном турагентом может быть существенно ниже по сравнению со стоимостью перевозки, заключенной непосредственно с пассажиром. Это связано с тем, что турагентство заключает огромное количество договоров с перевозчиком, и в связи с этим, перевозчик может предоставить существенную скидку для турагента, которую последний, как правило, использует как средство привлечения новых клиентов.

Помимо этого, в случае перевозки железнодорожным или авиационным транспортом, туристу, как правило, необходимо добраться из аэропорта или с железнодорожного вокзала к месту временного пребывания. В случае заключения договора с турагентом для этой цели выделяется транспортное средство, которое осуществляет доставку туристов от места при-

бытия транспорта до места временного пребывания, в случае же заключения договора перевозки непосредственно туристом, организация прибытия к месту временного пребывания, а так же все расходы на данную организацию так же ложатся на туриста.

Помимо достаточно типичного способа использования транспорта, как средства доставки пассажира к месту временного размещения, транспорт может быть использован и иными способами, к примеру туроператор при создании туристического маршрута может создать такой маршрут, в котором будет два и более мест обязательного размещения, или же вовсе создать такой продукт, который вовсе не предполагает размещения пассажира в местах временного пребывания.

Таким образом, стоит заключить что, несмотря на возможность свободного заключения договора и организации собственного маршрута движения до места пребывания, наиболее предпочтительным с точки зрения затраченных средств является использование турагентств в связи с высоким уровнем централизации и организации перевозок.

2. Транспорт как самостоятельное средство размещения.

Помимо распространенного использования транспорта в качестве средства транспортировки пассажира, существуют случаи, когда само транспортное средство может выступать средством временного размещения, служа своеобразным движимым средством размещения.

Практика подобного использования наиболее распространена для водного транспорта, где в качестве средства размещения выступает специальное круизное судно, которое курсирует по определенному маршруту и предполагает организацию экскурсий по месту следования судна или же без таковых. Так же в качестве вида транспорта, используемого как средство размещения, может выступать железнодорожный транспорт, где практикуется подобный способ использования транспорта.

В свою очередь, использование транспорта как самостоятельного средства размещения практически не применяется на авиационном и автомобильном транспорте. В случае авиационного транспорта, это связано с тем, что последний предназначен для перевозки пассажиров на большие расстояния. Подобное связано с тем, что любые взлет и посадка авиационного транспорта, как правило, требуют специальной инфраструктуры и большого количества ресурсов. Автомобильный транспорт предназначен для перевозки на относительно небольшие расстояния, что делает создание специальных транспортных средств, предполагающих длительное размещение большого количества людей, нерентабельным.

Так же, к достаточно необычному средству самостоятельного размещения туристов, можно причислить объекты, находящиеся за пределами Российской Федерации, но вместе с тем, непосредственно относящиеся к ним, а именно: космические аппараты. Орбитальная группировка околоземного пространства уже сейчас довольно плотно заполнена различными видами космических аппаратов. Каждый из этих аппаратов имеет кон-

кретные цели, из-за чего различаются и их конструкции, и одной из этих задач выступает появившаяся относительно недавно задача обеспечения космического туризма. Последняя является крайне интересным явлением, ведь в отличие от всех перечисленных видов транспорта, важны в данном случае не отдельные объекты, находящиеся по маршруту движения транспорта, а сам объект транспорта как таковой.

3. Роль авиационного транспорта в организации туризма.

Авиационный транспорт, как и прочие виды транспорта, используются в туристической деятельности, однако, вместе с тем, авиационный транспорт обладает рядом особенностей, характерным только для данного вида транспорта.

Авиационный транспорт является транспортом дальнего следования, данное утверждение обосновывается тем, что авиационный транспорт тратит наибольшее количество ресурсов при взлете и посадке транспортного средства, в связи с этим перелеты на малые расстояния являются нерентабельными и применяются редко.

Исключением является малая авиация, которая может совершать перелеты на достаточно небольшие расстояния с меньшим расходом топлива, чем повсеместно применяемые авиалайнеры, однако, несмотря на меньшее потребление ресурсов, данный вид транспорта так же предполагает наличие благоустроенной инфраструктуры, повсеместное размещение которой представляется затруднительным.

Подобная специфика использования данного вида транспорта накладывает собственные ограничения и в сфере оказания туристических услуг.

В туристической деятельности применяется гражданская авиация. Как правило, авиационный транспорт применяется для перевозки туристов к единственному месту временного размещения, реже — для перемещения между несколькими такими местами, что, помимо нерентабельности, связано с тем, что авиационный транспорт является зависимым от погодных условий. Это делает перевозку большого количества человек между несколькими точками нестабильной, так как при ухудшении погодных условий может складываться ситуация, при которой рейсы будут задерживаться на часы, а в некоторых случаях на дни.

4. Роль автомобильного транспорта в организации туризма.

Автомобильный транспорт, как и авиационный транспорт, требует наличия специальной инфраструктуры, однако, в отличие от него подобная инфраструктура распространена повсеместно.

Авиационный транспорт является наиболее быстрым видом транспорта. Автомобильный транспорт не столь быстр, но мобилен, из-за распространенности автомобильных дорог. С помощью данного вида транспорта можно попасть практически в любую точку, за исключением самых труднодоступных. Исходя из специфической роли автомобильного транспорта в сфере оказания туристических услуг, он используется, как правило, при перевозке пассажиров на небольшие расстояния, например, от точек при-

бытия пассажиров к местам их временного размещения. Подобное применение автомобильного транспорта не является исчерпывающим, но оно наиболее широко распространено.

5. Роль железнодорожного транспорта в организации туризма.

Железнодорожный транспорт, как и авиационный транспорт, требует наличия специальной инфраструктуры, которая требует большого количества финансовых затрат на ее поддержание.

Вместе с тем, железнодорожный транспорт является самым массовым видом транспорта из всех существующих, так как может перевезти большое количество пассажиров за короткий срок. Массовость данного вида транспорта приводит к тому, что железнодорожный транспорт применяется для дальнего, среднего и ближнего следования. Данное положение делает железнодорожный транспорт наиболее универсальным и широко применимым. Поэтому данный вид транспорта применяется повсеместно, в том числе и в туристической сфере, а также в качестве самостоятельного средства размещения.

6. Роль водного транспорта в организации туризма.

В отличие от перечисленных выше видов транспорта, водный транспорт совершенно не требует какой-либо специальной инфраструктуры. Вместо этого для следования водного транспорта требуется наличие особых географических условий таких как наличие водного пространства, которое соответствует осадке корабля, скорости движения воды, скорости ветра, температуры и так далее [2].

Таким образом, водный транспорт, как и авиационный, относится к виду транспорта, зависящего от погодных условий, вместе с тем, водный транспорт может классифицироваться в зависимости от места его применения: на речной и морской транспорт, что связано с отдельными характеристиками судна.

Водный транспорт в большинстве своем является медленным средством перемещения, однако за счет своей конструкции он может перевозить наибольшее количество пассажиров и товаров, по сравнению с иными видами транспорта.

В туристической сфере, данный вид транспорта нашел свое применение в качестве самостоятельного средства размещения туристов. Однако, в некоторых случаях водный транспорт применяется и в качестве обычного средства транспортировки, например, в случаях, когда транспортировка пассажира другими видами транспорта затруднена или невозможна. Отдельные виды водного транспорта могут развивать высокую скорость, такие как судна на воздушной подушке, что позволяет применять их в качестве высокоскоростного средства перевозки водным транспортом.

На основании изложенного, можно сделать следующие выводы:

Транспорт является одним из ключевых элементов отрасли оказания туристических услуг. Он, за редким исключением, не является единственным элементом туристического продукта, но необходим для функциони-

рования отрасли, так как выступает в качестве крупного многозадачного элемента, являющегося средством доставки туристов на разных этапах их движения, а иногда используется как самостоятельное средство размещения туристов.

Развитие транспортной сферы напрямую связано с развитием многих отраслей экономики, в том числе и сферы оказания туристических услуг. Ярким примером является создание на функционирующих до этого космических станциях самостоятельного туристического продукта. Космический туризм не является единственным примером связи транспортной и туристической отрасли. С развитием старых и появлением новых средств передвижения появляются новые туристические услуги, а старые модернизируются.

Таким образом, развитие туристической сферы напрямую связано с развитием транспортной сферы, поскольку в связи с совершенствованием и оптимизацией последней, туризм становится более доступным и востребованным, так как большее количество людей получают возможность пользоваться туристическими услугами, обеспечивая развитие туристической отрасли в Российской Федерации и за ее пределами.

Литература

1. Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / Н. А. Духно [и др.] ; ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2021.
2. Тарасенко, Ю. А. История догматики торгового права. — Москва: Издательство, Юрайт, 2020.

© Скирдин П. В.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Особенности договора буксировки

Аннотация. В статье проводится сравнительный анализ договора буксировки с договором перевозки груза, а также рассматриваются различные классификации договоров буксировки и особенности, которые присущи тем или иным видам договоров буксировки.

Ключевые слова: буксировка; речной транспорт; морской транспорт; договор буксировки; транспортное право.

Перемещение материальных объектов может регулироваться не только договором перевозки, когда груз, багаж либо грузобагаж передаются под ответственность перевозчика. Возможны случаи, когда перевозчик предоставляет только услуги тяги (толкания) транспортного средства, не владея перемещаемым объектом. Обычно это происходит, когда необходимо доставить в пункт назначения несамоходное либо иное транспортное средство, которое не может самостоятельно перемещаться. Такие услуги оформляются договором буксировки.

Как и многие другие виды хозяйственной деятельности, буксировка имеет собственную историю.

Водная буксировка в современном ее понимании появилась в XIX в. с появлением первых кораблей, которые вместо парусной тяги для обеспечения движения стали использовать паровые двигатели. В то время буксировка производилась в основном в портовых зонах для обеспечения лучшей швартовки кораблей в порту, а также для буксировки несамоходных плавучих объектов по акваториям рек. Буксировка в морской среде на тот момент была затруднительной из-за возможных неблагоприятных погодных условий и недостаточных мощностей, существовавших паровых двигателей, по этой причине только в 1892 г. была осуществлена буксировка трех барж на 350 миль, несмотря на то что буксировка по морю на меньшие расстояния применялась в середины XIX в.

В последние десятилетия XX в., началась разработка первых кораблей использующих в качестве средства обеспечения движения двигателя с дизельным приводом, а вместе с тем и буксиров, использующих аналогичные двигатели. С повышением корабельных двигателей был поднят вопрос о морских буксировках, которые до двадцатого века применялись в ограниченных пределах. В 1924 г. советский академик А. Н. Крылов разработал новую систему буксировки, позволяющую избежать остановки движения

¹ Научный руководитель: доктор педагогических наук, кандидат юридических наук, профессор **Е. В. Протас**.

буксируемых судов в штормовую погоду, и повреждений буксировочных тросов при буксировке.

Таким образом, несмотря на крайне длительную историю судоходства, буксировка в современном ее понимании появилась только в начале XIX в., а такой вид буксировки как морская буксировка, появился только в двадцатом веке.

Договор буксировки с точки зрения его правовой природы можно охарактеризовать следующим образом:

Договор буксировки — это такой гражданско-правовой договор, согласно которому одна сторона договора обязуется своевременно, в целостности и сохранности отбуксировать судно или плавучий объект в порт назначения и сдать его получателю, а вторая сторона, в свою очередь, обязуется предъявить такое судно или плавучий объект, а также оплатить услуги по буксировке такого судна или плавучего объекта.

Синтезированное определение схоже с договором перевозки груза, однако, несмотря на это достаточно сильно от него отличается.

К основным характерным отличиям можно отнести особый объект договора. В договоре буксировки груза объектом всегда выступает плавучий объект или плавучее транспортное средство. Буксировка осуществляется с неизменным участием назначенного отправителем экипажа, которому предстоит сопровождать буксируемый объект. Отличием договора буксировки от договора перевозки груза является форма предоставляемой услуги, где в случае с перевозчиком он сам размещает груз на судне и несет ответственность за его сохранность до сдачи его грузополучателю. При исполнении договора буксировки, на владельца буксирующего судна возлагается одна обязанность — предоставление только буксирной тяги. Он отвечает лишь за безопасность буксировки.

Характеризуя договор буксировки, стоит отметить, что он обладает следующими отличительными особенностями:

— возмездность, выражающаяся в том, что выполнение услуг по буксировке судна или плавучего объекта предполагает вознаграждение;

— взаимность, выражающаяся в наличии взаимных прав и обязанностей для участников данного договора;

— консенсуальность, выражающаяся в том, что предполагается согласование сторонами всех существенных условий договора, таких как: время подачи тяги, индивидуальных особенностях буксируемого объекта, сроков доставки буксируемого объекта к получателю и т.п. Однако, стоит отметить, что вместо договора буксировки может быть заключен договор организации буксировки, т.е. такой договор, в котором будут конкретизированы объемы, сроки и другие значимые условия предоставления транспортных средств и объектов буксировки с обозначением времени и места подачи тяги. В таком случае, договор будет считаться заключенным в момент сдачи объекта буксировки буксировщику, и будет свидетельствовать о том, что договор будет являться реальным;

— срочность, выражающаяся в том, что договор буксировки, как правило обладает определенным сроком в который данный договор должен быть исполнен.

Стоит отметить, что для договора буксировки также установлена обычная для гражданского права подсудность. Согласно ст. 28 ГПК РФ иск предъявляется по адресу организации. В свою очередь, согласно Кодексу внутреннего водного транспорта РФ, по договору речной буксировки претензии предъявляются по месту нахождения буксировщика.

Согласно ст. 225 КТМ РФ договор буксировки можно классифицировать в зависимости от места буксировки на морскую буксировку, портовую буксировку и речную буксировку. Морская буксировка представляет собой буксировку судна или плавучего объекта в определенное место морской территории, в то время как портовая буксировка представляет собой буксировку исключительно в пределах портовой территории. Стоит отметить, что различие между портовой буксировкой и морской буксировкой заключается не только в месте, куда буксируется судно или плавучий объект, но и в том, кто осуществляет управление такой буксировкой. Так, при морской буксировке управление осуществляется капитаном судна, которое буксирует плавучий объект, в то время как при портовой буксировке управление осуществляет капитан порта, в котором находится буксируемый объект. И в первом, и во втором случае ответственность за повреждение буксируемого объекта ложится на владельца транспортного судна, несмотря на то, что при портовой буксировке непосредственное управление не осуществляет капитан судна, которое буксирует плавучий объект.

Буксировка в различных акваториях осуществляется с применением норм из различных законодательных актов. Для морской буксировки, как правило, применяется Кодекс торгового мореплавания, а для речной буксировки применяется Кодекс внутреннего водного транспорта. Характеризуя ответственность буксировщика в перечисленных выше кодексах, стоит отметить, что их структура достаточно сильно отличается в части размещения норм ответственности по договору буксировки. Если ответственность по договору буксировки морским транспортом обозначена в главе, посвященной буксировке, то при буксировке речным транспортом буксировка сгруппирована с иными видами хозяйственной деятельности, и ответственность определяется для всех сгруппированных видов хозяйственной деятельности по общим основаниям.

Также сравнивая эти законодательные акты, стоит обратить внимание на внесенные изменения в них. Стоит отметить, что и в первый и во второй акт в части, касающейся буксировки, почти не вносились существенные законодательные изменения.

В Кодекс внутреннего водного транспорта вносились некоторые изменения, связанные с переформулированием некоторых слов или изменением органов и списка необходимых документов или их формы. Примером одного из таких изменений может выступить убранный из ч. 1 ст. 88 КВВТ

требование к оформлению формы транспортной накладной в соответствии с требованиями утвержденной федеральными органами исполнительной власти. В современной редакции подобное положение было убрано, и на данный момент требование к форме документа не указано в КВВТ [2].

В отличие от КВВТ в Кодекс торгового мореплавания не вносились изменений с момента его принятия, и редакция 2021 г., в части буксировки, полностью соответствует редакции 1999 г.

Таким образом, стоит отметить, что договор буксировки за 20 лет не претерпел никаких изменений в части морской и портовой буксировки, и претерпел незначительные изменения, связанные с речной буксировкой. Последнее в свою очередь отчасти связано с глубокой проработкой вопросов буксировки на речном транспорте.

Договор буксировки в разных водных пространствах имеет собственные отличия от договоров буксировки в иных водных пространствах, так в отличие от портовой и морской буксировки владельцу судна не презюмируется ответственность при буксировке в ледовых условиях. В последнем случае для возложения ответственности на владельца судна его вина должна быть доказана в судебном порядке.

Затрагивая тему буксировки в ледовых условиях стоит отметить что, как правило, при буксировке судов проводится ледокольная проводка, когда буксир сопровождается ледоколом, который прокладывает путь во льду, для движения буксируемого объекта и самого буксира. Однако бывают и такие буксиры, которые сами по себе выступают ледоколами, и могут осуществлять буксировку в ледовых условиях [1].

Стоит отметить, что перемещение буксира на различных водных пространствах может сильно отличаться в зависимости от того где именно осуществляется буксировка: в речных, морских или портовых водах.

В речных водах существуют собственные ледоколы, которые обеспечивают доставку буксируемых водных объектов. Однако при буксировке по речным водам присутствует особенность, которая заключается в том, что в зимнее время года, в ходе плановой или внеплановой остановки буксируемого водного объекта, такой объект должен быть принят на хранение и быть поставлен на длительный отстой. В таком случае провозная плата будет возвращена отправителю буксируемого объекта, однако в данном случае заледенение рек может создать дополнительный предпринимательский риск, в случае если буксир, выбранный отправителем, не предназначен для буксировки в ледовых условиях.

В портовых водах может быть обеспечена ледокольная проводка буксира и буксируемого объекта по договоренности с капитаном, в случае сообщения последним данных буксира, а так же буксируемого водного объекта.

При морской буксировке установлены определенные рекомендации, исходя из характеристик отдельных судов и моря или океана, в котором про-

водится буксировка. Так для Средиземного моря рекомендуемый срок операций по буксировке для судна с минимальной защищенностью от волнения моря является срок с 15 мая по 30 сентября, для Черного моря — срок с 1 апреля по 31 октября, а для южной части Баренцева моря — это срок с 1 июня по 15 сентября.

Зимнее время года наиболее сильно сказывается именно на водных перевозках в силу зависимости водных пространств от температуры, скорости ветров и природы акваторий, по которым перемещаются водные объекты. Поэтому как видно из приведенных примеров, каждый отдельный вид буксировки в зимнее время отличается в зависимости от акватории, в которой проходит такая буксировка.

Речная буксировка также обладает рядом характерных особенностей, которые отличают данный вид буксировки от морской или же портовой. Для речной буксировки установлена обязанность предъявления буксируемого объекта в состоянии, пригодном для плавания с буксируемым объектом. Такое обязательство не предусмотрено для морской буксировки. Помимо этого, договор речной буксировки устанавливает особые требования к форме, в которой заключается договор. При заключении договора на речном транспорте обязательно оформление транспортной накладной, дорожной ведомости и квитанции о приеме буксируемого объекта, в свою очередь, при буксировке морским транспортом нет четких требований к форме такого договора, и даже закреплена возможность на заключение договора буксировки в устной форме.

Немаловажным фактом является то, что при речной буксировке предполагается не только ответственность по неисполнению договора, но и ответственность буксировщика по ликвидации последствий транспортного происшествия, случившегося с буксируемым объектом. Такое положение не характерно для морской буксировки, так как затруднения, вызванные происшествием на речном транспорте более серьезны, чем подобные затруднения при перемещении морским транспортом, поскольку движение на речном транспорте осуществляется по достаточно узкой акватории, и подобные аварии могут полностью парализовать движение на крупном участке территории.

Морской буксировке присущи особенности, характерные только для этого вида буксировки. Кодексом торгового мореплавания на капитанов всех судов возложена обязанность проявлять заботу о безопасном плавании буксирного каравана, что не вменяется в обязанность капитанам речных судов.

Зачастую при осуществлении перевозки происходит пересечение государственной границы Российской Федерации, в качестве иллюстрации подобных случаев может выступить дело № А73-11092/2020, разрешенное Арбитражным судом Камчатского края, о признании постановления пограничного управления ФСБ России недействительным.

Согласно фактам, указанным в решении по данному делу, принадлежащее истцу судно пересекло государственную границу РФ с выходов в исключительную экономическую зону РФ без прохождения таможенного или иных видов контроля, за что истцу был назначен административный штраф в размере 400 тыс. руб. Судом в свою очередь размер административного штрафа был сокращен до 200 тыс. руб.

Таким образом, как видно из данного дела, в ходе осуществления договора буксировки к судну, осуществляющему буксировку и буксируемым объектам применяются все правила, характерные для судов, пересекающих границу иными средствами. Так же стоит отметить, что штраф в 400 тыс. руб. является достаточно суровым наказанием для юридических лиц, что свидетельствует о строгом контроле за нарушением государственного суверенитета на территории РФ.

Таким образом, стоит отметить, что разновидности договоров буксировки могут сильно отличаться друг от друга, в зависимости от того, в какой конкретно акватории водные объекты будут перемещаться. Данное положение является закономерным, так как общие правила для перемещения судов на различных водных пространствах сильно отличаются, что оказывает влияние на их правовое положение.

Литература

1. Дудченко, А. В. Гражданско-правовая ответственность по договорам перевозки груза и пассажира : автореф. кан. Наук. — Москва, 2017.
2. Любимова, Е. В. Критерии подсудности в гражданском и административном судопроизводстве : дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2020.

© Смирнова А. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
anastacy.smirnova@gmail.com

Негативные последствия законодательных инициатив в сфере государственных закупок

Аннотация. В статье проводится исследование основных изменений в Федеральный закон № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Также дается оценка соотношения таких изменений с основными принципами контрактной системы и рассматривается практическая составляющая принятых корректировок.

Ключевые слова: контрактная система; государственные закупки; муниципальные нужды; государственный заказчик; закупки; государственный контракт; законодательство; принципы контрактной системы.

В настоящее время сфера государственных закупок находится в состоянии развития, трансформации и совершенствования, и это вполне логично с учетом изменчивой конъюнктуры рынка экономики, а также определения новых задач перед экономикой. Стоит отметить, что как государственные закупки находятся под влиянием экономического и политического состояния государства, так и наоборот — сфера госзакупок определяет экономическое развитие государства, является одним из политических инструментов, поэтому сфера госзаказа находится в стадии активного изменения законодательства, ее формирующего.

В период с 2006 по 2013 г. система государственного заказа руководствовалась Федеральным законом № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд». Однако достаточно скоро стало очевидно необходимость совершенствования сложившейся практики. И на смену вышеуказанному закону пришел Федеральный закон № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Данный Закон определяет основные принципы контрактной системы, а именно ст. 6 Федерального закона № 44-ФЗ определяет следующие принципы: принцип открытости, прозрачности информации о контрактной системе в сфере закупок, обеспечения конкуренции, профессионализма заказчиков, стимулирования инноваций, единства контрактной системы в сфере закупок, ответственности за ре-

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская**.

зультативность обеспечения государственных и муниципальных нужд, эффективности осуществления закупок.

Первоначальная редакция закона предусматривала значительные ограничения для заказчиков к применению неконкурентных способов проведения закупок: редакция содержала 28 пунктов-оснований для проведения неконкурентной закупки, ограничение цены контракта было установлено в размере суммы, не превышающей 100 тыс. руб., а также была предусмотрена необходимость составления отчета о невозможности или нецелесообразности другого способа закупок, кроме как неконкурентной процедуры закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя). Все это, в свою очередь, значительно затрудняло работу заказчиков, поскольку на подготовку документации и проведение конкурентной процедуры требуется гораздо больше затрат как временных, так и трудовых. Последняя действующая редакция закона гораздо более лояльно относится к проведению такого неконкурентного способа закупок, как закупка у единственного поставщика — пунктов-оснований перечислено уже 56, порог цены контракта возрос до 600 тыс. руб., отчет о невозможности или нецелесообразности другого способа закупок, кроме как неконкурентной процедуры закупки был и вовсе упразднен. Данные изменения, несомненно, упрощают работу государственным заказчикам, давая поле для маневров, которого и так практически не было, но вместе с тем происходит своего рода отступление от одного из принципов контактной системы — принципа развития конкуренции.

Еще одним серьезным вопросом является обоснование начальных максимальных цен контрактов (далее — НМЦК). В настоящий момент для определения НМЦК, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком, применяются методика, утвержденная приказом Минэкономразвития России от 2 октября 2013 г. № 567. И в связи с внесением изменений в Федеральный закон № 44-ФЗ она не изменилась. Так, предусмотрено пять методов обоснования НМЦК, но самым распространенным остается метод сопоставления рыночных цен (метод анализа рынка), когда формирование НМЦК происходит посредством предоставления ценовой информации от поставщиков (подрядчиков, исполнителей), которые осуществляют поставки идентичных товаров. Потенциальным поставщикам, подрядчикам, исполнителям невыгодно выделять трудовые и временные ресурсы для помощи заказчику в формировании и обосновании начальных максимальных цен, поскольку для них это не значит ровным счетом ничего, кроме затрат, которые, вероятнее всего, не окупятся: в случае принятия решения о размещении данной закупки, организации, представившие свои коммерческие предложения, в соответствии с нормами антимонопольного законодательства не будут иметь никаких преимущественных условий участия в торгово-закупочной процедуре. Соответственно, сбор коммерческих предложений либо существенно затягивает сроки проведения закупки, либо же коммерческие предложения предоставляются одной органи-

зацией, но будто бы от разных юридических лиц. Это противоречит как принципу обеспечения конкуренции, так и принципам открытости, прозрачности информации и эффективности осуществления закупок.

Кроме того, действующая редакция Федерального закона № 44-ФЗ предусматривает направление заказчиком подписанного двумя сторонами контракта в реестр контрактов. Для размещения контракта в реестре необходимо пройти контроль федерального органа исполнительной власти, осуществляющего правоприменительные функции по казначейскому обслуживанию исполнения бюджетов бюджетной системы Российской Федерации. То есть условно схема выглядит так: сначала заказчик направляет проект контракта победителю закупочной процедуры, тот при наличии замечаний указывает их в протоколе разногласий и направляет проект на доработку обратно заказчику, а при отсутствии замечаний подписывает проект. В случае получения протокола разногласий заказчик вправе учесть замечания и направить контракт повторно контрагенту, либо же отказаться от внесения корректировок и направить исходную версию повторно для подписания. Затем происходит непосредственно само подписание контракта, после чего у заказчика есть пять рабочих дней для направления контракта в Казначейство России, которое, в свою очередь, обязано вернуть контракт на доработку при обнаружении нарушений, и заказчик обязан устранить выявленные несоответствия, направить контракт на контроль повторно. Таким образом, складывается ситуация, когда внесение изменений фактически невозможно — ведь любое изменение условий контракта предполагает заключение дополнительного соглашения, которое также предполагает прохождение контроля и публикацию в реестре, однако, во-первых, стороны уже подписали проект контракта, устраивающий обе стороны, а во-вторых, у заказчика нет возможности заключить и опубликовать дополнительное соглашение, пока непосредственно сама подписанная версия контракта, пусть и с ошибкой, не пройдет контроль. Получается замкнутый круг из контролирующего органа, который не может одобрить внесение контракта в реестр, заказчика, который не имеет никакой иной возможности, кроме как направления в реестр не той версии контракта, что была подписана обеими сторонами, и победителя закупочной процедуры. Таким образом, ставится под сомнение принцип профессионализма, причем как заказчиков, так и сотрудников контролирующих органов. Однако данной ситуации можно было бы избежать внесением изменений в порядок заключения контракта: стоит перенести этап проверки контракта контролирующим органом на момент направления заказчиком проекта контракта на подписание, и тогда к моменту заключения контракта будет подписана редакция, корректная как с точки зрения контролеров, так и с точки зрения победителя закупочной процедуры.

Более того, сфера госзаказа регулируется не только федеральным законом, но также и постановлениями Правительства РФ, одним из которых

является постановление Правительства РФ от 28 августа 2021 г. № 1432 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», внесшего изменения, в том числе в постановление Правительства РФ от 10 июля 2019 г. № 878.

Согласно подп. «а» п. 3 постановления № 1432 в постановление № 878 вносится п. 3.1, в соответствии с которым в случае представления участником закупки в составе заявки информации из реестра или евразийского реестра промышленных товаров без указания совокупного количества баллов или с указанием совокупного количества баллов, установленного постановлением Правительства РФ от 17 июля 2015 г. № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации», постановлением № 878 или решением Совета Евразийской экономической комиссии от 23 ноября 2020 г. № 105 «Об утверждении Правил определения страны происхождения отдельных видов товаров для целей государственных (муниципальных) закупок» соответственно, такая заявка приравнивается к заявке, в которой содержится предложение о поставке товаров, происходящих из иностранных государств.

Из буквального прочтения приведенного пункта следует, что заявка вне зависимости от указания баллов (даже указанных соответствующим образом и соответствующих действительности) будет приравнена к заявке, в которой содержится предложение о поставке товаров, происходящих из иностранных государств.

Приведенный пункт в существующей редакции лишен правового и логического смысла в части предъявления требований к участникам, поскольку заявки любых участников вне зависимости от реальной страны происхождения предлагаемых ими товаров, работ, услуг будут приравнены к иностранным, что, в свою очередь, недопустимо.

Стоит отметить, что с 2022 г. вступят в силу еще более чем полтысячи новых изменений, призванных сделать закон более эффективным. Однако положительный эффект от планируемых изменений в законодательство о контрактной системе на практике может привести к огромному количеству вопросов в правоприменении, как минимум, а как максимум может обернуться и вовсе негативными последствиями. Реализация новых норм может осложниться, к примеру, долгим переходом к документообороту исключительно в электронной форме в связи с недостаточностью технической оснащенности: участникам госзакупок и заказчикам хорошо известны случаи не бесперебойной работы функционала ЕИС. Таким образом, сфера государственных закупок нуждается не просто в модернизации и реформировании на законодательном уровне, она нуждается в разработке грамотных, компетентных поправок в действующие законы и подзаконные акты.

© Ступак О. В.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Органы управления в корпорациях и их компетенция

Аннотация. Введение новых законодательных положений не в полной мере устраняет имеющиеся пробелы правового регулирования в деятельности органов управления корпорации, порождающие противоречивую судебную практику, что, в свою очередь, значительно осложняет и привлечение к гражданско-правовой ответственности членов органов управления корпорации. В статье рассматриваются вопросы корпоративного управления и система органов управления в коммерческих корпоративных организациях. Затрагиваются проблемные аспекты правового статуса совета директоров в хозяйственных обществах. Потребность детального анализа органов управления в корпорациях предопределили актуальность и выбор темы

Ключевые слова: корпоративное управление; корпорация; учредительные документы; совет директоров; органы управления; правовой статус.

Основным субъектом управления в корпорациях являются не учредители, а сама корпорация в лице ее органов управления.

Высшим органом корпорации является общее собрание ее участников. В некоммерческих корпорациях и производственных кооперативах с числом участников более ста высшим органом может являться съезд, конференция или иной представительный (коллегиальный) орган, определяемый их уставами в соответствии с законом.

Руководство текущей деятельностью корпорации осуществляется единоличным исполнительным органом (директором, генеральным директором, председателем и т.п.) [1, стр. 183].

Уставом корпорации может быть предусмотрено три модели единоличного исполнительного органа, когда такая функция осуществляется:

- а) одним лицом;
- б) несколькими лицам, действующими совместно;
- в) образование нескольких единоличных исполнительных органов, действующих независимо друг от друга [5, стр. 269].

Единоличный исполнительный орган создается в любой организации, за исключением хозяйственных товариществ, управление в которых осуществляется всеми участниками сообща. Например, единоличный исполнительный орган ООО (генеральный директор, президент и другие) избирается общим собранием участников общества на срок, определенный уста-

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент С. В. Борисова.

вом общества, если уставом общества решение этих вопросов не отнесено к компетенции совета директоров (наблюдательного совета) общества. Единоличный исполнительный орган общества может быть избран также не из числа его участников (ст. 40 Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственности»).

Функцию единоличного органа может осуществлять как физическое лицо, так и коммерческая организация, кроме унитарного предприятия, либо индивидуальный предприниматель в случае заключения договора о передаче функций исполнительного органа управляющей компании.

Специфично правовое положение единоличного исполнительного органа — руководителя корпорации. Оно существенно отличается от статуса членов иных исполнительных, наблюдательных и пр. органов юридического лица. Именно руководитель — физическое лицо является ключевой фигурой организационно-управленческих отношений, который приводит в движение процесс управляющего воздействия на объекты управления посредством реализации властной функции.

С другой стороны, исполняет функцию руководства юридическим лицом, занимая должность директора, генерального директора, начальника и пр. в качестве работника за определенную плату, заключая трудовой договор с корпорацией либо учредителем унитарной организации. Происходит слияние функции руководства текущей деятельностью юридического лица (первичной) с трудовой функцией работника (производной).

Законом либо уставом может быть предусмотрено создание в корпорации коллегиального исполнительного органа (правление, дирекция и т.п.). Так, согласно ст. 41 указанного выше Закона, если уставом общества предусмотрено образование наряду с единоличным исполнительным органом общества также коллегиального исполнительного органа общества, такой орган избирается общим собранием участников общества в количестве и на срок, которые определены уставом общества. Членом коллегиального исполнительного органа общества может быть только физическое лицо, которое может не являться участником общества. Функции председателя коллегиального исполнительного органа общества выполняет лицо, осуществляющее функции единоличного исполнительного органа общества, за исключением случая, если полномочия единоличного исполнительного органа общества переданы управляющему [3, стр. 69].

«Двоякий» правовой статус руководителя организации вызывает дискуссию по вопросу соотношения (приоритета) трудового и гражданско-правового законодательства в регулировании осуществляемой руководителей деятельности, порождая проблему и правоприменительного характера.

Так, по общему правилу в соответствии с абз. 3 п. 3 ст. 69 Федерального закона «Об акционерных обществах» на отношения между обществом и единоличным исполнительным органом общества (директором, генеральным директором) и (или) членами коллегиального исполнительного

органа общества (правления, дирекции) действие законодательства РФ о труде распространяется в части, не противоречащей положениям Закона [4, стр. 48].

Это означает, что в регламентации труда руководителя приоритет отдан не трудовому, а гражданскому (корпоративному) праву. Например, совмещение лицом, осуществляющим функции единоличного исполнительного органа общества (директором, генеральным директором), и членами коллегиального исполнительного органа общества (правления, дирекции) должностей в органах управления других организаций допускается только с согласия совета директоров (наблюдательного совета) общества (абз. 4 ч. 3 ст. 69 Федерального закона «Об акционерных обществах», ст. 276 ТК РФ).

Дискуссионным в современной частноправовой науке остается вопрос о природе договора, заключаемого корпорацией и единоличным исполнительным органом.

«Двоякий» правовой статус руководителя организации порождает дискуссию о правовой природе договора, заключаемого корпорацией и единоличным исполнительным органом. Например, законодатель, упоминая о нем в законах об ООО и АО, не указывает прямо на его трудовую природу. Рассматривая выполняемую руководителем функцию руководства юридическим лицом в качестве услуги, в науке нами поддерживается мнение о появлении нового вида гражданско-правового договора, заключаемого корпорацией с его единоличным исполнительным органом.

Следует сказать, что совет директоров и наблюдательный совет в современном российском законодательстве отождествляются в отличие от корпоративного права зарубежных стран, в котором указанные органы наделяются различными функциями: если совет директоров — орган управления, то наблюдательный совет — орган, который контролирует деятельность корпорации [2, стр. 17].

Литература

1. Косаренко, Н. Н. Корпоративное право : учебно-методическое пособие / Н. Н. Косаренко, А. В. Мыскин. — Москва : КноРус, 2021.
2. Суханов, Е. А. Американские корпорации в Российском праве (о новой редакции гл. 4 ГК РФ) // Вестник гражданского права. — 2014. — № 5. — С. 7—24.
3. Тычинская, Е. В. Договор о реализации функций единоличного исполнительного органа хозяйственного общества / под редакцией Л. Ю. Михеевой. — Москва : Статут, 2012.
4. Шиткина, И. С. Корпоративное право : учебник. — Москва : Проспект, 2020.
5. Шмер, А. П. Особенности развития концепции корпоративного управления и корпоративного контроля // Молодой ученый. — 2020. — № 43 (333). — С. 276—279.

© Ступак О. В.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Корпоративное управление в Российской Федерации

Аннотация. Для корпоративного права достаточно важным является институт корпоративного управления, т.к. его эффективность определяет успешность деятельности корпорации, его взаимодействия с различными субъектами. К сегодняшнему дню уже было сформировано достаточно много моделей корпоративного управления, которые применяются в тех или иных государствах. В рамках статьи автором проведен анализ вопроса о существовании самостоятельной российской модели корпоративного управления.

Ключевые слова: корпорации; управленческая деятельность; корпоративное управление; участники управления; орган управления; модель; учредительные документы.

О наличии в Российской Федерации собственной модели корпоративного управления достаточно рано утверждать. На сегодняшний день для государства характерна предпринимательская модель. Некоторые эксперты отмечают, что Россия пытается повторить американскую модель управления, но недостаточно успешно. Каждая из существующих моделей корпоративного управления была сформирована в течение длительного времени и отражает национальные особенности экономики, традиции и культуру. А, следовательно, прямое использование какой-либо из существующих моделей корпоративного управления для Российской Федерации является неэффективным и в некоторой степени опасным для развития экономики.

Формирующаяся модели корпоративного управления в России не указывает на однозначную направленность на какую-либо из существующих моделей, но в то же время не отражает формирование кардинально отличающейся российской модели с собственным особым набором свойств. Данное положение определено достаточно высокой степенью неопределенности как внешних, так и внутренних факторов при развитии модели корпоративного управления.

Нормативные правовые акты Российской Федерации определяют возможность выбора юридическими лицами структуры органов управления. Обязательными являются: собрание акционеров; Исполнительный орган единоличного характера; ревизионная комиссия [5, стр. 103].

Учредительные документы корпорации могут также предусматривать коллегиальные исполнительные органы. При создании коллегиального

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент С. В. Борисова.

органа функции возлагаются на председателя коллегиального исполнительного органа.

Руководство корпораций в значительной степени влияет на управление, что определено принципом единоначалия, а также сквозной жесткой иерархией, которая существует в Российской Федерации с начала плановой директивной экономики государства.

Основными компонентами модели корпоративного управления являются: непосредственные участники; заинтересованные стороны; структура акционерного капитала; совет директоров; взаимодействие участников и заинтересованных сторон; правовое обеспечение деятельности юридического лица; требование к раскрытию информации [1, стр. 194].

Основой существующих моделей корпоративного управления является борьба с последствиями инсайдерского контроля.

Следует отметить, что для корпоративного управления возможна комбинация отдельных особенностей существующих моделей, что обусловлено тем, что ни одна модель корпоративного управления в полной мере не обладает только преимуществами.

Японская модель и немецкая модель определяют предпочтительность для развития юридических лиц долгосрочного характера. Указанные модели обеспечивают мотивацию для взаимоотношений участников юридических лиц. Американская же модель в большей степени направлена на увеличение стоимости юридического лица, извлечение из него большей прибыли [4, стр. 146—148].

Ряд особенностей различных моделей корпоративного управления в то же время определяет проблему ориентирования экономики Российской Федерации на конкретную модель. Первоначально в России намечалась тенденция к установлению американской модели, но на сегодняшний день в государстве существует ориентир на японскую модель.

Факторами, определяющими модель корпоративного управления, являются: структура владения акциями; особенности финансовой системы; соотношение источников финансирования; ситуация в макроэкономике и экономической политике государства; политическая система; история развития правовой системы и культуры; современные особенности правовой системы и культуры; традиции; практика отношений в бизнесе; вмешательство государства в экономику [3, стр. 79].

Для Российской Федерации как для государства с предпринимательской моделью управления характерны следующие проблемы: нестабильность политической ситуации; нестабильность экономической ситуации; неблагоприятное состояние большинства юридических лиц; недостаточность развития нормативной правовой базы; слабость инфраструктуры для исполнения нормативных правовых актов; доминирование крупных юридических лиц; монополизация; значительная распыленность владения акциями; особая роль менеджеров в корпоративном управлении; продолжительность споров, связанных с управлением; социальные и политические

аспекты, препятствующие банкротству; недостаточно эффективный рынок ценных бумаг; недостаточно развитые финансовые институты; проблема открытой деятельности и рынка; отсутствие внешнего контроля; наличие дополнительных рисков; отсутствие традиций в корпоративном управлении; владение большим количеством юридических лиц государством; коррупция и иные правонарушения (преступления).

На сегодняшний день предпринимательскую модель корпоративного управления Российской Федерации принято называть управленческим треугольником.

Для российского корпоративного управления характерно наличие следующих субъектов: менеджеры; крупные акционеры; владельцы незначительного числа акций; органы государственной власти; органы местного самоуправления; кредиторы [2, стр. 362—370].

Исходя из всего сказанного ранее, можно сделать вывод, что о наличии в Российской Федерации собственной модели корпоративного управления достаточно рано утверждать, на сегодняшний день для государства характерна предпринимательская модель. Для Российской Федерации как для государства с предпринимательской моделью управления характерны следующие проблемы: нестабильность политической ситуации, нестабильность экономической ситуации, неблагоприятное состояние большинства юридических лиц, недостаточность развития нормативной правовой базы, слабость инфраструктуры для исполнения нормативных правовых актов, доминирование крупных юридических лиц, монополизация, значительная распыленность владения акциями, особая роль менеджеров в корпоративном управлении, продолжительность споров, связанных с управлением, социальные и политические аспекты, препятствующие банкротству, недостаточно эффективный рынок ценных бумаг, недостаточно развитые финансовые институты, проблема открытой деятельности и рынка, отсутствие внешнего контроля, наличие дополнительных рисков, отсутствие традиций в корпоративном управлении, владение большим количеством юридических лиц государством, коррупция и иные правонарушения (преступления).

Литература

1. Андреев, В. К. Корпоративное право современной России : монография / В. К. Андреев, В. А. Лаптев. — М. : Издательство Юрайт, 2021.
2. Валишин, Ф. А. Корпоративное управление в системе стратегического менеджмента организации // Молодой ученый. — 2020. — № 23 (313). — С. 362—370.
3. Косаренко, Н. Н. Корпоративное право : учебно-методическое пособие / Н. Н. Косаренко, А. В. Мыскин. — Москва : КноРус, 2021.
4. Митрофанов, Д. Е. Организация корпоративного управления в современных условиях // Экономика, управление, финансы: материалы VIII Междунар. науч. конф. (г. Краснодар, февраль 2021 г.). — Краснодар : Новация, 2021.
5. Шиткина, И. С. Корпоративное право : учебник. — Москва : Проспект, 2020.

© Украинченко К. В.¹

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Конституционно правовое регулирование защиты материнства и детства в Российской Федерации

Аннотация. Актуальность темы работы определяется не только самим фактом закрепления статьей 38 Конституции Российской Федерации в числе обязанностей государства обязанность по обеспечению защиты семьи, материнства, отцовства и детства, но и фактическим провозглашением семьи, брака, рождения детей в качестве элементов, играющих значительную роль в современном российском обществе. На сегодняшний день содержание понятия семьи и ее функций в обществе существенно изменилось, что обусловлено различными социально-экономическими переменами. В современном мире семья воспринимается не просто как форма самоорганизации граждан, а в большей степени как сфера самореализации личности, в том числе посредством установления и развития партнерских отношений. Формировавшиеся в течение столетий стереотипы коллективного сознания, претерпевают существенные изменения, что во многом обусловлено не только общекультурными причинами, но и особенностями правового регулирования. По весьма распространенному мнению, основным источником преобразования характера семейных правоотношений является общее снижение духовного, нравственного и творческого потенциала населения, что повлекло за собой неуправляемые демографические процессы, приведшие к сокращению рождаемости и средней продолжительности жизни в стране. Между тем, представляется, что гораздо более значительное влияние на уровень рождаемости оказало и снижение уровня благосостояния населения современной России. Однако правовое регулирование семейных отношений наполняется новым содержанием и не только в силу духовных, социальных причин, но и в силу следования государствам и общепризнанным принципам, и нормам международного права. Примером этому может служить закрепление и утверждение общего принципа равенства мужчин и женщин в статье 19 Конституции Российской Федерации, который оказывает свое влияние и на равенство мужчин и женщин в брачных отношениях, предоставив в том числе свободу в сфере расторжения брака. Следует отметить, что несмотря на закрепление в Конституции РФ норм, составляющих институт защиты семьи, материнства, отцовства и детства, и на то, что сам факт такого закрепления представляет собой серьезное достижение по сравнению с конституциями советского

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент А. С. Семичева.

периода, не уделявшими внимания исследуемым вопросам, на настоящий момент так и не сложилось целостного представления ни о механизме защиты семьи, материнства, отцовства и детства. Более того, сама Конституция делает акцент на семье, материнстве и детстве, исключая из перечня объектов защиты отцовство. Безусловно, поддержка материнства и детства являются приоритетными направлениями в указанной сфере, однако отсутствие механизмов защиты института отцовства порождает ущемление в правах мужчин, претендующих на равное положение с женщинами при осуществлении родительских прав и обязанностях. Цель изучения — исследование конституционного права на материнство и детство в Российской Федерации. Методологической основой работы послужили формально-юридический, системный, нормативно-правовой, структурно-функциональный методы исследования, а также метод сравнительного правоведения и другие.

Ключевые слова: материнство; детство; права человека; институт.

Закрепления ст. 38 Конституции РФ в числе обязанностей государства обязанность по обеспечению защиты семьи, материнства, отцовства и детства, и фактическим провозглашением семьи, брака, рождения детей в качестве элементов, играющих значительную роль в современном российском обществе. На сегодняшний день содержанием понятия семьи и ее функций в обществе существенно изменилось, что обусловлено различными социально-экономическими переменами. В современном мире семья воспринимается не просто как форма самоорганизации граждан, а в большей степени как сфера самореализации личности, в том числе посредством установления и развития партнерских отношений. Основным источником преобразования характера семейных правоотношений является общее снижение духовного, нравственного и творческого потенциала населения, что повлекло за собой неуправляемые демографические процессы, приведшие к сокращению рождаемости и средней продолжительности жизни в стране.

Однако правовое регулирование семейных отношений наполняется новым содержанием и не только в силу духовных, социальных причин, но и в силу следования государствам и общепризнанным принципам, и нормам международного права. Примером этому может служить закрепление и утверждение общего принципа равенства мужчин и женщин в ст. 19 Конституции РФ, который оказывает свое влияние и на равенство мужчин и женщин в брачных отношениях, предоставив в том числе свободу в сфере расторжения брака.

Следует отметить, что несмотря на закрепление в Конституции РФ норм, составляющих институт защиты семьи, материнства, отцовства и детства, и на то, что сам факт такого закрепления представляет собой серьезное достижение по сравнению с конституциями советского периода,

не уделявшими внимания исследуемым вопросам, на настоящий момент так и не сложилось целостного представления ни о механизме защиты семьи, материнства, отцовства и детства. Более того, сама Конституция делает акцент на семье, материнстве и детстве, исключая из перечня объектов защиты отцовство. Безусловно, поддержка материнства и детства являются приоритетными направлениями в указанной сфере, однако отсутствие механизмов защиты института отцовства порождает ущемление в правах мужчин, претендующих на равное положение с женщинами при осуществлении родительских прав и обязанностях.

Институт конституционно-правовой защиты семьи, материнства, отцовства и детства может быть исследован с двух позиций. С одной стороны, защита семьи, материнства, отцовства и детства включает в себя комплекс мер, направленных на охрану прав и законных интересов, с другой — реакцию на какое-либо правонарушение, в указанной области, требующее судебной защиты.

В соответствии со ст. 38 Конституции РФ материнство и детство, семья находятся под защитой государства, при этом вопросы защиты находятся в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов. Представляется, что такие термины, как «материнство», «отцовство», «детство» являются родовыми признаками категории «семья».

Статья 7 Конституции РФ закрепляет необходимость государственной поддержки семьи, материнства, отцовства и детства, что позволяет говорить о целесообразности указанных категорий «защита» и «поддержка» в их взаимосвязи. Видится, что категория «защита» является составной частью категории «поддержка».

Сущностью конституционно-правовой защиты семьи, материнства, отцовства и детства является совокупность механизмов, направленных на гарантирование, обеспечение и защиту, закрепленных в правовых нормах национального и международного законодательства, регулирующих и охраняющих общественные отношения, связанных с защитой семьи, материнства, отцовства и детства.

Институт семьи — это огромная ценность для нашего государства. Самым важным и главным правовым актом в сфере защиты интересов семьи, отцовства, материнства и детства является Конституция РФ.

В ст. 2 Конституции РФ говорится, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина — обязанность государства. Это является основной нормой конституционного строя Российской Федерации, и образует не только конституционно — организованное общество, но и правовую защиту этого общества. Стоит признаться, что наше законодательство абсолютно не идеально и во многих моментах имеются пробелы, либо же нормы могут толковаться двояко, что порой приводит к неправильному пониманию содержания самой нормы у граждан. Конституционный Суд РФ является тем судебным органом, который уполномочен толковать право-

вые нормы, а также проверять все законодательные акты на соответствии с Конституцией РФ. Так как никакие правовые акты, нормы не должны противоречить главному закону нашей страны.

Все то, что толкует Конституционный суд РФ — неоспоримо. Все правовые нормы и положения, которые будут применены должны быть прозрачно с учетом всех соответствующих разъяснений данного суда.

Если тщательно изучать все решения, которые принимаются Конституционным судом, то, несомненно, все нормы права можно принимать правильно и корректно.

«Материнство» можно применить в двух различных аспектах:

1) женщина, как мать (в периоды беременности и младенческие годы ребенка);

2) сознание родственной связи матери с детьми

Все это говорит о том, что институт материнства и детства в особенности нуждается в государственной защите. Данная защита гарантирована государством нашей страны, о чем свидетельствуют нормы, а именно ст. 7 и 38 Конституции РФ.

Согласно ст. 7 Конституции РФ Россия — социальное государство, политика которого направлена на создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека, обеспечивается государственная поддержка семьи, материнства, отцовства и детства.

Статья 38 Конституции РФ гарантирует, что материнство и детство, семья находятся под защитой государства, таким образом были приняты такие законы как в Семейный кодекс РФ, в ряд законодательных актов, например в Семейный кодекс РФ, Федеральные законы от 24 июля 1998 г. № 124-ФЗ «Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации», от 24 июня 1999 г. № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних», от 24 апреля 2008 г. № 48-ФЗ «Об опеке и попечительстве» и ряд других.

Правовая защита материнства и детства бесспорно основывается на Конституции РФ, а именно на нормах, которые ею установлены.

В России несовершеннолетними являются формы, с помощью которых выражается социального обеспечение материнства и детства. Именно поэтому имеют место быть проблемы, которые создают препятствия для развития социального обеспечения данных институтов. Итак, одна из актуальных проблем — это отсутствие единой системы оказания адресной социальной помощи семьям, матерям и детям. Очень многие неблагополучные семьи на сегодняшний день остаются незамеченными. Кто-то просто не знает куда обратиться за помощью, а кто-то скрывается. Мы могли бы избежать таких проблем, если бы ввелся адресной патронаж. Тогда семьи, нуждающиеся в помощи и неблагополучные семьи выявлялись раньше, и, возможно, решение проблем таких семей стало доступнее.

Таким образом, необходимо отметить, что на сегодняшний день защита института семьи, материнства, отцовства и детства — одно из важных

направлений в социальной политике нашего государства. Материнство и детство признаются незащищенными слоями общества и больше всего нуждаются в государственной помощи, защите и охране.

Главой нашего государство были приняты действия для развития системы защиты сферы материнства и детства.

В этой сфере есть несколько проблем:

- демографический спад;
- увеличение количества детей-сирот;
- бедность семей с детьми;
- частые случаи жестокого обращения с детьми, насилие и т.д.

Законодательство России придерживается общих принципов международного права, принятых в Уставе ООН, Декларациях по правам ребенка и правам человека, а также других документов. Если рассматривать защиту материнства, то она начала активно развиваться с принятием Конституции в РФ, в которых было принято несколько мер для помощи семьям с детьми. Сегодня Институт правовой защиты имеет некоторые успехи, например, активно работают органы опеки и попечительства, созданы организации по защите прав ребенка. Понятия материнства и детства защищены государством, но исследование конституций и уставов субъектов РФ показал, что это понятие закреплено не во всех субъектах РФ.

© Фендрикова Л. М.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
fendrikoval@list.ru

Организационно-правовые основы профилактики возникновения и урегулирования конфликта интересов для работников открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

Аннотация. В статье на основе анализа антикоррупционного законодательства, правовых механизмов предотвращения и урегулирования конфликта интересов, практик и процедур организаций, созданных для выполнения задач рассмотрены организационно-правовые основы по принятию системных антикоррупционных мер, осуществлен анализ эффективности и их применимости на опыте компании ОАО «РЖД». Приобретенный в ходе исследования с использованием методов формально-юридического анализа и системно-правового подхода результат может способствовать распространению опыта ОАО «РЖД» и принести положительный результат в совершенствовании мер по профилактике коррупции в организациях.

Ключевые слова: конфликт интересов; личная заинтересованность; антикоррупционное законодательство; порядок урегулирования конфликта интересов; коррупция.

Конфликт интересов согласно ст. 10 Федерального закона «О противодействии коррупции», понимается ситуация, при которой личная заинтересованность (прямая или косвенная) служащего влияет или может повлиять на надлежащее, объективное и беспристрастное им должных обязанностей (осуществление полномочий) с целью недопущения причинения вреда законным интересам граждан, организаций, общества, субъекта РФ или Российской Федерации.

Понятия «конфликт интересов» и «коррупция» в административно-служебной среде объединены общим методом достижения личной выгоды, связанным с незаконным использованием лицом своего должностного положения или влиянием на исполнение своих должностных обязанностей; общим последствием, связанным с причинением вреда правам и законным интересам граждан, организаций, общества или государства; общим результатом, получаемым при злоупотреблении служебным положением в виде имущества или услуг имущественного характера, имущественных прав для себя или для третьих лиц незаконного предоставления таких выгод другими физическими лицами.

¹ Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент **О. М. Землина.**

В отличие от «коррупции» «конфликт интересов» носит объективный характер и представляет собой обычную ситуацию в служебной деятельности государственного служащего, которая может привести, но не всегда приводит к коррупционному результату. Коррупция на государственной службе является следствием неурегулированного конфликта интересов.

Сегодня в масштабах государства очень актуальна проблема борьбы с коррупцией. Актуальность данной проблемы обусловлена тем, что государство в своей политике использует самый широкий арсенал юридических средств для достижения поставленных целей социально-экономического развития. В условиях хаотичного заимствованного законодательства из других юрисдикций актуален вопрос о построении собственной непротиворечивой и логически завершенной системы источников права. Речь, по сути, идет о необходимости развития форм и способов закрепления, т.е. объективирования правовых норм, в том числе касающихся основ конституционного строя государства и определения основных направлений его государственной политики.

Очевидно, что коррупция относится к числу наиболее опасных социально-правовых явлений, приводящих к ослаблению публичной власти и ее институтов. Социальные преобразования, начавшиеся в России во второй половине 1980-х гг., способствовали тому, чтобы коррупция стала одной из характерных черт российской действительности. Публикуемые в средствах массовой информации статистические данные и результаты исследований указывают на то, что сегодня практически не существует государственных структур, не подверженных коррупции. Коррупция встречается на различных уровнях властных структур и практических во всех секторах государственного регулирования.

Согласно Стратегии национальной безопасности коррупция (Указа Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации») является одна из основных угроз как государственной, так и общественной безопасности России, являющейся препятствием устойчивого развития страны и реализации стратегических национальных приоритетов. В обществе формируется атмосфера неприемлемости коррупции, совершенствуется правоприменительная практика в данной сфере, повышается уровень ответственности за коррупционные правонарушения, благодаря реализации Национальной стратегии противодействия коррупции и национальных планов противодействия коррупции.

Основные обязательства государств-участников по организации социального контроля согласно Конвенции ООН против коррупции заключаются в следующем: принимать надлежащие меры для стимулирования активного участия общества в предупреждении коррупции и борьбе с ней, углубления понимания населением факта существования, причин и опасного характера коррупции, а также создаваемых ею угроз.

Актуализируется необходимость создания юридических норм, побуждающих бизнес-структуры раскрывать государственным органам информацию о фактах причастности хозяйствующих субъектов к коррупции и мошенничеству. В законодательстве также следует закрепить правило об обязательном включении антикоррупционной оговорки в соглашения, что позволит установить юридические обязанности сторон по антикоррупционному поведению в рамках исполнения отдельно взятого договора, неисполнение которых повлечет имущественную ответственность нарушившей стороны. Это послужит юридической основой для мониторинга контрагентов в ходе исполнения договоров на предмет соблюдения антикоррупционных обязанностей и выполнит коммуникативную функцию, поскольку будет четко информировать контрагентов об антикоррупционной политике той или иной компании.

Порядок урегулирования конфликта интересов в каждом конкретном случае зависит от его характера и степени его обострения, полномочий, функций и направлений деятельности государственного органа, служебного положения и должностных обязанностей гражданского служащего. Мониторинг практики рассмотрения случаев конфликта интересов на гражданской службе, а также анализ информации о деятельности комиссий показывает, что наиболее часто рассматриваемыми случаями конфликта интересов являются: совершение действий, принятие решений в отношении родственников, друзей, деловых партнеров государственного служащего; выполнение последним иной оплачиваемой работы, владение государственным служащим ценными бумагами, акциями (долями участия, паями в уставных (складочных) капиталах организации), замещение должности в коммерческих и некоммерческих организациях после увольнения с государственной службы, если отдельные функции государственного управления данными организациями входили в должностные (служебные) обязанности государственного служащего.

Непринятие гражданским служащим, являющимся стороной конфликта интересов, мер по предотвращению или урегулированию конфликта интересов является правонарушением, влекущим увольнение гражданского служащего с гражданской службы.

Для соблюдения требований к служебному поведению гражданских служащих и урегулирования конфликтов интересов на государственном органе, федеральном государственном органе по управлению государственной службой и государственном органе субъекта РФ по управлению государственной службой образуются комиссии по соблюдению требований к служебному поведению гражданских служащих и урегулированию конфликтов интересов.

Правовая культура специалиста представляет собой явление весьма сложное по своей внутренней структуре и богатству социальных связей. Она не сводится к знанию законов, норм права, хотя и предполагает его в качестве обязательного условия. Правовая культура личности включает

помимо правосознания еще и уровень правозначимой деятельности в интересах обеспечения и упрочения порядка и законности в сфере профессиональной деятельности специалиста.

Ценностное измерение права должно считаться с многообразием внутреннего содержания права, воплощаемого в его нормах, принципах, институтах, фикциях, символах и т.д. При этом следует различать ценности в праве, т.е. ценности, интегрируемые правом, им опосредованные, и ценности права, которые, напротив, есть ценности, олицетворяемые правом полностью или частично (свобода, справедливость, равенство, взаимопомощь, нацеленность на смягчение конфликтов и др.).

Политика в области коррупции ОАО «РЖД» представляет собой комплекс взаимосвязанных принципов, процедур и конкретных операций, направленные на профилактику и пресечение коррупционных проявлений, минимизацию коррупционных рисков, гарантирует формирование у руководителей и сотрудников компании, членов совета директоров, акционера, инвестиционного сообщества и иных лиц единообразного понимания неприятия в компании ОАО «РЖД» коррупции в разных конфигураций и проявлений, неотвратимости наказания за совершение коррупционных правонарушений, в соответствии с общепринятой международной практикой, требованиями законодательства и гарантирует транслирование значимости следования принципу публичного декларирования позиции неприятия коррупции и взяточничества в бизнес-отношениях.

Система мер по предупреждению коррупционных проявлений основывается на поставленных в ОАО «РЖД» антикоррупционных стандартах — ограничениях, запретах и обязанностях путем предоставления их неукоснительного осуществления сотрудниками и руководителями всех уровней, образующих их трудовую функцию.

Ранее установленная в отношении государственных и муниципальных служащих система антикоррупционных запретов, ограничений и обязанностей охватывает новые категории лиц, сотрудников ОАО «РЖД», находит свое отражение в нормативных документах компании, в частности в Положении об урегулировании конфликта интересов в ОАО «РЖД».

Установление предоставленных мер обусловлено положениями статьи 57 Трудового кодекса РФ согласно которым по соглашению сторон в трудовой договор могут быть включены права и обязанности сотрудников и работодателя, установленные трудовым законодательством и другими нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, локальными нормативными актами, а также права и обязанности сотрудника и работодателя, вытекающие из условий коллективного договора, соглашений.

Требования добросовестно выполнять свои трудовые обязанности, соблюдать трудовую дисциплину закреплены абз. 2, 4 ч. 2 ст. 21 ТК РФ, в этой связи трудовая дисциплина требует от работника точного соблюдения установленного распорядка работы, выполнение всех закрепленных

за ним обязанностей, безусловного выполнения распоряжений и указаний руководящего состава.

Система профилактики коррупции в компании ОАО «РЖД» внедрялась на основе презумпции добросовестности отношения к труду. Применение принципа дискреции (возможности осуществления полномочий, не указанных в прямой форме соответствующими правовыми нормами, но не запрещенными ими) посредством включения в трудовые договоры руководителей и сотрудников подразделений ОАО «РЖД» условий, предусматривающих обязанности работников компании соблюдать требования антикоррупционного законодательства, не совершать коррупционные правонарушения, исключать ситуации, ведущие к возникновению конфликта интересов, уведомлять о фактах склонения к совершению коррупционных правонарушений, а также принимать иные меры, направленные на предотвращение любых коррупционных проявлений, способных причинить вред интересам компании ОАО «РЖД» способствовало усилению персональной ответственности сотрудников и минимизации вызовов и угроз корпоративной безопасности.

Таким образом, что степень распространенности коррупционных проявлений при осуществлении государственных закупок является чрезвычайно высокой. Антикоррупционные практики и процедуры ОАО «РЖД», эффективность системы управления рисками и внутреннего контроля в области противодействия коррупции занимают лидирующую позицию как организация с максимально высоким уровнем противодействия коррупции и минимальным уровнем коррупционных рисков.

© Чудиновских Л. А.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
oldcompany5@mail.ru

Правовое регулирование лицензирования отдельных видов деятельности

Аннотация. В статье раскрываются цели, задачи, принципы, законодательная база лицензирования отдельных видов деятельности и анализируется необходимость лицензирования, которое осуществляется в целях предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни, здоровью граждан, окружающей среде, объектам культурного наследия, обороне и безопасности государства. Кроме того в статье проанализированы положения Федеральных законов, касающихся лицензирования, рассмотрен единый порядок лицензирования отдельных видов деятельности на территории Российской Федерации, а также охарактеризованы исчерпывающий перечень лицензионных требований в отношении лицензируемых видов деятельности и положения о лицензировании конкретных видов деятельности.

Ключевые слова: лицензия; лицензирование отдельных видов деятельности; задачи лицензирования; принципы лицензирования.

Согласно ст. 49 Гражданского кодекса РФ отдельными видами деятельности, перечень которых определяется законом, юридическое лицо может заниматься только на основании специального разрешения (лицензии). Базовым законодательным актом в рассматриваемой сфере является Федеральный закон от 4 марта 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», который регулирует отношения, возникающие между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в связи с осуществлением лицензирования отдельных видов деятельности.

Общая правоспособность приобретает субъектами предпринимательства на основании п. 1 ст. 49 и ст. 51 ГК РФ с момента государственной регистрации. Основанием последующего возникновения статуса лицензиата является конкретизирующий объем правоспособности субъекта предпринимательства акт государственного органа (органа местного самоуправления), уполномоченного законом на предоставление соответствующих разрешений. Право юридического лица осуществлять деятельность, на занятие которой необходимо получение лицензии, возникает с момента по-

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент **И. И. Шатская**.

лучения такой лицензии или в указанный в ней срок и прекращается по истечении срока ее действия, если иное не установлено законом или иными правовыми актами.

В некоторых случаях законодательством предусмотрены особенности лицензирования филиалов юридических лиц (например, в соответствии с Положением о лицензировании образовательной деятельности).

Согласно ст. 3 Закона лицензирование — деятельность лицензирующих органов по предоставлению, переоформлению лицензий, продлению срока действия лицензий в случае, если ограничение срока действия лицензий предусмотрено федеральными законами, осуществлению лицензионного контроля, приостановлению, возобновлению, прекращению действия и аннулированию лицензий, формированию и ведению реестра лицензий, формированию государственного информационного ресурса, а также по предоставлению в установленном порядке информации по вопросам лицензирования.

В научной литературе существует значительное количество определений лицензирования. Наиболее верной представляется позиция профессора Ю. А. Тихомирова, определяющего лицензирование как специфический административно-правовой режим, вводимый тематическим законодательством, осуществляемый преимущественно запрещающими или обязывающими нормами и направленный на официальное удостоверение права хозяйствующего субъекта на ведение определенного вида деятельности с соблюдением правил, нормативных требований и стандартов [4].

В соответствии со ст. 3 Закона лицензия — специальное разрешение на право осуществления юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем конкретного вида деятельности (выполнения работ, оказания услуг, составляющих лицензируемый вид деятельности), которое подтверждается документом, выданным лицензирующим органом на бумажном носителе или в форме электронного документа, подписанного электронной подписью, в случае если в заявлении о предоставлении лицензии указывалось на необходимость выдачи такого документа в форме электронного документа [2].

Лицензия предоставляется на каждый вид деятельности, указанный в ст. 12 Закона.

Юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, получившие лицензию, вправе осуществлять деятельность, на которую предоставлена лицензия, на всей территории РФ и на иных территориях, над которыми Российская Федерация осуществляет юрисдикцию в соответствии с законодательством РФ и нормами международного права, со дня, следующего за днем принятия решения о предоставлении лицензии. При этом таким днем является день одновременно осуществляемых внесения записи о предоставлении лицензии в реестр лицензий, присвоения лицензии регистрационного номера и регистрации приказа (распоряжения) руководите-

ля, заместителя руководителя лицензирующего органа о предоставлении лицензии.

Частью 4 ст. 9 Закона установлено бессрочное действие лицензии, что позволило исключить процедуру продления срока ее действия.

Деятельность, на осуществление которой лицензия предоставлена лицензирующим органом субъекта РФ, по общему правилу может осуществляться на территориях других субъектов РФ при условии уведомления лицензиатом лицензирующих органов соответствующих субъектов РФ в порядке, установленном Правительством РФ.

Следует отметить, что специальным лицензионным законодательством используются различные подходы к регламентации сроков действия лицензии: от установления ее бессрочного действия до вариативного определения таких сроков.

Законом определены цели и задачи лицензирования: в соответствии с ч. 1 ст. 2 лицензирование отдельных видов деятельности 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. Осуществление лицензирования в иных целях не допускается [5].

Задачами лицензирования отдельных видов деятельности согласно ч. 2 ст. 2 Закона являются предупреждение, выявление и пресечение нарушений юридическим лицом, его руководителем и иными должностными лицами, индивидуальным предпринимателем, его уполномоченными представителями, выполнение требований, которые установлены федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами РФ. Соответствие соискателя лицензии этим требованиям является необходимым условием для предоставления лицензии, их соблюдение лицензиатом обязательно при осуществлении лицензируемого вида деятельности.

В ст. 4 Закона перечислены основные принципы осуществления лицензирования:

— обеспечение единства экономического пространства на территории РФ;

— установление лицензируемых видов деятельности федеральным законом;

— установление федеральными законами единого порядка лицензирования отдельных видов деятельности на территории РФ;

— установление исчерпывающих перечней лицензионных требований в отношении лицензируемых видов деятельности положениями о лицензировании конкретных видов деятельности;

— открытость и доступность информации о лицензировании, за исключением информации, распространение которой запрещено или ограничено в соответствии с законодательством РФ;

— недопустимость взимания с соискателей лицензий и лицензиатов платы за осуществление лицензирования, за исключением уплаты государственной пошлины в размерах и в порядке, которые установлены законодательством РФ о налогах и сборах;

— соблюдение законности при осуществлении лицензирования.

Несложно заметить как увеличение количества законодательно закрепленных принципов лицензирования, так и некоторое изменение их характера.

Недопустимость взимания с соискателей лицензий и лицензиатов платы за осуществление лицензирования, за исключением уплаты государственной пошлины в размерах и в порядке, которые установлены законодательством РФ о налогах и сборах, теперь закреплено в качестве основополагающего. Одновременно недопустимость взимания органами государственного контроля (надзора), органами муниципального контроля с юридических лиц, индивидуальных предпринимателей платы за проведение мероприятий по контролю, как и ранее, предусматривается ст. 3 Закона о защите прав юридических лиц.

Принципиальным в настоящее время, помимо единства лицензирования, является и его законодательное закрепление на федеральном уровне (установление лицензируемых видов деятельности федеральным законом; установление федеральными законами единого порядка лицензирования). Такой подход, не только вполне оправдан, но и обладает серьезным антикоррупционным потенциалом, обеспечивая соблюдение конституционных положений. Кроме того, обеспечение единства экономического пространства на всей территории государства и предполагает единство перечня лицензируемых видов деятельности и порядка лицензирования [3].

В настоящее время число лицензируемых видов деятельности сокращено до 50. Введение лицензирования иных видов деятельности возможно только путем внесения изменений в предусмотренный законом перечень видов деятельности, на которые требуются лицензии.

Как видно, при определении перечня лицензируемых видов деятельности законодатель также пошел по пути их укрупнения (что, как представляется, и позволило достичь столь существенного сокращения)/

Одной из существенных новелл Федерального закона № 99-ФЗ является закрепление ч. 2 ст. 12 необходимости установления положениями о лицензировании конкретных видов деятельности исчерпывающей перечней выполняемых работ, оказываемых услуг, составляющих лицензируемый вид деятельности (если указанные перечни не установлены федеральными законами).

В лицензионном законодательстве отсутствует четкое определение лицензионных требований и разграничение их со смежными категориями (лицензионных условий, условий действия лицензии и т.п.), тогда как уяснение значения этого понятия имеет принципиальный характер для реализации мер принуждения.

Характерным является определение лицензионных условий как совокупности установленных норм и правил, выполнение которых обязательно для получения и дальнейшего владения лицензией на осуществление лицензируемого вида деятельности, где различие их с лицензионными требованиями не усматривается [1].

В данной статье рассмотрено правовое положение лицензирования в Российской Федерации. В результате можно сделать следующий вывод.

Прежде всего, институт лицензирования — это важный гражданско-правовой институт — направленный на непосредственно защиту интересов граждан, обеспечение обороны страны, безопасности государства и иных интересов самого государства.

Лицензирование предусматривает осуществление мероприятий, связанных с выдачей лицензий, приостановлением и аннулированием лицензий, контролем лицензирующих органов за соблюдением лицензиатами при осуществлении лицензируемых видов деятельности соответствующих лицензионных требований и условий.

При занятии предпринимательской деятельностью, на которую, в соответствии с законодательством необходимо специальное разрешение (лицензия) необходимо строго соответствовать лицензионным нормам, не допускать осуществление деятельности до получения таковой. Лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность с нарушением условий лицензии или без лицензии несет административную или уголовную ответственность. Равным образом и должностные лица органов, уполномоченных на ведение лицензионной деятельности, за неправомерный отказ или уклонение от выдачи лицензии привлекаются к уголовной ответственности.

Литература

1. Ноздрачев, А. Ф. Разрешительная система в Российской Федерации : научно-практическое пособие. — Москва : ИЗиСП, ИНФРА-М, 2015.
2. Спектор, Е. И. Лицензирование в Российской Федерации: Правовое регулирование. — Москва : Юстицинформ, 2007.
3. Тарасов, С. А. Лицензирование как метод государственной разрешительной политики в сфере предпринимательской деятельности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2001.
4. Тихомиров, Ю. А. Административное право и процесс. — Москва : Юриформцентр, 2001.
5. Шестаков, А. В. Лицензирование отдельных видов предпринимательской деятельности. — Москва : Дашков и К, 2000.

© Яблонская А. В.¹

— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
Yablonskaya.99@mail.ru

Специфика налогообложения пригородных железнодорожных перевозок на современном этапе

Аннотация. В статье рассматривается налоговый маневр, проведенный российскими законодателями применительно к услугам по перевозке пассажиров в пригородном сообщении, основанный на замене налоговых освобождений от уплаты НДС нулевой ставкой налога. На основании анализа сделан вывод: проведенная реформа оказала положительное влияние на налоговый режим пригородных перевозок и способствовала сохранению тарифов при перевозке пассажиров в пригородном сообщении.

Ключевые слова: железная дорога; железнодорожный транспорт; пригородные перевозки; налог на добавленную стоимость.

Для России, как и для любой страны мира, перевозка пассажиров — это важнейшее направление национальной экономики, которое обладает не только сугубо экономической, но и повышенной социальной значимостью, обеспечивая мобильность граждан и повышение их благосостояния. В этом контексте прямое функционально-целевое предназначение пригородных железнодорожных перевозок (далее по тексту — ПЖДП) заключено в удовлетворении спроса потребителей передвигаться на территориально-короткие дистанции, а косвенное — в содействии развитию пригородной зоны (окраины) крупных городов нашей страны.

Сегмент ПЖДП наиболее востребован там, где автомобильные дороги не способны справиться с пассажиропотоками (например из-за дорожных пробок), а также в местностях, где присутствует феномен «маятниковой миграции» дачно-сезонного и/или трудового характера. Именно здесь пригородная электричка — наилучший выход из положения. Опыт Москвы и Московской области демонстрирует это в полной мере [1]. Нельзя забывать и о том, что в сравнении с автомобильными перевозками, ПЖДП является намного более экологически чистым видом транспорта и на порядок более надежным.

Главная проблема — обеспечить безубыточность рассматриваемого транспортного сегмента. К сожалению, во многих регионах не всегда удастся обеспечить его рентабельность [2]. Для исправления ситуации руководством страны используется весьма разнообразный инструментарий правового и организационного характера, одним из компонентов которым

¹ Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент И. И. Шатская

выступают законодательные инновации в сфере налогообложения пригородных железнодорожных перевозок.

Одна из важных инноваций такого рода — замена налоговых освобождений от уплаты НДС на нулевую ставку налога, которая была проведена в 2015 г. Если обратиться к историческому бэкграунду вопроса, то ранее услуги в секторе ПЖДП налогом на добавленную стоимость не облагались, подпадая под действие абз. 3 подп. 7 п. 2 ст. 149 НК РФ.

В силу специфики расчета НДС железнодорожные перевозчики, оказывающие услуги в секторе ПЖДП, освобождались от обязанности исчислять и уплачивать налог на добавленную стоимость. Вместе с тем, НДС по материальным ресурсам, приобретенным перевозчиками для оказания услуг пригородной перевозки, а равно НДС, который предъявляли перевозчику владельцы железнодорожной инфраструктуры, арендодатели подвижного состава, иные подрядчики и поставщики, не подлежали возмещению и должны были быть включены в расходы по пригородным перевозкам (п. 2 ст. 170 НК РФ).

В итоге стоимость оказания услуг в секторе ПЖДП фактически возрастала на сумму налога, предъявляемого перевозчикам пригородного сообщения продавцами релевантных товаров (работ, услуг). Такая «наценка» самым серьезным образом уменьшала коммерческую привлекательность пригородных электричек для потенциальных инвесторов, замедляя развитие и совершенствование этого вида железнодорожного транспорта. Оказывалось, что механизм НДС работает таким образом, что, даже несмотря на декларируемое Законом налоговое освобождение пригородных перевозок от уплаты НДС, на практике стоимостная корзина последних продолжала формироваться с учетом выставляемых поставщиками сумм налога на добавленную стоимость.

Катализатором новелл в части механизма расчета НДС для пригородных перевозок послужила отмена в 2013 г. налоговой льготы, предусмотренной ранее для всех железнодорожных перевозок в п. 11 ст. 381 НК РФ, а именно — налогового освобождения от уплаты налога на имущество организаций. Поскольку суммы указанного налога включаются в расходы налогоплательщика по налогу на прибыль, отмена этой льготы закономерным образом детерминировала рост стоимости тарифов ОАО «РЖД», что в свою очередь автоматически привело и к росту себестоимости услуг, оказываемых в секторе ПЖДП. Соответственно, компании, осуществлявшие пригородные перевозки, были вынуждены, с одной стороны, повышать цены на свои услуги для потребителей, а с другой — настойчиво добиваться новых бюджетных субсидий на региональном уровне, соответственно наращивая бюджетную нагрузку субъектов РФ.

Следствием роста тарифов пригородных железнодорожных перевозок стало устойчивое падение спроса на соответствующие услуги у населения, что, разумеется, не могло пройти мимо внимания официальной статисти-

ки и руководства страны. Законодатель начал весьма интенсивный поиск приемлемого выхода из сложившейся ситуации.

В результате анализа разнообразных вариантов государственного реагирования на ситуацию, сложившуюся в секторе ПЖДП, Правительством РФ был сделан выбор в пользу изменения налоговой ставки для рассматриваемого вида железнодорожных перевозок. В частности, принятым Федеральным законом от 6 апреля 2015 г. № 83-ФЗ в п. 1 ст. 164 было внесено дополнение в виде подп. 9.2, в силу которого услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении отныне подлежат обложению НДС по «нулевой» налоговой ставке. Одновременно для указанных услуг было приостановлено действие абз. 3 подп. 7 п. 2 ст. 149 НК РФ о налоговом освобождении от исчисления и уплаты НДС (изначально законодателем предусматривалось временное освобождение лишь на два года, затем этот срок регулярно продлевался, и сегодня он продлен вплоть до 1 января 2030 г.).

В контексте порядка исчисления подлежащей суммы НДС, подлежащей уплате в рамках ПЖДП, в ст. 167 НК РФ законодателем был введен дополнительный пункт 9.2, согласно которому налоговую базу в данном случае всем пригородным компаниям надлежит определять ежеквартально — на последнюю дату каждого налогового периода.

И еще одна новелла, которую следует упомянуть в рассматриваемом контексте, касается процедурного аспекта, а именно: каким образом налогоплательщику возможно подтвердить обоснованность использования ставки в размере 0% и, соответственно, обоснованность своих претензий на получение налоговых вычетов по НДС. В силу п. 5.2, дополнившего ст. 165 НК РФ, в качестве такого подтверждения следует направить в налоговый орган специально подготовленный документ в виде отчета о доходах от пригородных перевозок.

Анализируя практические эффекты, достигнутые за прошедший временной интервал от замены налогового освобождения по НДС на нулевую налоговую ставку, полагаем возможным поддержать мнение специалистов и экспертов, который крайне позитивным образом оценивают этот налоговый маневр [3]. Действительно, теперь пригородным компаниям, оказывающим услуги железнодорожной перевозки пассажиров в секторе ПЖДП, официально разрешено не относить суммы НДС к расходам и заявлять на налоговые вычеты те суммы налога, которые были выставлены владельцами железнодорожной инфраструктуры, лицами, технически обслуживающими и ремонтирующими подвижной состав, а равно иными подрядчиками и поставщиками, оказывающими услуги в рассматриваемом транспортном сегменте.

И самое главное, что проведенный законодателем налоговый маневр ни каким образом не сказался «на карманах» каждого конкретного потребителя: поскольку себестоимость пригородных перевозок не изменилась, то и железнодорожные тарифы для населения остались на прежнем уровне.

Вывод: реформирование механизма начисления и уплаты НДС, направленное на оптимизацию формата пригородных железнодорожных перевозок, является примером ответственного государственного подхода к регулированию национальной экономики, наглядно демонстрируя возможности налогово-правового инструментария для стимулирования (или дестимулирования) отдельных хозяйственных взаимодействий в современных условиях.

Литература

1. Ерьсько, Е. А. Инновационный подход к организации пригородных железнодорожных перевозок // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. — 2021. — № 3 (130). — С. 38—40.
2. Мальцева, П. А. Проблемы пригородных пассажирских железнодорожных перевозок в регионах России // В сборнике: Современные проблемы экономического развития. — Омск, 2021.
3. Подсорин, В. А. Основные направления повышения эффективности пригородных железнодорожных перевозок / В. А. Подсорин, А. С. Соловьев // Транспортное дело России. — 2021. — № 3. — С. 82—84.

© Бокиева К. Ш.

— студент Юридического института

Российского университета транспорта (МИИТ)

Вклад женщин в период Великой Отечественной войны

Наравне с ратным подвигом в Великой Отечественной войне в историю вошел подвиг героев тыла, в котором решающую роль сыграли женщины. Они принимали самое активное участие в перестройке экономики на военный лад, в эвакуации населения и промышленных предприятий, приложили колоссальные усилия по мобилизации всех сил и средств на борьбу с врагом. Простых и скромных тружениц часто называли героинями трудового фронта. В годы войны как никогда ранее, раскрылись способности женщин, проявилась их самоотверженность, самопожертвование и инициатива. В связи со значительным сокращением трудовых коллективов, вызванным всеобщей мобилизацией, остро встала задача повышения производительности женского труда. Позитивную роль в деле трудовой и общественной активизации тружениц сыграла организация различных форм соревнований.

Среди работниц промышленности Иркутской области массовое распространение получило движение «двухсотниц — трехсотниц» — передовиков производства, перевыполнявших дневные нормы в два-три раза и более. Широкое распространение получил сверхурочный труд: субботники, воскресники. Так, в ноябре 1941 г. работницы Качугского мелькомбината неоднократно выходили на воскресники, перевыполняя плановые обязательства. Например, Надежда Козодоева при дневной норме 360, работая по воскресениям, зашивала 400 мешков с мукой, откатчица Мария Глазырина выполняла дневную норму на 135—150%. Все заработанные деньги от воскресника работницы передавали в фонд обороны на счет строительства военной техники.

Женщины и девушки стали основным кадровым резервом в народном хозяйстве. Значительная работа по организации профессионального обучения женщин дала свои результаты: Постепенно накапливался производственный опыт, повышался профессиональный уровень тружениц, проявлялось трудовое мастерство тружениц. Наиболее приемлемой формой производственного обучения в годы войны стала коллективная подготовка. На пристани Лензолотофлота женщины и девушки в первые месяцы войны успешно осваивали новые профессии, ранее считавшиеся мужскими. Таисия Шеметова в ноябре 1941 г. поступила на работу кочегаром и подменным машинистом подъемного крана пристани. На механическом кране пристани работала в качестве кочегара Мария Жданова, а в машинное отделение лесозавода пристани пришла работать Елизавета Литвинова, принятая в качестве помощника моториста газогенераторной установ-

ки. В пожарно-сторожевой охране объектов пристани работало еще восемь женщин.

В военные годы кардинально изменилась роль женщин в экономическом развитии: в промышленном производстве труд женщин стал преобладающим, а в сельскохозяйственном — колхозницы стали главной производительной силой. Женщины повсеместно замещали мужчин, осваивали сложные мужские специальности. После того, как началась война, Валентина Татаринцева и Ангелина Рудых из г. Черемхово первыми решили овладеть профессией шахтера. В августе 1941 г. они взялись за работу. К ноябрю 1941 г. учебный комбинат подготовил для работы на шахте еще 10 женщин. Спускаясь в забой, они пообещали: «Не отстанем от наших мужчин, будем давать по две и больше нормы». Забойщицы Наталья Гамаюнова, Ирина Звягина, Варвара Моторисова и Любовь Ерофеева за первую неделю работы в шахте перевыполнили норму в полтора-два раза. На шахте имени С. М. Кирова был организован полностью укомплектованный женщинами угольный участок. Работницы и бывшие домохозяйки постепенно, не без трудностей овладевали мужскими профессиями.

В ноябре 1941 г. при депо станции Зима 17 женщин-домохозяек и девушек приступили к изучению профессии помощника машиниста паровоза. Наряду с изучением паровоза, курсантки изучали автосцепку, технологию металлов, типы вагонов и т.д. Многие женщины, помимо основной работы, обучались сестринскому делу. Так слушательницы курсов медсестер на станции Култук выдержали квалификационные экзамены. Одиннадцать женщин окончили курсы досрочно. В числе их кассиры станции Евдокия Журина и Мария Шатунова, механик связи аппарата безопасности движения Прасковья Шипилова и др. Среди женщин, прошедших курсы обучения было много в прошлом домохозяек. Так жены работников станции водоснабжения из сел Тыреть, Залари и Забитуй окончили обучение, сдали экзамены техникума на должность машинистов и кочегаров водокачки. Многие женщины учились непосредственно на действующих предприятиях. Приведем слова Анны Скорняковой, формовщица завода тяжелого машиностроения им. Куйбышева: «Наблюдая за самоотверженным трудом своего учителя-формовщика тов. Бородкина, я с первых же дней задалась целью: овладеть опытом формовочного мастера, чтобы Борис Семенович видел во мне достойную смену. Самостоятельно работаю только третий месяц, стараюсь давать высококачественную продукцию. Упирая на качество, я в первое время отставала в количестве. Только в октябрьском соревновании повысила темпы и стала выполнять производственное задание на 150%».

В годы войны было подготовлено достаточное количество женских квалифицированных кадров, которые обеспечили выпуск необходимой фронту продукции. Произошло углубление и расширение традиционных форм обучения квалифицированных кадров, что выразилось в ускоренных темпах обучения, массовой подготовке женщин по замене ушедших на фронт

мужей. Суровая необходимость войны вынудила мужской труд взвалить на хрупкие женские плечи, и это не пропагандистский лозунг, провозглашавший что «все профессии подвластны советским женщинам». Многие женщины ударно трудились на предприятиях, занимаясь тяжелым немеханизированным трудом.

Так женский коллектив Слюдянских рудников ежедневно выдавал сверх плана сотни килограммов минералов. Надежда Перевалова была известна как передовой мастер колки. За три недели ноября 1941 г. она выполнила месячную норму более чем на 200%. Больше двух норм она выдавала и в предыдущие месяцы. Рудник имел слюдодобывающую фабрику, которой руководила Зоя Павлова.

Марина Раскова. Трудно поверить, что эта женщина — легенда советской авиации, совершившая несколько рекордных по дальности воздушных перелетов и создавшая первый в мире женский авиационный полк, родилась в семье оперного певца и сама была студенткой Московской консерватории. Потом вышла замуж, родила дочь и вдруг круто изменила жизнь — окончила Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота, школу летчиков и стала штурманом.

Звание Героя Советского Союза Раскова вместе с другими членами экипажа — Гризодубовой и Осипенко — получила еще в 1938 г. за перелет из Москвы на Дальний Восток. Тогда из-за тяжелых погодных условий пришлось экстренно сажать самолет на фюзеляж, а штурману — прыгать с парашютом прямо в тайгу, потому что при такой посадке шансов выжить у нее не было. Поисковый отряд обнаружил ее только через десять дней.

В 1941 г., когда началась война, Раскова добилась, чтобы ей разрешили сформировать авиационный полк. Его летчицы, вошедшие в историю как «ночные ведьмы», отправлялись на боевые вылеты по ночам, а перед пикированием на вражеские позиции отключали моторы, и слышен был лишь негромкий шелест воздуха под крыльями.

В мае 1942 г. в полку было 115 летчиц — от 17 до 22-х лет. А 4 января 1943 г. его создательница Марина Раскова погибла: попав в густую облачность ее самолет разбился, возвращаясь из Сталинграда.

Но авиаполк, в который она вложила душу, сражался до самой Победы.

Людмила Павличенко. Женщина-снайпер с самыми выдающимися результатами в истории — 309 уничтоженных вражеских солдат. Герой Советского Союза. Мировую известность приобрела благодаря своему визиту в США в 1942 г. Речь Людмилы Павличенко во время встречи с прессой сыграла важную роль в открытии второго фронта. «Не кажется ли вам, джентльмены, что вы слишком долго прячетесь за моей спиной?» — эта фраза Людмилы вошла в мировую историю. На тот момент ей было всего 25 лет.

Лидия Литвяк. Летчик-истребитель, женщина-пилот с самыми выдающимися результатами времен войны. Герой Советского Союза. Впервые совершила вылет в 15 лет, в 1941 г. была призвана в действующую армию.

Уже во втором боевом вылете сбила два вражеских самолета в небе над Сталинградом, после этого ее стали называть «Белая лилия Сталинграда». Лидия Литвяк совершила еще множество победоносных полетов и мужественно сражалась с врагом в небе. В 1943 г. в районе Донбасса, когда ей еще не исполнилось и 22 лет, Лидия не вернулась из очередного боевого полета.

Евгения Руднева. Штурман авиационного полка бомбардировщиков, Герой Советского Союза. Училась на астронома. Когда началась война, Евгения заканчивала 3 курс института, но твердо решила пойти на фронт. Благодаря своим математическим способностям, быстро выучилась штурманскому делу. На ее счету — 645 ночных боевых вылетов, направленных на уничтожение стратегических объектов врага. Была штурманом полка и успешно обучила еще 22 штурмана. В 1944 г., в возрасте 23 лет, погибла при выполнении задания недалеко от города Керчь.

Вера Иосифовна — замечательная «доктор Вера» — была женой Евгения Игнатьевича Полянцева, с которым она познакомилась на войне, тоже хирургом и достойным человеком. Она была человеком душевным, приветливым и одновременно строгим. Такое сочетание черт характера формирует профессия хирурга. Вера Иосифовна Лучко (1918—2001) родилась в Городе Витебске. В начале июня 1941 г. Вера Лучко закончила медицинский институт. После объявления войны ее вместе с подругами пригласили в военкомат и направили в действующую армию. Первое назначение — Старая Русса, медсанбат 183 стрелковой дивизии. Фронтовой врач — это прежде всего хирург. Хирургом становится и Вера Лучко. Ее родная 183 стрелковая дивизия прошла путь от Немана до Волги, и обратно от Дона до Дуная. В тяжелых фронтовых условиях приходилось оперировать с короткими передышками по несколько суток подряд. Именно 183 стрелковая дивизия попала в июле 1942 г. под мощный танковый удар в районе Прохоровки, неся огромные потери — более 5000. За этими цифрами стоят и операции по несколько суток подряд с короткими перерывами, и гибель людей, которые успели стать близкими. Дивизия только после доукомплектования была введена в бой на подступах к Харькову.

После тяжелых боев за освобождение города дивизия, которой было присвоено название «Харьковская», была направлена под Киев. За мастерство врача и спасение жизней многих солдат и офицеров Вера Иосифовна получила правительственные награды: ордена Красной Звезды, Отечественной войны 2 степени, медали. Первая и потому самая дорогая награда — медаль «За боевые заслуги», которую она получила в мае 1942 г.

После окончания войны Вера Иосифовна была демобилизована и продолжала работать хирургом, но уже гражданским. Благодаря огромному фронтовому опыту — операции самой разной сложности были для нее обычным делом. В газете «Спутник» были опубликованы воспоминания капитана Кокорева, получившего ожоги большой поверхности тела, которого Вера Иосифовна успешно вылечила в госпитале ракетных войск: «Ве-

душим врачом нашей палаты была Лучко Вера Иосифовна — заслуженный врач РСФСР. Обращалась она с нами, как с детьми. Может быть так и должен поступать врач со своими пациентами. Чтобы на лицах пациентов не было рябинок, Вера Иосифовна сама обрабатывала их, не доверяя это сестрам, иногда и уколы делала сама. Не могу не вспомнить об этом настоящем докторе, я благодарен медицинскому персоналу госпиталя и особенно Вере Иосифовне Лучко. Вера Иосифовна прошла всю Великую Отечественную войну в должности хирурга. В марте 1965 г. в Ленинградском журнале «Нева» была опубликована повесть под названием «Чижик — птичка с характером» об этой удивительной женщине, спасшей многих раненых во время войны. Повесть написала бывший санинструктор, которая сказала однажды: если останусь живой, поступлю в институт на факультет журналистики и напишу обязательно об этом замечательном человеке. Она выполнила свое обещание».

Последние 20 лет Вера Иосифовна проработала в военном госпитале Подмосковного города Одинцово. В Одинцовской газете «Новые рубежи» в июне 1970 г. журналист А. Иванов в статье «Призвание» писал о том, как уважают ее за знания, умение и отзывчивость коллеги, каким высоким профессиональным мастерством врача — самой гуманной профессии в мире — владеет Вера Иосифовна Лучко. Ее называли «врач от бога». Лучко Вера Иосифовна была похоронена в 2001 г. на Одинцовском кладбище рядом со своим мужем Полянцевым Евгением Игнатьевичем

Самоотверженная работа тружениц тыла помогла сохранить и приумножить экономический потенциал, необходимый для победы в войне. В преддверии Международного женского дня Министерство обороны РФ подготовило новый исторический раздел «Героини великой Победы». Он посвящен подвигам женщин, участвовавших в Великой Отечественной войне. Отмечается, что в годы войны женщины-военнослужащие наряду с мужчинами защищали Родину. За боевые подвиги, самоотверженный труд в тыловых частях и соединениях Красной Армии, согласно документам из фондов Центрального архива Минобороны, около 150 тыс. женщин-военнослужащих были награждены правительственными наградами, орденами и медалями Советского Союза. 90 женщин были удостоены звания Героя Советского Союза.

© Вишняков А.

— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Воспоминания о своих предках — участниках Великой Отечественной войны

Кратко расскажу о своем прадеде — Шитове Семене Петровиче. Семен Петрович родился в 1913 г. в Мордовии, в деревне Обуховка, Старошайговского района.

Когда ему исполнилось два года, его отца — Петра призвали в армию на Первую мировую войну. Во время той войны мой прапрадед пропал без вести. Прапрабабушка — Зинаида Дмитриевна осталась с двумя сыновьями на руках. Они росли и жили в семье ее деда и бабушки. Жили как все своим хозяйством: обрабатывали землю, выращивали скотину, птицу. Дед очень переживал, ему не верилось, что его сын Петр погиб.

Зинаида Дмитриевна прожила в этой семье до конца, научилась многому, была трудолюбива, что помогало растить детей. Безграмотная женщина очень хотела, чтобы дети научились читать и писать. И хотя школа находилась в нескольких километрах от их деревни, она помогла детям поступить туда и получить некоторые знания. Семен окончил три класса, а его брат Иван — семь классов. Дети, как и ребята других семей учились, выполняли посильную, а нередко и непосильную работу, помогая тем самым вести подсобное хозяйство.

Со временем Семен Петрович женился и со своей семьей начал жить в поселке, работая в магазине продавцом. В самом начале войны 1941 г. он получил из Военкомата повестку о призыве в Красную Армию и ушел на фронт, оставив молодую жену Екатерину с тремя детьми на руках.

Семен Петрович начинал службу в зенитных войсках города Москвы, охраняя ее от налетов вражеских самолетов. Когда враг подошел близко к Москве, то все правительство переехало в город Куйбышев. Зенитчики охраняли его переезд.

Главнокомандующий И. Сталин оставался в Москве.

В зенитных войсках Семен Петрович прослужил всю войну, получая не одной благодарностью от командования. Он был хорошим воином, защитником страны и таким же хорошим отцом. Присылая с фронта письма, он в каждом письме посылал «подарки» детям: вырезанные из бумаги фигурки зверей и птиц. Его дети, получив письмо с фронта, всегда наклеивали их на стекла окон дома и весь поселок знал, что их отец — Семен Петрович Шитов жив. В этих войсках прослужил всю войну и был награжден медалью «За оборону Москвы».

Когда после окончания войны его демобилизовали, то по дороге домой он заехал к брату Ивану Петровичу Шитову в Зубова Поляну. Иван Петро-

вич также воевал на фронтах Великой Отечественной войны, но во время одного из боев был тяжело ранен и вдобавок еще и контужен. Его, сильно обмороженного, но еще живого обнаружили санитары и доставили в госпиталь, где Ивану Петровичу ампутировали пальцы ног, что стало причиной его инвалидности. Иван посоветовал своему брату Семену устроиться на работу в Зубова Поляне. Семен устроился на работу в химлесхоз, где и проработал до 1971 г. Однако ранения, полученные на фронте, контузия, последующие операции сильно подорвали здоровье Семена Петровича, и в возрасте 58 лет он умер.

Но мы, его дальние и близкие родственники его помним и будем помнить всегда, передавая память о нем и о других погибших нашим потомкам.

В заключении хочу сказать, что мне посчастливилось учиться в Москве, в Российском университете транспорта (МИИТ), осознавая, что мой прадед защищал столицу нашей Родины от немецких захватчиков в годы войны.